

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

**Д**еловой  
**М**ир

журналистское агентство

# Машиностроение Украины

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ С 2003 ГОДА



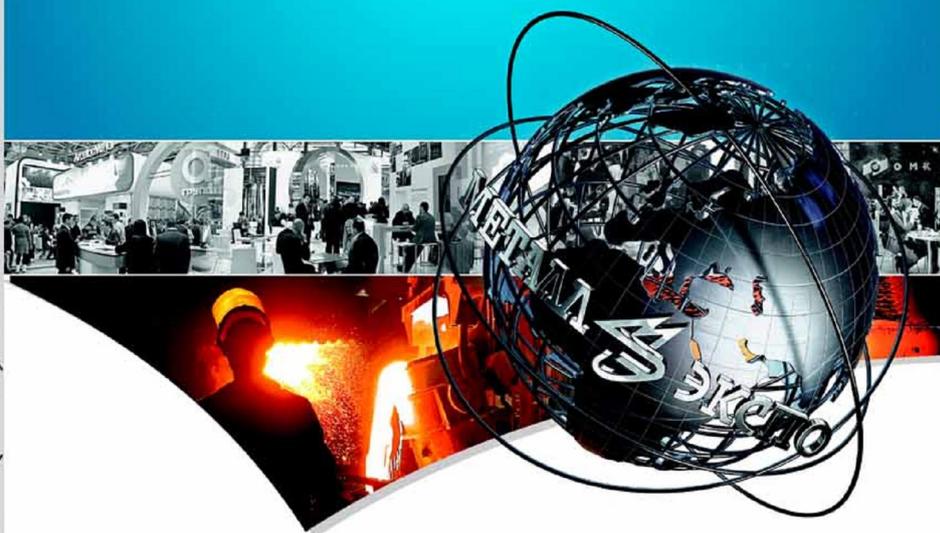
12-15 ноября 2013

Москва, ВВЦ, пав. 69, 75

19-я Международная промышленная выставка

## Металл-Экспо'2013

№14 (248) 16 - 31 июля 2013 г.



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](http://www.metal-expo.ru)



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

Генеральный информационный партнер:  
специализированный журнал «Металлоснабжение и сбыт»

# ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ЛАБОРАТОРНОЙ ИНДУСТРИИ



## VI Международный форум «Комплексное обеспечение лабораторий»

15 - 17 октября 2013 года

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

**При поддержке:**

Комитетов Верховной Рады Украины  
Министерств и ведомств  
Профильных ассоциаций и объединений

**Организаторы:**



**Генеральный партнер:**



**Генеральный спонсор:**



**LABCompleX** 6-я Международная специализированная выставка комплексного обеспечения лабораторий

**СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ «LABCompleX - Промышленность»**

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

**• LABDemo-Тур «СОВРЕМЕННАЯ ЛАБОРАТОРИЯ В МАШИНОСТРОЕНИИ»**

**Партнеры:**



По вопросам участия в выставке: +380 (44) 526-93-09, lab@lmt.kiev.ua

По вопросам участия в деловой программе: +380 (44) 526-92-89, marketing@lmt.kiev.ua

[www.labcomplex.com](http://www.labcomplex.com)

Международный специализированный партнер: **lab&more**

Специализированный информационный партнер:

Специализированный интернет-портал:

Официальный информационный спонсор:

Информационная поддержка:



# КАК ОПУБЛИКОВАТЬ РЕКЛАМУ В ЖУРНАЛЕ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ»

## ПОЛНОЦВЕТНУЮ НА ОБЛОЖКЕ

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

## ЧЕРНО-БЕЛУЮ НА ВНУТРЕННИХ СТРАНИЦАХ

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

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

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

### СКИДКИ РЕКЛАМНЫМ АГЕНТСТВАМ И ВЫСТАВКОМ – ОТ 20%

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

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

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

Текст рекламного объявления можно передать нам различными способами:

- просто как текст факсом или по e-mail - мы сами сделаем объявление и согласуем его с Вами;
- в виде графического файла \*.tif, 300 dpi, СМΥК; 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 сертифицированную продукцию и услуг в порядке, предусмотренном законодательством.**

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

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



- ▼ ЖУРНАЛ ИЗДАЕТСЯ С 2003 г.
- ▼ ЭЛЕКТРОННАЯ И ПЕЧАТНАЯ ВЕРСИИ
- ▼ <http://www.business.dp.ua/index.html>
- ▼ ВЫХОДИТ 22 РАЗА В ГОДУ
- ▼ 16 – 31 ИЮЛЯ 2013 г.

# №14 (248)

## ОГЛАВЛЕНИЕ НОМЕРА

	Стр.
Авиакосмическая промышленность	5
Автомобильная промышленность	16
Горно-шахтное, горнорудное и металлургическое машиностроение	32
Железнодорожное машиностроение	34
Машиностроение для легкой, пищевой промышленности, бытовых приборов	39
Оборонная промышленность	39
Подшипниковая промышленность	42
Приборостроение	46
Промышленность средств связи	48
Сельскохозяйственное машиностроение	49
Станкостроительная и инструментальная промышленность	52
Строительно-дорожное и подъемно-транспортное машиностроение	53
Судостроительная и судоремонтная промышленность	56
Тяжелое и энергетическое машиностроение	63
Химическое и нефтяное машиностроение	66
Электронная и электротехническая промышленность	67
Выставки, конференции, симпозиумы	70

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

№6659 серия KB от 30.10.2002 г.

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

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

▼ E-mail: machinery@business.dp.ua

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

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

<b>Организация:</b> <b>Контактное лицо:</b> <b>Почтовый адрес:</b> <b>Тел.:</b> <b>Факс:</b> <b>E-mail:</b> <b>http://</b>
Просим подписать на <b>Новости машиностроительных предприятий</b> - электронный вариант (файл *.doc) с " _ " _____ 2013 г. на _____ мес.
<b>Журнал «Машиностроение Украины»</b> - 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](mailto: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
Черкасы	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
LATVIA	MAKEDONIJA	VIETNAM
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.

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

№14 (248)

16 – 31 июля 2013 г.

### УКРАИНА: ПОДДЕРЖКА АВИАСТРОЕНИЯ НА ГОСУДАРСТВЕННОМ УРОВНЕ ДАЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

Поддержка авиастроения на государственном уровне дает перспективы развития отрасли. Об этом заявил премьер-министр Украины Николай Азаров, выступая на открытии украинско-французской конференции производителей авиационной и космической отрасли в Париже, передает пресс-служба Кабинета министров Украины.

"В Украине поддерживают авиастроительную отрасль на государственном уровне. Это дает возможность развивать производство на перспективу", - подчеркнул Азаров.

В частности, поддержке развития авиастроения значительное место отведено в Государственной программе активизации развития экономики. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### УКРАИНА: САМОЛЕТ АН-70 ПРЕВОСХОДИТ AIRBUS 400M

Украинский самолет Ан-70 по качеству превосходит Airbus 400M. Об этом заявил премьер-министр Николай Азаров в ходе международного аэрокосмического салона "Ле-Бурже-2013" во Франции.

С его мнением согласился генеральный конструктор ГП "Антонов" Дмитрий Кива: "У нас грузоподъемность больше на 10 т. У нас дальность полета в 1,5 раза выше, чем у них. А аэродром, нужный для эксплуатации, - у нас меньше".

По словам гендиректора, цена самолетов разнится практически вдвое. Украинский самолет дешевле.

Глава Кабмина также выразил убеждение, что отечественная авиастроительная отрасль выходит из кризиса. "Благодаря принятым мерам авиационная отрасль выходит из того достаточно непростого состояния, в котором она находится. И два демонстрационных полета ярко об этом свидетельствуют", - сказал Н. Азаров.

Премьер также пообещал поддержку авиастроению и производству двигателей, вертолетов, космической техники.

В апреле ГП "Антонов" приостановило испытания Ан-70 в связи с торможением участия в них основного заказчика - Минобороны РФ. В свою очередь советник президента РФ Владимира Путина Сергей Глазьев объяснил прохладное отношение России к проекту создания самолета Ан-70 желанием Украины наладить сотрудничество с военным блоком НАТО. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### УКРАИНА МОЖЕТ БЫТЬ «ЗАКОНОДАТЕЛЕМ МОД» В АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ СФЕРЕ

Участие Украины в 50-м Международном авиакосмическом салоне "Ле-Бурже-2013" и демонстрация на нем двух перспективных высокотехнологичных самолетов Ан-158 и Ан-70, которые соответствуют лучшим мировым стандартам качества, подтвердили, что наша страна не только принадлежит к узкому элитному клубу авиастроительных государств, но и вполне может быть законодателем мод в этой сфере. Об этом заявил министр промышленной политики Украины Михаил Короленко, комментируя итоги участия Украины в "Ле-Бурже-2013".

"Продемонстрированные нами модели самолетов ничем не уступают, а по многим характеристикам и превосходят зарубежные аналоги. Украинская авиация является одной из высокотехнологичных отраслей промышленности, в которых наша научная мысль находится на высоком уровне и наши разработки могут на равных соперничать с ведущими мировыми авиапроизводителями", - подчеркнул министр.

М. Короленко подчеркнул, что украинские самолеты вызвали большой интерес участников выставки, которые смогли и подробно ознакомиться с их техническими характеристиками, и увидеть демонстрационные полеты, и побывать внутри салона самолетов, оценив таким образом их удобство и комфорт.

"Безусловно, государство должно сделать все, чтобы помочь авиастроителям в полной мере раскрыть весь их потенциал. И эта задача является одной из приоритетных для правительства. Государственная поддержка авиастроительной отрасли предусмотрена Государственной программой активизации развития экономики. Частности, ею предусмотрены инвестиционные проекты, направленные на развитие авиастроения. Кроме того, в парламенте на разных стадиях находятся законопроект, направленные на поддержку отрасли, сопровождающихся Министерством промышленной политики. Их принятие позволит реструктуризировать долги ГП "Антонов" и Харьковского авиационного завода, предоставить льготы на ввоз авиастроительными предприятиями комплектующих, а также обеспечить госфинансирование инвестиционных проектов лизинга в отечественном гражданском авиастроении", - сообщил министр.

"Украинские авиастроители имеют возможность серьезно укрепить позиции на мировых рынках и могут рассчитывать на всестороннюю поддержку государства", - подытожил М. Короленко.

Украина на 50-м Международном авиакосмическом салоне в Ле-Бурже была представлена несколькими стендами.

Уникальные наработки продемонстрировали Национальное космическое агентство, государственное предприятие "Антонов", Государственный концерн "Укроборонпром", Запорожское акционерное общество "Мотор Сич", корпорация "НПО" Ивченко "Прогресс", производственное объединение "Южный машиностроительный завод им. А. Макарова", Государственное конструкторское бюро "Южное" им. Янгеля.

Авиакосмический салон Le Bourget - один из ведущих международных форумов мировых разработчиков и производителей авиационной и ракетно-космической техники гражданского и военного назначения. В этом году на 50-й, юбилейной выставке были представлены более 2000 экспозиций из 45 стран. Украина продемонстрировала на Le Bourget-2013 региональный реактивный пассажирский самолет нового поколения Ан-158 на 99 пассажиров и военно-транспортный Ан-70. (УНН/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### УКРАИНА: У ГП «АНТОНОВ» ХОРОШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

У ГП "Антонов" есть хорошие перспективы для международного сотрудничества. Об этом заявил премьер-министр Украины Николай Азаров во время работы 50-го Международного аэрокосмического салона "Ле-Бурже-2013" в Париже после демонстрационных полетов украинских самолетов Ан-158 и Ан-70, передает пресс-служба Кабинета министров Украины. "Мне очень приятно, что в мире знают компанию "Антонов", знают Украину. Я думаю, что у нас есть хорошие перспективы для сотрудничества", - отметил Азаров.

При этом, по его мнению, сейчас отечественная строительная отрасль выходит из кризиса. "Благодаря принятым мерам авиационная отрасль выходит из того достаточно непростого состояния, в котором она находилась. И эти два демонстрационных полета ярко об этом свидетельствуют", - сказал Азаров.

Он также отметил, что правительство Украины будет поддерживать производство двигателей, вертолетов, космической техники. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» РАССЧИТЫВАЕТ НАЙТИ НОВЫЕ РЫНКИ СБЫТА ДЛЯ САМОЛЕТОВ АН-148 И АН-158**

Государственное предприятие "Антонов" рассчитывает найти новые рынки сбыта и расширить контрактную базу для самолетов семейства Ан-148 и Ан-158 в рамках участия делегации ГП в 50-м Международном авиакосмическом салоне Le-Bourget-2013. Об этом сообщил генеральный директор - генеральный конструктор государственного предприятия "Антонов" Дмитрий Кива. "Мы возьмем два самолета: Ан-158 и Ан-70. У нас намечен ряд переговоров. По семейству Ан-148 и Ан-158 у нас есть контракты, и мы надеемся контрактную базу расширить", - сказал Кива.

При этом он отметил, что по программе Ан-70 вряд ли стоит ожидать каких-либо решений. "Мы ничего не планируем, потому что эта программа идет по испытаниям вместе с российскими военными, и только вместе мы можем принимать какие-либо решения по этой машине", - сказал Кива.

Согласно Программе активизации экономики на 2013-2014 гг. Кабинет министров Украины намерен привлечь под государственные гарантии в 2013-2014 гг. суммарно 4,5 млрд. грн. для увеличения объемов серийного производства самолетов Ан-148 и Ан-158 на государственном предприятии "Антонов".

Объем производства запланирован на уровне 144 самолетов Ан-148 и 72 самолетов Ан-158, из которых порядка 30 машин могут быть направлены для потребностей внутреннего рынка, а остальные - на экспорт.

По мнению Кивы, реализация задуманного могла бы оказать существенное содействие развитию отечественного авиастроения. По словам Кивы до конца года ГП "Антонов" планирует выпустить до 10 самолетов семейства Ан-148 и Ан-158. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины. СНГ, мира](#))

## **УКРАИНА: БУДУЩЕЕ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО САМОЛЕТА АН-70 ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ОТ РОССИИ**

Дальнейшее использование самолета Ан-70, прошедшего глубокую модернизацию и завершившего комплекс испытаний, во многом зависит от позиции российской стороны и руководства оборонного ведомства РФ. Об этом сообщил генеральный директор - генеральный конструктор государственного предприятия "Антонов" Дмитрий Кива.

"Мы завершили этап предварительных испытаний совместно с российскими специалистами. Порядка 50 специалистов приехали к нам... Но все зависит от того, как там начальство будет смотреть", - сказал Кива.

При этом он сообщил, что российские летчики, принимавшие участие в испытаниях, остались довольны самолетом. "Летчики летали, и как мне доложили, им очень все понравилось. Они высоко оценили характеристики самолета, двигателя, оборудования. Инженерам, техникам, пилотам - им очень нравится", - сказал Кива.

Ан-70 принадлежит к новому поколению средних военно-транспортных самолетов короткого взлета и посадки. Ан-70 может перевозить всю номенклатуру аэромобильной военной и инженерной техники практически всех армий мира и доставлять ее на малоподготовленные грунтовые площадки, т. е. непосредственно к месту проведения операции. Согласно расчетам, Ан-70 сможет базироваться на горных аэродромах, расположенных на высоте до 3000 м над уровнем моря. В мае ГП "Антонов" завершило глубокую модернизацию систем самолета Ан-70: обеспечен переход на полностью цифровое управление бортовыми комплексами и системами, электронно-лучевые трубки в кабине пилотов заменены на жидкокристаллические индикаторы, бортовые электронно-вычислительные машины заменены на более производительные. В полном объеме завершены статические и усталостные испытания Ан-70. Самолет получил достаточный запас конкурентоспособности не только по характеристикам планера и силовой установки, но и бортовых систем.

В конце 2012 г. генеральный директор - генеральный конструктор государственного предприятия "Антонов" Дмитрий Кива заявлял, что создание серийного производства самолетов Ан-70 возможно в рамках договора о кооперации с Российской Федерацией. Чтобы развернуть в Украине серийное производство по кооперации - с привлечением современных технологий - необходимо порядка \$100-150 млн.

В апреле посол Российской Федерации в Украине Михаил Зурабов заявил, что Российская сторона не исключает возможности вернуться к первоначальным договоренностям с Украиной о совместном производстве военно-транспортного самолета Ан-70.

24 мая вице-премьер-министр Юрий Бойко по итогам встречи с заместителем главы правительства Российской Федерации Дмитрием Рогозиным заявил, что Украина и Российская Федерация намерены реализовать ряд совместных проектов в сфере авиастроения и космической отрасли, включая совместное строительство военно-транспортных самолетов Ан-124 и Ан-70, участие в создании ракеты-носителя "Зенит" и в строительстве космодрома "Восточный" на Дальнем Востоке РФ. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины. СНГ, мира](#))

## **УКРАИНА: ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР ГП «АНТОНОВ» ДМИТРИЙ КИВА ОБВИНИЛ РОССИЯН В «ТОРМОЖЕНИИ» ПРОИЗВОДСТВА АН-70**

Россия отказывается принимать техническую документацию, необходимую для начала производства военно-транспортного самолета Ан-70. Об этом в ходе прошедшей в Москве международной научной конференции "Российско-украинские отношения: реалии и перспективы" сказал президент - генеральный конструктор ГП "Антонов" Дмитрий Кива. "Мы вели дела, и все шло нормально, но с октября прошлого года российская сторона перестала принимать документацию, хотя был Казанский завод определен для производства этого самолета. Документация не принимается до сих пор, хотя подписано решение о серийном производстве", - сказал Кива.

Он считает, что это вызвано "чиновничьими интригами" и Россия теряет больше. По его словам, такие самолеты есть в Европе, США и Китае, а в России аналога нет.

Генеральный конструктор напомнил, что ранее была встреча вице-премьеров Юрия Бойко и Дмитрия Рогозина, где было достигнуто договоренность продолжать работу, но вопрос о приеме документации не сдвинулся с места. "Вопрос начала серийного производства заторможен", - сказал он.

Он подчеркнул, что в РФ отдается предпочтение модернизированному самолету Ан-70, однако этот самолет не может из-за своего сечения фюзеляжа перевозить все виды техники. "Есть 21 наименования обязательной техники, которая должна перевозиться самолетом. Ил-76 - может перевозить только 9 видов техники, то есть 45%", - сказал Кива. Он также подчеркнул преимущество - кроме того, что Ан-70 может перевозить все виды техники, он готов садиться на грунтовые площадки и подвозить военную технику непосредственно к месту боя.

Кива отметил, что история реализации Ан-70 - печальная и ходит по кругу в зависимости от политической конъюнктуры. Он напомнил, что в начале 1990-х было подписано соглашение о реализации этого проекта еще премьерами Виктором Черномырдиным и Леонидом Кучмой. Позже в 2006 г. по инициативе главкома ВВС России российская сторона вышла из проекта и вернулась к его реализации в 2009 г. ([УНИАН/Машиностроение Украины. СНГ, мира](#))

### **УКРАИНА: КБ «АНТОНОВ» ИМЕЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗРАБОТАТЬ МОДИФИКАЦИЮ САМОЛЕТА АН-148-300**

Конструкторское бюро "Антонов" имеет возможность разработать модификацию самолета Ан-148-300 на лыжном шасси для работы в Арктике.

Об этом заявил в ходе прошедшей в Москве международной научной конференции "Российско-украинские отношения: реалии и перспективы" сказал президент - генеральный конструктор государственного предприятия "Антонов" Дмитрий Кива. "Есть варианты самолета (Ан-148-300) на лыжном шасси для работы в Арктике", - сказал он, напомнив, что ранее "Антонов" уже разрабатывал самолеты на лыжном шасси: Ан-12 и Ан-72. Глава украинского авиагиганта подчеркнул, что для России такая модификация очень актуальна.

В то же время он посетовал на то, что Воронежский авиазавод, в кооперации с которым производится самолет Ан-148, не в полном объеме выполняет обязательства в рамках совместной деятельности. "Мы делаем в Киеве крылья и поставляем в Воронеж, а части оперения, мотогондолы они поставляют нам.

В этом году мы получаем скромное письмо - у них изменилась программа, они не могут поставлять агрегаты в нужном количестве, могут поставить 2-3 комплекта агрегатов для наших самолетов", - сообщил Кива, отметив, что это угрожает выполнению контрактов "Антонова". Он обратился с просьбой к российской стороне "дружно работать, если мы договорились". При этом Кива подчеркнул, что украинская сторона уже изготовила для Воронежского завода два комплекта крыльев, которые находятся на заводе в Киеве. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### **УКРАИНА: ГК «УКРОБОРОНПРОМ» И ОАО «МОТОР СИЧ» РАБОТАЮТ НАД СОЗДАНИЕМ НОВОГО ВЕРТОЛЕТА**

ГК "Укроборонпром" и ОАО "Мотор Сич" работают над созданием нового украинского вертолета. Об этом во время встречи с премьер-министром Украины Николаем Азаровым в рамках 50-го Международного аэрокосмического салона "Ле Бурже-2013" во Франции заявил генеральный директор ГК "Укроборонпром" Сергей Громов, передает пресс-служба ГК "Укрспецэкспорт".

В частности, во время встречи обсуждались вопросы функционирования и загрузки мощностей предприятий "Укроборонпрома" по производству агрегатов и аппаратуры для авиационной промышленности, а также ремонта самолетов и вертолетов.

Громов сообщил премьер-министру Украины о новых разработках концерна в сфере глубокой модернизации боевых вертолетов, в частности в аспектах технологической интеграции с иностранными партнерами.

Он отметил, что сейчас идет совместная работа между ГК "Укроборонпром" и ОАО "Мотор Сич" в рамках модернизации существующих типов вертолетов и стартового проекта по созданию нового украинского вертолета. ([РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### **УКРАИНА: ПАО «МОТОР СИЧ» ЗАВЕРШИЛО СТЕНДОВЫЕ ГОСИСПЫТАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЯ ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е**

Недавно в запорожском ПАО "Мотор Сич" были успешно завершены Государственные стендовые испытания современного турбовального двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е серии для вертолетов типа Ми-8Т. Об этом сообщает пресс-служба Минобороны Украины.

Активное участие в испытаниях приняли военные испытатели Государственного научно-испытательного центра Вооруженных сил Украины, который возглавляет Герой Украины, заслуженный летчик-испытатель СССР генерал-майор запаса Юрий Тишков.

"Государственные стендовые испытания стали заключительным этапом полного цикла проверок двигателя. Более того, их успешное проведение стало основным требованием для предъявления модернизированного вертолета Ми-8МСБ на Государственные испытания в рамках ОКР "Шмель" в интересах оборонного ведомства, которые начнутся в скором времени. Стендовые испытания проходили под наблюдением комиссии Министерства обороны Украины, которая включала представителей Командования армейской авиации Сухопутных войск Вооруженных сил Украины, Департамента разработок и закупки вооружения и военной техники Министерства обороны Украины и Государственного научно-испытательного центра ВС Украины", - говорится в сообщении Минобороны Украины.

Заместитель начальника ГНПЦ по научной работе полковник Владимир Башинский отметил, что двигатель показал надежную работу, порадовал стабильностью при длительных нагрузках и критических режимах. "Стендовые испытания прошли успешно, основные технические данные двигателя соответствуют требованиям технического задания. Это означает, что отныне двигатель может быть рекомендован для принятия на поставку и для запуска в серийное производство. А для Украины это - новые рабочие места, новые заказы и пополнение государственного бюджета", - сообщил офицер.

На начальном этапе новые двигатели будут нужны, в первую очередь, для вертолетов специального и военного назначения. ([Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### **УКРАИНА: ПАО «ХАРЬКОВСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» (ХГАПП) УЧАСТВУЕТ В ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКУ АН-74ТК-200 ДЛЯ КАЗАХСТАНА**

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) участвует в тендере на поставку самолета Ан-74ТК-200 для пограничной службы Казахстана, сообщил заместитель главы Харьковской облгосадминистрации Андрей Моченков.

"В первом квартале они закончили контракт с МВД Казахстана, который был подписан на 2011-2012 гг., а сейчас идет тендер на поставку самолета Ан-74ТК-200 пограничникам Казахстана", - сказал А. Моченков.

Он отметил также, что ХГАПП в этом году полностью погасил долги по зарплате. Кроме того, заводу был частично возмещен НДС в 4,5 млн. грн.

Весной ХГАПП отправил внутренним войскам МВД Казахстана новый самолет Ан-74ТК-200 в сроки, предусмотренные контрактом. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **АЗЕРБАЙДЖАН: АРГЕНТИНА ГОТОВА ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РАЗВИТИИ КОСМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

Аргентинская компания INVAP S.E. готова внести вклад в развитие космической промышленности в Азербайджане, сказал в ходе встречи в Баку с министром связи и информационных технологий Азербайджана Али Аббасовым чрезвычайный и полномочный посол Аргентинской Республики в Азербайджане Карлос Данте Рива.

По словам посла, между странами существуют широкие возможности сотрудничества по разным отраслям, в том числе и в сфере информационно-коммуникационных технологий, а также в космической отрасли.

Ранее компания INVAP S.E. предложила азербайджанской стороне сотрудничество в сфере космической промышленности. Встреча руководства INVAP S.E. и ОАО "Азеркосмос" состоялась в конце февраля. В ходе встречи азербайджанская сторона ознакомилась с услугами и решениями компании в области космической промышленности.

Руководство INVAP S.E. выразило готовность к сотрудничеству с ОАО в области космической промышленности, реализации совместных проектов, обмена опытом и в подготовке профессиональных кадров.

Аргентинская компания INVAP S.E. реализует высокотехнологичные проекты в ядерной, космической, энергетической, медицинской отраслях промышленности. Компания поставляет оборудование более чем в 30 стран. Зарубежные офисы и дочерние предприятия компании работают в Австралии, Бразилии, Венесуэле, Египте и США. ([Trend.az/](http://Trend.az/) [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **РОССИЯ ДОЛЖНА СОЗДАВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ НА ОСНОВЕ ИНОСТРАННЫХ РАЗРАБОТОК**

Реализуемые российскими и иностранными компаниями совместные проекты позволят России выйти вперед в области создания беспилотных летательных аппаратов. Такое мнение озвучил в Ле-Бурже заместитель генерального директора госкорпорации "Ростехнологии" Владимир Артяков. "Я считаю, что за БПЛА будущее - на всех направлениях народного хозяйства и в системе обороны любого государства, - отметил он. - Мы этой работой занимаемся планомерно, в рамках, прежде всего, холдинга "Вертолеты России". Те контакты и те совместные проекты, которые мы сегодня реализуем, дадут нам серьезную компетенцию и выведут нас значительно вперед в деле создания БПЛА самолетного типа. Такие прецеденты уже есть".

По словам Владимира Артякова, таким образом Россия могла бы "некоторые этапы перешагнуть и не изобретать, что называется, велосипед, а взять готовые варианты, чтобы на их основе сделать собственную усовершенствованную конструкцию". "Что касается вертолетных БПЛА, то мы должны еще максимально подработать в этом направлении, поскольку считаем, что конкуренция здесь очень серьезная", - отметил он.

Замглавы "Ростехнологии" выразил убежденность в том, что, если заниматься созданием беспилотников отдельно от всего мира, то продвинуться в этом направлении очень трудно. "Мы должны брать лучшие компетенции, их совершенствовать и реализовывать у себя. Мы находимся где-то в середине идеологии создания беспилотных летательных аппаратов во всем мире. Полагаю, что нужно еще некоторое время, чтобы мы вышли на рынок с собственным, достаточно эффективным и востребованным продуктом", - добавил он. ([Aex.ru/](http://Aex.ru/) [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **РОССИЯ: РОСКОСМОС ПЛАНИРУЕТ УЛУЧШИТЬ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА КОСМИЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ**

Система контроля качества и надежности космической техники будет существенно улучшена к четвертому кварталу 2018 г. Это следует из плана деятельности Федерального космического агентства (Роскосмос) на 2013-2018 гг.

Ранее специалисты неоднократно высказывались за модернизацию и улучшение такой системы после многочисленных аварий. Премьер-министр Дмитрий Медведев ранее также поручал правительству проработать вопросы организации работы Роскосмоса и контроля качества космической продукции.

Согласно плану, к четвертому кварталу 2018 г. должна быть восстановлена в полном объеме отраслевая и межотраслевая система обмена информацией о качестве и надежности ракетно-космической техники между организациями ракетно-космической промышленности, Минобороны РФ и другими ведомствами.

Кроме того, к четвертому кварталу 2015 г. во ФГУП "ЦНИИмаш" должны быть созданы специальные стенды для проверки и оценки выполнения полетных заданий перед пуском, а к четвертому кварталу 2018 г. производительность труда на предприятиях космической промышленности должна быть увеличена на 50% по сравнению с 2011 г. ([Aex.ru/](http://Aex.ru/) [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **РОССИЯ: ГК «РОСТЕХ» И DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES (DAI) БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬ ЛЕГКИЕ МНОГОЦЕЛЕВЫЕ САМОЛЕТЫ**

Уральский завод гражданской авиации (входит в "Ростех") и компания Diamond Aircraft Industries (DAI, Австрия) в рамках авиасалона Le-Bourget в Париже подписали соглашение о совместной разработке и производстве в России легких многоцелевых самолетов. На первом этапе собирать самолеты и авиационные двигатели будут в Австрии, позже производство будет частично локализовано в России. Планируется, что на третьем этапе производство самолетов и двигателей будет полностью локализовано в России. Первый самолет такого типа может быть введен в эксплуатацию в 2016 г. В настоящее время уже производятся комплектующие. По словам представителя DAI, решение было принято в связи с намерением российского правительства поддерживать малую авиацию в стране.

Как отмечается в сообщении пресс-службы "Ростех", стороны рассчитывают наладить производство самолетов вместимостью до 19 кресел. "Мы хотим предложить рынку самолеты с планером, изготовленным из композитов, с дизельными двигателями, работающими на авиационном керосине. Эти решения позволят снизить расход топлива в 2,5 раза", - приводятся в сообщении слова управляющего директора по авиационным проектам "Ростеха" Алексея Федорова.

Дополнительные пункты соглашения предусматривают организацию производства в России дизельных авиационных двигателей мощностью 190-600 л. с., а также организацию сборки на территории РФ самолетов DA40 и DA42.

"Ростех" (до ребрендинга "Ростехнологии") - российская корпорация, созданная в 2007 г. для содействия разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции гражданского и военного назначения. В ее состав входит 663 организации, из которых в настоящее время сформировано 12 холдинговых компаний в оборонно-промышленном комплексе, 5 - в гражданских отраслях промышленности. ([AviaPort/](http://AviaPort/) [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ ГОТОВИТ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ СУ-35 В КИТАЙ

Россия поставит Китаю партию новейших многофункциональных истребителей Су-35, сейчас идет согласование условий контракта, который должен быть подготовлен к концу года. Об этом сообщил источник в системе военно-технического сотрудничества России с иностранными государствами, принимавший участие в авиасалоне "Ле-Бурже-2013". "Решение о поставке Китаю самолетов Су-35 принято давно, и уже не первый год ведется предконтрактная работа по согласованию финансовых и технических условий будущего контракта, который планируется подготовить к концу года. В настоящее время идет детализация документа. Предстоящая поставка в КНР Су-35 - это "секрет Полишинеля", и непонятно, почему об этом не говорится официально", - сказал источник.

По его словам, китайская сторона изначально выразила желание закупить 24 истребителя Су-35, и такая цифра фигурировала в первом варианте контракта. "Сейчас же в ходе переговоров заявленное количество самолетов может быть изменено в любую сторону - как уменьшено, так и увеличено, причем скорее первое, чем второе", - сказал источник. Он не назвал точный срок начала поставок Су-35 Китаю, но предположил, что они начнутся не раньше второй половины 2014 г.

Источник проинформировал, что готовящимся контрактом предусматривается создание в Китае с помощью российских компаний сервисно-технического центра по обслуживанию Су-35. "Центр будет предоставлять комплекс сервисных услуг и выполнять ремонтные работы на Су-35. Работать в нем будут китайские специалисты", - уточнил он.

Источник напомнил об организованных в рамках предконтрактной работы 5 июня в подмосковной Кубинке для китайских специалистов демонстрационных полетах истребителя Су-35, на которых присутствовали представители главного командования ВВС России, "Рособоронэкспорта" и компании "Сухой". Вопрос о поставке Китаю самолетов Су-35, а также противозенитной и военно-морской техники также обсуждался в марте в ходе визита в Москву китайской государственной делегации во главе с председателем КНР Си Цзиньпином.

В Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) РФ отказались комментировать возможность поставок Россией Китаю самолетов Су-35. "Я бы не хотел ничего говорить по этому вопросу", - сказал директор ФСВТС Александр Фомин.

Су-35С - глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения 4++. Технологии 5-го поколения обеспечивают его превосходство над истребителями аналогичного класса. Самолет значительно превосходит по летно-техническим характеристикам стоящие на вооружении аналоги и имеет более совершенный комплекс бортового оборудования. Характеристики Су-35С превосходят характеристики всех тактических европейских истребителей поколения 4 и 4+ типа "Рафаль" (Rafale) и "Еврофайтер" (Eurofighter), модернизированных американских истребителей типа F-15, F-16 и F-18 и позволяют успешно противодействовать истребителям пятого поколения, например, F-35 и F-22A. (ТС ВПК/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### РОССИЯ: АЛЕКСАНДР ИНОЗЕМЦЕВ СОХРАНИТ ПОСТ УПРАВЛЯЮЩЕГО ДИРЕКТОРА ОАО «АВИАДВИГАТЕЛЬ»

Генеральный конструктор - управляющий директор пермского "Авиадвигателя" Александр Иноземцев сохранит должности, заявил в ходе визита на предприятие министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

По его словам, к А. Иноземцеву "были вопросы, связанные с корпоративным развитием и персональным отношением каждого из руководителей к этим процессам". "Что касается Иноземцева как инженера, руководителя с огромным опытом, который умеет разрабатывать, создавать и в последующем участвовать в производстве двигателя, у меня лично никаких претензий к нему нет", - сказал Д. Мантуров, отметив однако, что вопросы кооперации и создания дивизионов внутри ОДК будут решаться с точки зрения финансовой составляющей. "Важно, чтобы каждый руководитель КБ или серийного предприятия участвовал в процессе интеграции с позитивной позицией и помимо критики давал конструктивные предложения", - отметил Д. Мантуров.

Тем не менее, министр не отрицает возможности разделения полномочий генерального конструктора и управляющего директора предприятия в будущем, оставляя решение за руководством "Объединенной двигателестроительной корпорации".

Решение о разделении полномочий генерального конструктора и управляющего директора ОАО "Авиадвигатель" планировалось принять на совете директоров в апреле. Директивой для голосования членов совета директоров, подготовленной в "Оборонпроме", предусматривалось, что нынешний руководитель "Авиадвигателя" - Александр Иноземцев - должен был остаться в должности генерального конструктора, а управляющим директором назначили бы Сергея Попова, который сейчас возглавляет Пермский моторный завод. Разделение должностей планировалось с целью повышения эффективности управления предприятием. По другим данным, руководство ОДК сочло неудовлетворительным состояние основного на сегодня проекта компании - разработку двигателя ПД-14, предназначенного для самолетов МС-21. В итоге, по словам представителей пресс-службы "Объединенной двигателестроительной корпорации", получить взлом не удалось.

Против кадровых перестановок активно выступили и сотрудники пермского предприятия. Коллектив "Авиадвигателя" обратился с открытым письмом в поддержку А. Иноземцева к президенту РФ Владимиру Путину. Работникам удалось собрать под обращением более 2 тыс. подписей. Полторы тысячи сотрудников провели митинг в поддержку руководителя. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### РОССИЯ: В ЗАО «АВИАСТАР-СП» ОБСУДИЛИ

#### ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОГРАММЫ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА ТУ-204

В ЗАО "Авиастар-СП" обсудили перспективы программы производства самолетов семейства Ту-204. В рабочем совещании приняли участие губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, генеральный директор предприятия Сергей Дементьев, генеральный директор "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов и другие представители авиационной отрасли, сообщили в пресс-службе губернатора.

Там отметили, что в настоящее время ведутся переговоры с потенциальными заказчиками самолетов Ту-204СМ. По словам руководства ЗАО "Авиастар-СП", авиационный завод готов к серийному производству самолетов семейства Ту-204. "В рамках совещания представители одной из отечественных авиакомпаний проявили заинтересованность в приобретении пассажирских самолетов. При наличии оптимальной цены и четкой программы по техническому обслуживанию авиалайнеров во время всего жизненного цикла изделия (формирование пула запчастей) заказчики готовы приобрести партию ВС", - рассказали в пресс-службе губернатора, добавив, что в ближайшее время пройдет ряд совещаний по продвижению программы производства Ту-204. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **РОССИЯ: В ЗАО «АВИАСТАР-СП» РАЗРАБОТАНА СИСТЕМА ИНФОРМАЦИОННОЙ ПОДДЕРЖКИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ИЗДЕЛИЯ**

В ЗАО "Авиастар-СП" разработана уникальная система информационной поддержки жизненного цикла изделия, сообщили в пресс-службе предприятия.

Эксперты Министерства образования и науки РФ завершили экспертизу проведения приемочных испытаний интегрированной автоматизированной системы (ИАС) информационной поддержки жизненного цикла изделия. Специалистами дана высокая оценка работоспособности данной системы и подписан соответствующий акт, отмечается в сообщении. "В создании ИАС приняли участие специалисты ЗАО "Авиастар-СП" и Ульяновского государственного университета при поддержке Министерства образования и науки РФ. Уникальная программа обеспечивает эффективное взаимодействие предприятия с конструкторскими бюро, а в перспективе - внедрение системы при взаимодействии с поставщиками и эксплуатантами самолетов", - рассказали в компании.

По словам специалистов "Авиастар-СП", "главное преимущество системы - это отечественная разработка, что существенно снижает период внедрения (с 7 до 2 лет) и повышает эффективность, при этом стоимость внедрения на порядок ниже, чем продуктов иностранных аналогов".

Применение системы обеспечило в полном объеме "цифровой" запуск нового транспортного самолета Ил-76МД-90А и позволило до 40% сократить цикл конструкторско-технологической подготовки производства, повысить контроль и управляемость изготовлением агрегатов и сборки воздушного судна, говорится в сообщении. В настоящее время к завершению подходят опытно-конструкторские работы в рамках государственного контракта по развитию данной системы. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

### **РОССИЯ: ООО «АФМ-СЕРВЕРС»**

#### **ПРОДЕМОНСТРИРУЕТ В МОНГОЛИИ КОМПЛЕКС С БЕСПИЛОТНИКОМ «ПТЕРО-СМ»**

Демонстрацию комплекса беспилотной воздушной разведки, наблюдения и мониторинга с беспилотным летательным аппаратом (БЛА) "Птеро-СМ" планируется провести в Монголии, заявил генеральный директор ООО "АФМ-Серверс" Амир Валиев.

По его словам, компания получила приглашение из Монголии участвовать в выставке по беспилотной тематике, которая должна состояться в августе. В ходе проведения выставки планируются демонстрационные полеты беспилотника. "Потенциальный заказчик - россиянин, работающий в одной из компаний в Монголии. На выставке "Гео-Сибирь - 2013" ознакомился с возможностями комплекса и беспилотника "Птеро-СМ" в аэрокартографических и геодезических работах. Предварительно, может быть заказано до четырех комплексов", - сказал гендиректор "АФМ-Серверс".

БЛА "Птеро-СМ" оснащен одним двигателем внутреннего сгорания и рассчитан на 300 взлетов-посадок. Взлетная масса БЛА с полной нагрузкой 20 кг, а масса полезной нагрузки до 5 кг. Практический потолок - 3000 м. Дальность полета с полезной нагрузкой 5 кг составляет 700 км, а с нагрузкой 3 кг - 1200 км. Беспилотнику необходима площадка для взлета и посадки размером 100x70 м. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

#### **РОССИЯ: ОАО «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» НАПРАВИТ НА ВЫПЛАТУ ДИВИДЕНДОВ ЗА 2012 ГОД 14% ПРИБЫЛИ**

Акционеры "Вертолетов России" приняли решение направить на выплату дивидендов за 2012 г. с учетом промежуточных дивидендов 1,376 млрд. руб., что соответствует 14% прибыли по МСФО, сообщает пресс-служба госкорпорации "Ростех".

По итогам девяти месяцев 2012 г. компания в качестве дивидендов уже выплатила 460,169 млн. руб. Таким образом, совокупный размер дивидендов за 2012 г. на одну обыкновенную акцию составляет 14,45 руб.

С учетом ранее выплаченных промежуточных дивидендов по обыкновенным акциям по результатам девяти месяцев 2012 г. в 4,83 руб. на одну обыкновенную акцию, окончательная выплата дивидендов будет произведена в 9,62 руб. на одну обыкновенную акцию. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

#### **РОССИЯ: ООО «ГИРОПЛАН РУС» В 2013 ГОДУ ПОСТАВИТ НА АВИАРЫНОК НЕ МЕНЕЕ 20 АВТОЖИРОВ**

ООО "Гироплан РУС" в 2013 г. планирует поставить на авиарынок не менее 20 автожиров серии "РУС", сообщил технический руководитель компании Всеволод Краснобородько.

По его словам, в течение второго квартала фирма изготовила и поставила четыре автожира, в июле фирма должна поставить еще четыре машины, а до конца года планируется поставить дополнительно порядка 16 аппаратов, их покупателями являются только россияне. Все выпускаемые автожиры имеют одинаковое обозначение "РУС" и выпускаются в двух основных модификациях: двухместные и трехместные с разными кабинами. Наибольшим спросом сейчас пользуется трехместный автожир.

"В ближайшем будущем трехместные автожиры полностью вытеснят двухместные в силу того, что трехместный автожир существенно лучше управляется и незначительно дороже", - полагает собеседник. Он также уточнил, что двухместные автожиры с просторной кабиной недавно стоили 1,5 млн. руб. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

#### **РОССИЯ: SСJ100 ПОЛУЧИЛ ЭКСПОРТНЫЙ СЕРТИФИКАТ**

Авиарегистр Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) выдал в Европу первый экспортный сертификат на самолет "Сухой Суперджет-100" (Sukhoi Superjet-100, SСJ100) с серийным номером 95023.

Как сообщила компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), экспортный сертификат был выдан на основании официального письма Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA), полученного ЗАО "ГСС".

Ранее в феврале 2012 г. EASA выдало Сертификат типа на самолет "Сухой Суперджет-100". Этим сертификатом подтверждалось, что компания "ГСС" продемонстрировала соответствие самолета SСJ100 действующим требованиям EASA к летной годности и воздействию на окружающую среду. Сертификат EASA позволяет европейским авиакомпаниям и авиакомпаниям государств, в которых нормы EASA приняты в качестве стандарта, получать и эксплуатировать самолеты SСJ100.

В целях решения всех технических и эксплуатационных вопросов, связанных с первыми поставками "Сухой Суперджет-100" в Европу для их кастомизации на производственных мощностях компании SuperJet International, и последующей передачи мексиканскому заказчику Interjet, совместными усилиями авиационных властей Европы, России и Мексики были реализованы масштабные постсертификационные мероприятия. Результатом проделанной работы стала выдача Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) первого экспортного сертификата в Европу. (Военно-промышленный курьер/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

**РОССИЯ: СОЗДАНИЕ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ КОСМИЧЕСКИХ АППАРАТОВ НА СОВМЕСТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ  
ОАО «ИНФОРМАЦИОННЫЕ СПУТНИКОВЫЕ СИСТЕМЫ» ИМ. АК. М. РЕШЕТНЕВА» (ИСС)  
И КОМПАНИИ THALES ALENIA SPACE (TAS) НАЧНЕТСЯ В 2014 ГОДУ**

Создание компонентов ретрансляторов космических аппаратов на совместном предприятии ОАО "Информационные спутниковые системы" им. ак. М. Решетнева" (ИСС) и компании Thales Alenia Space (TAS) начнется в 2014 г., сообщили в пресс-службе ИСС.

Соглашение о создании совместного предприятия было подписано руководителями компаний в феврале в присутствии президентов России и Франции. Его специализацией станет производство компонентов полезных нагрузок для космических аппаратов, напомнили в компании.

На авиакосмическом салоне в Ле-Бурже делегация ОАО "ИСС" во главе с генеральным конструктором и генеральным директором ИСС Николаем Тестоедовым провела переговоры с руководством компании TAS. Темой встречи стало обсуждение вопросов, касающихся создания совместного предприятия.

Как рассказали в ИСС, совместное российско-европейское предприятие разместится в Красноярске, здесь будут работать как специалисты ИСС, прошедшие подготовку в TAS, так и представители этой западной компании. Предполагается, что некоторые из зарубежных коллег приедут в Россию вместе с семьями. В ходе переговоров, состоявшихся в Ле-Бурже, Николай Тестоедов и президент TAS Жан-Лоик Галь обсудили ряд организационных и юридических вопросов, которые предстоит решить сторонам. В частности, главы компаний затронули тему отбора потенциальных руководителей и специалистов.

По информации ИСС, провести регистрацию и лицензирование совместного предприятия планируется до конца года. Создание компонентов ретрансляторов космических аппаратов на его площадях начнется уже в 2014 г. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

**РОССИЯ: В ОАО «КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ХИМАВТОМАТИКИ» (КБХА)  
УСПЕШНО ПРОВЕЛИ ИСПЫТАНИЯ НОВЫХ РАКЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ**

ОАО "Конструкторское бюро химавтоматики" (КБХА) успешно провело испытания новых ракетных двигателей, сообщили в пресс-службе бюро

10 июня в испытательном комплексе КБХА провели последнее огневое испытание нового кислородно-керосинового ракетного двигателя РД-0124А по программе завершающих доводочных испытаний, говорится в сообщении. "Этот этап знаменует собой окончание автономной наземной отработки двигателя. Межведомственные испытания ЖРД РД-0124А должны подтвердить готовность двигателя к серийному изготовлению", - подчеркнули в компании.

Также в КБХА успешно проведены межведомственные испытания нового кислородно-керосинового ракетного двигателя 14Д24, таким образом, создание этого ЖРД завершено, сказали в пресс-службе.

Жидкостный ракетный двигатель 14Д24 разработки КБХА и производства Воронежского механического завода предназначен для использования в составе первой ступени новой космической ракеты-носителя легкого класса "Союз-2.1в". Межведомственные испытания двигателя, проведенные недавно в НИЦ РКП, открывают дорогу к первому летному испытанию ракеты-носителя, отметил представитель КБХА. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

**РОССИЯ: ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ФИНАНСОВЫМ РЫНКАМ (ФСФР)  
ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ДОПЭМИССИЮ ОАО «КОНЦЕРН ПВО «АЛМАЗ-АНТЕЙ»**

Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) России зарегистрировала дополнительный выпуск обыкновенных акций ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей" номинальным объемом 6,188 млрд. руб., сообщает агентство "Прайм" со ссылкой на ведомство. Эмитент по закрытой подписке планирует разместить 6,188 млрд. ценных бумаг номиналом 1 руб. Дополнительному выпуску присвоен государственный регистрационный номер 1-01-04065-A-008D.

Согласно данным компании, ее уставный капитал составляет 19,22 млрд. руб. и состоит из 19,22 млрд. акций номиналом 1 руб. 100% акций компании принадлежит Росимуществу. После допэмиссии уставный капитал "Алмаз-Антея" может увеличиться в 1,3 раза до 25,4 млрд. руб. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

**РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) «ЭНЕРГОМАШ»  
РАЗРАБАТЫВАЕТ ГИПЕРЗВУКОВОЙ ДВИГАТЕЛЬ**

НПО "Энергомаш" принимает участие в разработке гиперзвукового прямоточного воздушно-реактивного двигателя, позволяющего развивать скорость более пяти Махов. Об этом сообщил исполнительный директор предприятия Владимир Солнцев. "Мы пытаемся организовать изучение процессов и возможностей создания максимально дешевых прямоточных воздушно-реактивных двигателей (ПВРД). Они могли бы позволять развивать скорость выше пяти Махов. Речь идет о гиперзвуке. Сейчас у нас идут такие научно-исследовательские работы, мы изучаем эту тему", - рассказал Владимир Солнцев.

По его словам, на данный момент процесс создания двигателя находится на стадии научно-исследовательских работ (НИР). "Сейчас стадия НИР. Мы работаем над двигателем тягой 500 кг. Это малотоннажные двигатели, которые могут собираться в кассеты", - уточнил он. Он добавил, что такой двигатель имеет очень широкий спектр применения. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

**РОССИЯ: ПЕРЕНОС МОЩНОСТЕЙ ОАО «ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (ПМЗ)  
И ОАО «АВИАДВИГАТЕЛЬ» ОЦЕНЕН В 18 МЛРД. РУБ.**

Мощности предприятий "Пермский моторный завод" и "Авиадвигатель" могут быть вынесены за черту города, сказал в ходе посещения пермского куста двигателестроительных предприятий генеральный директор УК "Объединенная двигателестроительная корпорация" Владислав Масалов. Общая сумма затрат, по словам руководителя корпорации, составит примерно 100 тыс. руб./кв.м. Всего же нужно обеспечить строительство 150-180 тыс. кв. м. Таким образом, общая сумма затрат на строительство может достигнуть 18 млрд. руб.

Он отметил, что в первую очередь эта идея должна пройти согласование в Министерстве промышленности и торговли РФ. Если же она будет одобрена, программа переноса будет готовиться к сентябрю. Тогда же будут более детально подсчитаны расходы на перенос предприятий. "Источники финансирования есть в рамках ФЦП поддержки оборонно-промышленного комплекса и подготовки производства двигателя ПС-90А76", - отметил В. Масалов.

ОАО "Пермский моторный завод" - серийный производитель газотурбинных двигателей для авиации, промышленных газотурбинных установок для электроэнергетики и транспортировки газа. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

## **РОССИЯ: СОЗДАНИЕ ХОЛДИНГОВ В РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ МОЖЕТ БЫТЬ ЗАВЕРШЕНО К КОНЦУ 2015 ГОДА**

В соответствии с планом деятельности Федерального космического агентства на 2013-2018 гг., в четвертом квартале 2016 г. должно быть завершено создание шести интегрированных структур - корпораций холдингового типа в ракетно-космической отрасли РФ. В частности, как отмечается в плане, к этому сроку должно быть завершено развитие ОАО "Российские космические системы", ОАО "Корпорация космических систем специального назначения "Комета" и ОАО "Информационные спутниковые системы" (ИСС).

К концу 2015 г. должны быть созданы ОАО "Объединенная космическая ракетная корпорация", ОАО "Корпорация "Стратегическое ракетное вооружение" и ОАО "Космические комплексы". ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

### **РОССИЯ: СРОК ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ О ПРИВАТИЗАЦИИ**

#### **ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) НЕ ОПРЕДЕЛЕН**

Точный срок принятия решения о приватизации "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) не определен, правительство ориентируется на развитие рынка и компании, сообщил на авиасалоне в Ле-Бурже президент ОАК Михаил Погосян. "Конкретной даты, которая была бы определена, нет, - сказал он, отвечая на вопрос, приняло ли правительство решение о переносе сроков приватизации корпорации. - Это рынок, и, думаю, правительство вместе с нами следит за развитием рынка, за развитием компании. Думаю, как только правительство решит, что время пришло, никто не будет затягивать с принятием решения".

"ОАК представила правительству бизнес-модель, где показала, что выходит на операционную прибыль начиная с 2015 г., а в 2016-2018 гг. выходит в устойчивую положительную динамику развития, - сообщил Погосян. - По нашим оценкам, наиболее эффективный момент повышения капитализации компании будет находиться в 2018-2020 гг."

По оценкам ОАК, к 2015 г. объем выручки корпорации вырастет почти до \$10 млрд., к 2020 г. - превысит \$20 млрд. Погосян добавил, что над планом приватизации компании менеджмент ОАК работает совместно с Минэкономразвития, Росимуществом, Минпромторгом.

В конце февраля глава Росимущества Ольга Дергунова заявляла, что сроки приватизации ОАК могут быть передвинуты на 2020 г. ОАК значится в разделе госпакетов, приватизация которых находится в процессе обсуждения и может состояться в 2014-2016 гг. План приватизации крупных активов на 2012-2013 гг. и до 2016 г., утвержденный в июне 2012г., предусматривал сокращение доли России в ОАК до 50% плюс 1 акция. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

### **РОССИЯ: ДОЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ ПРОДУКЦИИ В ПРОДАЖАХ**

#### **ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) УВЕЛИЧИТСЯ К 2025 ГОДУ**

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" планирует к 2025 г. увеличить долю гражданской продукции в объеме продаж до 50%, заявил президент корпорации Михаил Погосян на пресс-конференции в рамках авиасалона Le-Bourget в Париже. По его словам, три года назад этот показатель составлял менее 10%, к настоящему времени - 15%. "Мы будем фокусировать ресурсы на приоритетном развитии гражданской техники в рамках продуктовой линейки ОАК", - сказал М. Погосян.

Президент ОАК также озвучил планы по производству самолета SSJ100. Планируется выпускать по три самолета в месяц с июля, в следующем году ожидается поставка заказчиком 26 самолетов. Расчетный объем производства сохраняется на уровне 60-70 машин в год, дополнил он.

ОАК в 2012 г. произвела 102 воздушных судна. По данным на 31 декабря 2012 г., твердый портфель заказов компании превысил 450 самолетов. ОАК по итогам 2013 г. планирует получить консолидированную выручку по МСФО в 220 млрд. руб. В ОАК входят ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Туполев", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "Авиационный комплекс им. Ильюшина", ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", ОАО "Ильюшин финанс Ко", ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "ОАК - транспортные самолеты", ОАО "Опытно-конструкторское бюро им. Яковлева", ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ", ОАО "Таганрогская авиация", ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева", ОАО "Финансовая лизинговая компания". РФ принадлежит 84,33% акций ОАК, "Внешэкономбанк" - 9,11%, частным акционерам - 6,56%. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://АвиаПорт/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

### **РОССИЯ: БЕСПИЛОТНИК ZALA 421-22 ПРОДОЛЖИТ ИСПЫТАНИЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ**

Беспилотный летательный аппарат (БЛА) вертикального взлета и посадки вертолетного типа ZALA 421-22 в ближайшее время продолжит летные испытания, сообщил главный конструктор группы компаний ZALA AERO Александр Захаров. По его словам, беспилотник вертолетного типа ZALA 421-22 является новейшей разработкой компании. БЛА успешно прошел зимний этап летных испытаний, и в настоящее время готовится к прохождению очередной серии испытательных полетов, которая завершится во второй половине года. После завершения заводских летных испытаний комплекс с БЛА ZALA 421-22 поступит в серийное производство.

"ZALA 421-22 обладает уникальными возможностями благодаря сочетанию вертикального взлета и посадки, возможностью зависания вблизи объекта, а также самой совершенной полезной нагрузки. Аналогов этому комплексу в России и за рубежом просто нет", - подчеркнул А. Захаров. По его данным, в состав целевой нагрузки может входить комбинированный вариант из фотоаппарата и тепловизора, позволяющего осуществлять съемку в ночное время суток. Кроме того, возможна комбинация фотоаппарата и видеокамеры с высокой разрешающей способностью (Full HD) и оптическим увеличением. Использование гиросtabilизированного подвеса заметно повышает качество получаемых изображений. Также возможна установка системы слежения за объектом в автоматическом режиме. Устанавливаемая на ZALA 421-22 полезная нагрузка полностью совместима с таковой на беспилотниках ZALA 421-16E/EM.

Беспилотник, выполненный по восьмимоторной схеме, имеет складную конструкцию и выполнен из композитных материалов, что позволило сократить массу пустого до 7,5 кг при массе целевой нагрузки до 1,5 кг. Продолжительность полета составляет 40 минут.

Группа компаний ZALA AERO является одним из ведущих российских разработчиков и производителей БЛА и интегрированных навигационных систем. С 2004 г. компания разработала и поставила на производство несколько типов самолетов и вертолетов, на основе уникальной системы автоматического управления. Беспилотные аппараты компании состоят на службе многих государственных ведомств страны. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://АвиаПорт/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

## РОССИЯ: САМОЛЕТОМ «РЫСАЧОК» ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ КОМПАНИЯ ИЗ США

Легким многоцелевым двухмоторным самолетом "Рысачок" разработки Научно-коммерческой фирмы (НКФ) "Техноавиа" заинтересовалась одна из компаний США, заявил генеральный директор - главный конструктор "Техноавиа" Вячеслав Кондратьев.

По его словам, в Россию поступила заявка от компании из США, специализирующейся на санитарных перевозках. Потребности в самолетах "Рысачок" пока не обсуждались, но компания обозначила свой интерес к приобретению партии самолетов этого типа. "Речь идет о возможности поставки не одной машины", - уточнил он.

Компанию интересует санитарный вариант исполнения салона самолета. "Такая модификация "Рысачка" разработана и может быть поставлена", - сказал главный конструктор. В санитарном варианте самолет рассчитан на перевозку шести носилок и двух-трех человека медперсонала.

Он отметил, что разработчик отработал различные варианты использования самолета - санитарный, патрульный, пассажирский, грузовой и др. Реализация этих разработок зависит только от заказов на их поставку.

На сегодня в этом самолете проявляет заинтересованность Приволжский Федеральный округ, который имеет плотную программу развития региональной авиации. Поддержку проекта производства и сертификации самолета "Рысачок" оказывают полномочный представитель президента РФ в ПФО Михаил Бабич и губернатор Самарской области Николай Меркушкин. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: СЕБЕСТОИМОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ SaM146 К 2020 ГОДУ СОКРАТИТСЯ

"Объединенная двигателестроительная корпорация" намерена к 2020 г. снизить стоимость производства двигателя SaM146 с 58 млн. до 38 млн. руб., сообщает пресс-служба госкорпорации "Ростех".

Предполагается, что в случае реализации финансовой программы, ОДК завершит 2018 г. с прибылью почти в 2 млрд. руб.

В начале июня суммарная наработка парка двигателей SaM146 составила 43647 часов. Двигатель показал высокий уровень эксплуатационной надежности - готовность двигателей к вылету воздушного судна составила 99,89%. Авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с официальной квалификацией не зарегистрировано, говорится в сообщении.

По информации "Ростеха", на сегодняшний день в эксплуатации находятся 39 двигателей, с начала серийного производства НПО "Сатурн" выпустило 64 двигателя, в 2013 г. планируется изготовить 52 двигателя.

"Стоимость двигателя для заказчика не раскрывается. В 2011 г. руководство украинской компании "Мотор Сич", производящей двигателя для регионального Ан-148, утверждало, что "французско-российский SaM146 стоит \$4,2 млн.". Между тем, по данным различных источников в отрасли, цена SaM146 составляет около \$3,8 млн. (115 млн. руб.), - сказали в пресс-службе "Ростеха".

В сообщении также говорится, что "средняя цена на SSJ100 в базовой комплектации может в скором времени достичь 863 млн. руб., SSJ100 "LR" (с увеличенной дальностью полета) - 884 млн. руб.". ([Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ЕВРОПА: КОНЦЕРН AIRBUS К 2015 ГОДУ НАМЕРЕН УДВОИТЬ ОПЕРАЦИОННУЮ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ

Авиастроительный концерн Airbus планирует увеличить в два раза показатель рентабельности по операционной прибыли к 2015 г. благодаря повышению эффективности и изменениям в руководстве компании, заявил глава Airbus Фабрис Брежье, слова которого приводит The Wall Street Journal.

Ф. Брежье, возглавивший Airbus в июне 2012 г., а до этого в течение пяти лет занимавший пост операционного директора компании, отметил, что работает над оптимизацией вопросов сборки самолетов путем предоставления управляющим предприятиями большей самостоятельности и поднятия предпринимательского духа.

Он выразил уверенность в том, что Airbus в ближайшие два года увеличит показатель рентабельности до 10% без учета расходов на запуск нового A350. Первый полет этого лайнера состоялся 14 июня, а первая поставка запланирована на 2014 г. Airbus планирует быстро нарастить производство A350, что не только существенно увеличит выручку, но и значительно повысит издержки на начальном этапе.

Планы компании 51-летний Ф. Брежье озвучил перед открытием Международного авиационно-космического салона в Ле-Бурже, на котором, как ожидается, Airbus может объявить о большом количестве заключенных контрактов.

Чтобы исполнить заказы, которые получили Airbus и конкурирующая Boeing Co, компаниям потребуется почти 8 лет, в связи с чем инвесторы в более значительной степени проявляют интерес к тому, насколько прибыльной будет сборка авиалайнеров, поскольку недостатка в спросе со стороны авиакомпаний не наблюдается. "Всегда хорошо, когда есть заказы, - сказал Ф. Брежье. - Но главным приоритетом является исполнение этих заказов".

По его мнению, Airbus в текущем году получит 800 новых заказов, включая 517, о которых уже было объявлено. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ЕВРОПА: КОМПАНИИ «ДАССО АВИАСЬОН», «КАССИДИАН» И «АЛЕНИЯ АЭРМАККИ» СОВМЕСТНО РАЗРАБОТАЮТ СРЕДНЕВЫСОТНЫЙ БЕСПИЛОТНИК БОЛЬШОЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ПОЛЕТА

Компании "Дассо авиасьон", "Кассидиан" (концерн ЕАДС) и "Аления Аэрмакки" (концерн Финмеканика) совместно разработают средневысотный беспилотный летательный аппарат (БЛА) большой продолжительности полета типа MALE (medium-altitude, long-endurance). Такое решение было принято накануне открытия международного авиационно-космического салона в Ле-Бурже. Принятие решения о совместной разработке БЛА MALE связано с необходимостью объединения финансовых ресурсов в условиях бюджетных ограничений, а также снижения возможных рисков.

"Это позволит обеспечить потребности европейских Вооруженных сил, и в тоже время будет способствовать разрешению сложной бюджетной ситуации благодаря объединению исследований и ассигнований", - указывают авиастроители в совместном коммюнике.

Как отметит журнал "Эр э космос", "многолетние соперники объединились с тем, чтобы наверстать отставание от американских и израильских конкурентов". Такие БЛА, как это показала афганская кампания, а также события в Ливии и Мали, стали необходимым элементом современной войны.

Ранее министр обороны Франции Жан-Ив ле Дриан объявил о закупке для Вооруженных сил этой страны американских беспилотников MQ-9 "Рипер" (Reaper). При этом он выразил сожаление о том, что "европейские производители пока не сумели наладить сотрудничество в этой сфере". (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **ЕВРОПА: EADS И SIEMENS AG ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С DIAMOND AIRCRAFT В СФЕРЕ СИСТЕМ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ТЯГИ**

Группа EADS и компания Siemens начинают долгосрочное сотрудничество по созданию новых систем электрической тяги, которые будут способствовать снижению затрат авиакомпаний на топливо и улучшению экологических показателей их деятельности. Совместно с австрийской компанией Diamond Aircraft EADS и Siemens продемонстрировали в ходе авиасалона в Ле-Бурже второе поколение серийного гибридного самолета, работающего на электричестве.

Главный исполнительный директор концерна EADS Том Эндерс, главный исполнительный директор компании Siemens Питер Лешер и владелец компании Diamond Aircraft Кристиан Дрис в ходе авиасалона в Ле-Бурже подписали меморандум о намерениях по дальнейшему сотрудничеству в создании самолета на электрической тяге.

"Сегодня авиация движется к электричеству, поэтому мы берем курс на электрические двигательные установки будущего. Самолет, работающий на электричестве, является ключевым элементом нашего исследования для будущего авиации, - сказал главный исполнительный директор концерна EADS Том Эндерс. - Куда приведет этот путь, какой размер и форму будет иметь электрическая двигательная установка, мы узнаем лишь спустя десятилетия. Но мы уверены, что нельзя терять ни минуты при исследовании альтернатив органическому топливу. Ведь ясно одно: авиации необходимо продолжать работу, потребляя меньше топлива, производя меньше выбросов и генерируя меньше шумов. Совместная работа над будущими системами двигательных установок является самым лучшим, что индустрия может сделать для экологически чистого неба".

"Только при помощи инноваций мы можем решить головоломку с растущими расходами на топливо, растущим пассажирским спросом и ужесточающимися экологическими требованиями. Этот факт делает партнерство Группы EADS и компании Siemens в сфере исследований столь важным, - говорит главный исполнительный директор АО Siemens Питер Лешер. - Инновационные разработки, используемые в этом гибридном самолете, будут на практике способствовать повышению устойчивости транспортной сферы в долгосрочном периоде, будь то в небе, на земле или на суше".

Совместное исследование, прежде всего, нацелено на создание гибридных приводных систем как для вертолетов, так и для больших пассажирских самолетов, в то время как сертификация летной годности полностью электрических и гибридных самолетов в категории авиации общего назначения будет пройдена в течение следующих трех-пяти лет. Уже сегодня доходы компании Siemens от отраслевого программного обеспечения, позволяющего самолетостроительным компаниям быстрее и эффективнее создавать свою продукцию, а также совершенных производственных технологий или инфраструктурных решений для аэропортов превышают трехзначное число миллионов евро, отметили в EADS.

"Серийные электрические двигательные установки дают нам возможность разрабатывать самолеты с совершенно иными по сравнению с сегодняшними самолетами характеристиками. Вертикальный взлет и скоростной крейсерский полет могут быть выполнены с большей эффективностью. Самолет DA36 E-Star 2 был следующим шагом в доказательстве эффективности данной технологии, и, исходя из достигнутых положительных результатов, стимулом к дальнейшим разработкам", - сказал владелец компании Diamond Aircraft Кристиан Дрис. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира/))

### **ИТАЛИЯ: СЕРТИФИКАЦИЯ КОНВЕРТОПЛАНА AGUSTAWESTLAND AW609 ОТКЛАДЫВАЕТСЯ ДО 2017 ГОДА**

Сертификация конвертоплана AgustaWestland AW609 откладывается до 2017 г. Один из основных вопросов, поставленных перед англо-итальянской компанией в рамках данной амбициозной программы, связан с отсутствием готового сертификационного базиса, поскольку винтокрылые машины данного типа ранее никогда не применялись в гражданских целях. Об этом сообщает Flightglobal.

В ноябре 2011 г. AgustaWestland выкупила долю Bell Helicopter в данной программе, а в июле 2012 г. сообщила о внесении изменений в конструкцию прототипов конвертоплана, которые выполняли опытные полеты с 2003 г. В итоге они будут оснащены новыми двигателями, авионикой и системой управления полетом.

По словам разработчика, вышеупомянутая модернизация стала одной из причин задержки сертификации конвертоплана (ранее сертификация была намечена на 2016 г.). "Одной из причин переноса сроков сертификации является модернизация летательного аппарата, - сообщили в компании. - Нам нужно разработать новую кабину, обновить авионику, а также оптимизировать новые узлы для применения в составе конвертоплана. Мы должны быть уверены в том, что выпущенный нами продукт будет соответствовать заявленным характеристикам".

Параллельно с разработкой летательного аппарата производитель тесно сотрудничает с авиационными властями в части, касающейся разработки сертификационного базиса для гражданских конвертопланов, а также интеграции этой машины в систему воздушного движения гражданских летательных аппаратов.

По словам разработчиков, AW609 сможет выполнять вертикальный взлет и вертикальную посадку. Машина будет развивать скорость до 510 км/ч и выполнять полеты на высоте до 7620 м, что выходит за рамки области полетных режимов, характерной для вертолетов. Представители AgustaWestland и Национального агентства гражданской авиации Италии (ENAC) 3 июня представили AW609 Совету ИКАО (ICAO), заседание которого состоялось в Монреале.

AgustaWestland полагает, что для эксплуатации гражданских конвертопланов необходимо создание так называемых "вертопортов", которые "коренным образом отличаются от существующих аэропортов и вертолетных площадок". "Мы стараемся донести до авиационных властей необходимость разработки новых документов, регламентирующих эксплуатацию гражданских конвертопланов", - сообщили в компании.

Разработка AW609 ведется в Арлингтоне (шт. Техас) с участием представителей Федерального управления авиации США (FAA). Специалисты FAA занимаются разработкой сертификационного базиса для данного типа машин, сообщили в AgustaWestland.

Кроме того, производитель рассматривает возможность создания второго завода по производству AW609 на территории США в дополнение к уже имеющемуся предприятию, расположенному в Италии. "Мы полагаем, что рынок США является одним из важнейших для нас и одним из наиболее перспективных для продаж AW609. Открытие второго завода поможет нам удовлетворить спрос на данные конвертопланы на американском рынке", - пояснили в AgustaWestland.

Согласно прогнозам производителя, в ближайшие 20 лет спрос на конвертопланы данной модели составит около 450 единиц, причем 30% заказов будет приходиться на долю США. На сегодняшний день производитель заключил предварительные соглашения на поставку порядка 70 конвертопланов. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира/))

### КАНАДА: КОМПАНИЯ BOMBARDIER AEROSPACE ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ

Канадская Bombardier Aerospace отказалась от локализации производства региональных самолетов Q400 в России, сообщает источник, близкий к Госкорпорации "Ростех", которая и вела переговоры с Bombardier. Официально данную информацию в "Ростехе" пока не подтверждают.

По словам источника, канадцы попросили "Ростех" подписать соглашение о приобретении 150 Q400, собранных в России. В госкорпорации от такого предложения отказались, в связи с чем переговоры и зашли в тупик.

На авиасалоне "Ле-Бурже", прошедшем в середине июня, руководитель "Ростеха" Сергей Чемезов рассказывал, что госкорпорация ищет других партнеров для локализации производства. В частности, он отмечал, что "Ростех" в качестве партнера может привлечь бразильскую Embraer или европейское аэрокосмическое агентство EADS.

О том, что Bombardier хотела бы локализовать производство турбовинтовых среднемагистральных самолетов в России, стало известно в конце 2012 г., когда об этом рассказал заместитель министра промышленности и торговли Юрий Слюсарь. Изначально сообщалось, что сборка может быть налажена на самарском предприятии "Авиакор", входящем в "Русские машины" Олега Дерипаски, однако в начале года об интересе к проекту заявили и в "Ростехе".

Предполагалось, что соглашение между Bombardier и "Ростехом" будет подписано на авиасалоне "МАКС-2013". В качестве места сборки "Ростех" предлагал особую экономическую зону в Ульяновской области.

Bombardier производит самолеты Q-серии с 1983 г., за 30 лет на мировой рынок было поставлено более 1100 таких самолетов. Q400 начали производиться в 2000 г., а с конца десятилетия канадская компания начала разрабатывать самолет Q400X на 90 мест. В 2012 г. Bombardier подписала соглашение о производстве Q400X в Южной Корее. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

### США: АРМИЯ ВЫБРАЛА РАЗРАБОТЧИКОВ ПЕРСПЕКТИВНЫХ КОНВЕРТОПЛАНОВ

Армия США выбрала компании, которые будут участвовать в тендере на создание и производство перспективных вертолетов нового поколения JMR-TD, сообщает Flightglobal.

Предварительные соглашения на разработку прототипов новых машин были подписаны с американскими компаниями Bell Helicopter и консорциумом Sikorsky/Boeing. Окончательные контракты на проведение работ, как ожидается, будут заключены в сентябре. В тендере также планировал принять европейский концерн EADS, однако в конце мая он объявил об отзыве своей заявки.

Основной целью проводимой в настоящее время программы Армии США является создание и испытание демонстраторов технологий. В будущем на основе полученных разработок американские военные сформулируют требования к новым многоцелевым высокоскоростным вертолетам, которые будут использоваться вместо UH-60 Black Hawk. Летные испытания демонстраторов технологий намечены на 2017 г. Ранее стало известно, что командование Армии США после 2017 г. может подписать контракты на разработку вертолетов сразу с двумя финалистами программы JMR.

Оба участника действующего тендера JMR-TD - Bell Helicopter и Boeing - ранее тесно сотрудничали в программе разработки и производства конвертопланов V-22 Osprey, стоящих на вооружении США. По какой причине фирмы решили не участвовать в тендере в составе единого консорциума Bell/Boeing, не известно.

Консорциум Sikorsky/Boeing планирует предложить американским военным высокоскоростной вертолет JMR-TD, который будет создан на базе опытного X2. Перспективный демонстратор будет построен по соосной схеме и получит толкающий винт в хвостовой части, пишет издание. Этот вертолет, по предварительным данным, сможет совершать полеты на крейсерской скорости в 425 км/ч. Другие подробности перспективного проекта пока неизвестны.

В свою очередь Bell Helicopter предложит Армии США конвертоплан третьего поколения V-280 Valor. Проект этой машины американская компания представила в середине апреля текущего года. Конвертоплан сможет совершать полеты на крейсерской скорости в 518,6 км/ч, а боевой радиус машины составит 926-1481 км при перегоночной дальности до 3,9 тыс. км. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

### США: НА БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ BOEING СО

#### ПРОГНОЗИРУЕТ ПОТРЕБНОСТЬ В БОЛЕЕ ЧЕМ 35 ТЫС. НОВЫХ САМОЛЕТАХ

На ближайшие 20 лет Boeing прогнозирует потребность в более чем 35000 новых самолетах, общая стоимость которых составит \$4,8 трлн. Об этом сообщает пресс-служба компании.

11 июня в Париже компания представила ежегодный обзор рынка (Current Market Outlook), согласно которому мировой парк увеличится вдвое за следующие два десятилетия. Ожидается, что объем пассажирских и грузовых перевозок будет ежегодно возрастать на 5%. "Мы увеличиваем темпы выпуска и инвестируем в новые продукты, такие как 777X и 787-10X, а этот прогноз дает нам больше уверенности, - сказал Рэнди Тинсет, вице-президент по маркетингу, "Боинг - Гражданские самолеты". - Авиакомпаниям требуют повышения экономичности, а это именно то, что мы им предоставим".

По мнению компании, узкофюзеляжный сегмент рынка, в котором эксплуатируется Boeing Next-Generation 737, а в будущем будет эксплуатироваться и 737 MAX, демонстрирует неизменную устойчивость и является ключевым движущим элементом прогноза. Благодаря росту авиакомпаний лоу-костеров и авиакомпаний в странах с развивающейся экономикой потребность в новых узкофюзеляжных самолетах составит 24670 единиц.

Широкофюзеляжные лайнеры, такие как Boeing-747-8, -777 и -787 Dreamliner, также формируют значительную часть прогноза. Потребность в этом сегменте составит 8590 новых самолетов, частично за счет замены авиакомпаниями старого парка на новые, более экономичные самолеты, уточнили в Boeing. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

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

**ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно **БЕСПЛАТНО** опубликовать в журнале «Машиностроение Украины» аналитические материалы, подготовленные Вашим отделом маркетинга, с контактными реквизитами Вашей фирмы? Это действенная скрытая **БЕСПЛАТНАЯ** реклама. Попробуйте!**

### УКРАИНА: ВВЕДЕНИЕ СПЕЦПОШЛИН НА АВТОМОБИЛИ НЕ ОТРАЗИЛОСЬ НА РЫНКЕ ЛИЗИНГА

Введение специальных пошлин на импорт легковых автомобилей в Украине не отразилось на рынке автомобильного лизинга, заявили в компании "Avis Украина". "Введение спецпошлин на ввоз автомобилей существенно на лизинг не повлияло. Бизнес не может отказаться от автомобилей, это его рабочий инструмент. Дилеры совместно с лизингодателями нашли выход из положения. Сейчас мы переводим клиентов на дизельные автомобили, которые не попадают под действия закона. Количество лизинговых контрактов осталось на прежнем уровне", - цитирует пресс-служба компании директора департамента маркетинга и продаж "Avis Украина" Жана Тильмана.

Он также добавил, что при росте спроса на бензиновые автомобили с объемом двигателя 1500-2200 куб. см, компания готова предоставить их клиенту, но уже по более высокой цене.

В Украине с 14 апреля введены спецпошлины на импорт новых легковых авто объемом бензинового двигателя 1000-1500 куб. см в 6,46% и 1500-2200 куб. см - 12,95% вне зависимости от страны происхождения и экспорта. ([Metal-monitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### УКРАИНА: АО «КОНЦЕРН-ЭЛЕКТРОН» ПРЕДСТАВИЛО ПРОБНЫЙ ОБРАЗЕЦ АВТОМОБИЛЯ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ

Львовский "Электрон" представил пробный образец автомобиля скорой медицинской помощи. Об этом сообщает пресс-служба предприятия. "Автомобиль полностью оборудован необходимой аппаратурой и обеспечен медикаментами. Сейчас предприятие представило лишь пробный образец, однако, если автомобиль скорой медицинской помощи заинтересует Украину, то "Электрон" готов приступить к их серийному производству", - говорится в сообщении.

АО "Концерн-Электрон" основано в 1991 г. на базе одноименного государственного концерна, известного с 1957 г. как производитель телевизоров марки "Электрон". (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### УКРАИНА: ПАО «КРЕМЕНЧУГСКИЙ КОЛЕСНЫЙ ЗАВОД» (КРКЗ) ЗА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА НАРАСТИЛО ПРОИЗВОДСТВО

Кременчугский колесный завод (Полтавская обл.) в январе-мае увеличил производство колес на 35% (на 234,9 тыс. шт.) по сравнению с соответствующим периодом 2012 г. до 914,1 тыс. шт., Как сообщили на предприятии, завод работает в нормальном режиме в зависимости от составленного портфеля заказов.

ПАО "Кременчугский колесный завод" производит стальные колеса для автомобилей и сельскохозяйственной техники.

Предприятие в 2012 г. уменьшило производство на 1,6% или на 63,4 тыс. шт., по сравнению с 2011 г. до 2033,3 тыс. шт. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### УКРАИНА: ЛЬВОВ ЗАПЛАТИТ ЗАО «ЛЬВОВСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД» (ЛАЗ) ЗА ПОСТАВЛЕННЫЕ К ЕВРО-2012 АВТОБУСЫ

Конфликт между Львовским автобусным заводом (ЛАЗ) и львовским горсоветом завершился частичной победой ЛАЗа. Суд встал на сторону завода, обязав Львовское коммунальное автотранспортное предприятие №1 выплатить ему в течение десяти месяцев долг в 10,3 млн. грн. за поставленную продукцию для проведения Евро-2012. ЛАЗ требовал немедленной выплаты вдвое большей суммы, но и такому решению на предприятии рады, учитывая довольно жесткое противостояние с местными властями в этом конфликте.

Львовское коммунальное автотранспортное предприятие №1 должно выплатить Львовскому автобусному заводу долг в 10,3 млн. грн. за поставленную продукцию для проведения чемпионата Евро-2012, сообщил газете "Коммерсантъ" мэр Львова Андрей Садовый. По его словам, такое решение вынес Львовский апелляционный хозяйственный суд 3 июня. ЛАЗ требовал выплаты долга в июне, но суд принял во внимание финансовое положение коммунального предприятия и отстрочил выплату задолженности до 9 апреля 2014 г.

Решение суда удовлетворило обе стороны конфликта. "Для нас - это гарантии того, что долг будет выплачен", - отметила начальник пресс-службы ЛАЗа Оксана Горак. Андрей Садовый сказал, что благодаря отсрочке выплаты долга коммунальное предприятие "сумеет продолжить работу без ущерба для коллектива". "Ситуация очень напряженная. У нас непростые отношения с ЛАЗом, и если бы завод сделал ставку на качество, то и проблем не существовало бы", - рассказал Садовый. Предприятие №1 сейчас обслуживает 16 городских автобусных маршрутов, с которых с начала года из-за частых поломок были сняты 9 больших автобусов.

В феврале Львовский автобусный завод, на котором работают около 300 человек, остановил работу из-за того, что муниципалитеты разных городов не рассчитались с заводом за поставленную к Евро-2012 продукцию. Компании должны около 50 млн. грн., из которых самый крупный долг (20 млн. грн.), как утверждали на ЛАЗе, у львовских властей. В ответ на обвинения руководства ЛАЗа мэр Львова Андрей Садовый заявил, что город не может выплатить задолженность перед заводом, так как "Ощадбанк" отказался возобновить городу кредитную линию. "Кроме того, ЛАЗ имеет непогашенные долги за аренду земли, электроэнергию и теплоснабжение", - заявлял тогда Садовый.

В результате конфликта Львовский горсовет принял обращение к властям страны с требованием вернуть местный автобусный завод в собственность. В ответ на инициативу муниципалитета на ЛАЗе заявили о переносе производства городских автобусов на Днепровский автобусный завод в Днепропетровск. Предыдущие модели, а также троллейбусы и туристические автобусы по-прежнему будут собираться во Львове. "Днепропетровские власти помогают нам с поиском заказчиков, дают кадры и даже отремонтировали подъездные пути к заводу. Во Львове не хватает кадров для нашего производства, а власти препятствуют развитию завода", - объяснил тогда свое решение владелец ЛАЗа Игорь Чуркин. В апреле ЛАЗ отказался бесплатно обслуживать и осуществлять ремонт проданных Львовскому коммунальному автотранспортному предприятию №1 автобусов.

Задержки с оплатой контрактов со стороны госорганов и муниципалитетов - обычная практика. Участники рынка объясняют, что компаниям часто приходится добиваться денег от муниципалитетов в суде, так как средства города сначала планируются под закупку транспорта, а после заключения договора их резко направляют на другие цели. Председатель правления Черниговского и Бориспольского автозаводов (входят в "Эталон") Валерий Купцов говорит, что его компания обычно решает вопросы задолженности мирным путем. Но, по его мнению, примером ЛАЗа должны воспользоваться и другие предприятия. ([Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## УКРАИНА: ЧЕРКАССКИЙ АВТОЗАВОД КОРПОРАЦИИ «БОГДАН» БУДЕТ СОБИРАТЬ МАШИНЫ LIFAN

На Черкасском заводе корпорации "Богдан" планируют начать сборку китайских кроссоверов Lifan X60, а также седанов Lifan 620. Об этом стало известно во время премьеры в Украине версии кроссовера X60 с автоматической коробкой передач. В Черкассах планируют выпускать до 500 единиц Lifan в месяц.

Таким образом, завод "Богдан" за последний месяц достиг соглашения о лицензионном производстве уже с тремя китайскими производителями: JAC, Great Wall и Lifan, что в дополнение к контракту с АвтоВАЗом и Hyundai создает ему загрузку производственных мощностей в будущие периоды.

Тем не менее, проекты с китайскими партнерами пока очень невелики по объемам и в лучшем случае обеспечат загрузку предприятия на 1000-1500 автомобилей в месяц. Однако в Черкассах планируют локализовать производство китайских моделей до 51% и начать поставки их на российский рынок, что сразу позволит прибавить в объемах. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### Статистика

#### УКРАИНА: ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В МАЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛОСЬ

Производство легковых автомобилей в Украине в мае к маю 2012 г. уменьшилось на 53,2% до 3,2 тыс. шт. Об этом сообщает Государственная служба статистики (Госстат).

Производство легковых автомобилей к апрелю выросло на 11,5%. Общее производство за пять месяцев снизилось на 59,2% до 12,6 тыс. шт.

Производство грузовых автомобилей в мае в месячном исчислении выросло на 58,3% до 171 шт., автобусов - на 28,3% до 204 шт., прицепов и полуприцепов - на 3,1% до 2,2 тыс. шт. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### УКРАИНА: ПРОДАЖИ НОВЫХ АВТО В МАЕ 2013 ГОДА УПАЛИ

Введение специальных импортных пошлин на автомобили уже положительно сказалось на продажах украинских производителей. В мае Запорожский автозавод (ЗАЗ) впервые за несколько лет вышел в лидеры рынка по этому показателю. Смог укрепить свои позиции и "Еврокар". В то же время иностранные марки после распродажи складских запасов, завезенных до вступления пошлин в силу, несколько сдали позиции. Впрочем, все это происходит на фоне падения рынка почти на 25%, и говорить об улучшении ситуации в отечественном автопроме пока не приходится.

В мае в Украине было продано 15,1 тыс. легковых автомобилей, что на 24,3% меньше аналогичного показателя прошлого года, а также на 41,4% меньше, чем в апреле, говорится в отчете информационно-аналитической группы Auto-Consulting. По итогам января-мая было продано 83,8 тыс. (-1,6%). Падение коснулось всех автобрендов.

При этом ЗАЗ, ставший впервые за многие годы лидером рынка, а также Skoda смогли пережить этот месяц с меньшими потерями. Гендиректор Auto-Consulting Олег Омельницкий говорит, что ценовое предложение на украинские автомобили стало более привлекательным после того, как у импортеров закончились запасы машин по старым ценам. Гендиректор дистрибуторской компании "АвтоЗАЗ-сервис" Андрей Залуцкий отмечает, что его компания объявила о скидках практически на весь модельный ряд автомобилей 2012-2013 гг. производства. По его словам, скидки на некоторые машины достигали 7 тыс. грн. Следует отметить, что в конце марта председатель профкома ЗАЗа Николай Палиенко сообщал, что на заводе скопилось порядка 5 тыс. автомобилей, которые не удастся продать.

С 13 апреля для автомобилей с объемом двигателя 1-1,5 л и 1,5-2,2 л пошлина увеличилась на 6,46% и 12,95%. Перед этим участники рынка заполнили склады из расчета трех-четырёхмесячного объема продаж, но запасы были раскуплены намного быстрее. "В марте-апреле мы пережили настоящий бум. Мы ожидали, что растянем завезенные объемы до июля-августа. Но практически все автомобили уже раскуплены", - говорит руководитель отдела продаж легковых автомобилей Volkswagen компании "Порше Украина" Сергей Носенко.

Импортеры уже повышают цены. Коммерческий директор "Hyundai Motor Украина" Геннадий Четверухин отмечает, что его компании пришлось поднять цены на автомобили на 3-7%: "Мы взяли часть затрат на себя, чтобы конечный потребитель не ощутил серьезных изменений". В "УкравтоВАЗе" (импортер Lada) повысили цены на 12%. "У нас сейчас представлены на рынке модели только с 1,6-литровым двигателем, сдерживать цены мы не можем. Наша компания уже провела переговоры с АвтоВАЗом о снижении отпускной цены, а также поставках некоторых моделей с объемом двигателя 1,4 л, теперь остается ждать их решения", - говорит гендиректор "УкравтоВАЗа" Игорь Вознюк. "АвтоВАЗ снял в начале года с производства одну из самых доступных в портфеле компании моделей – Lada-2115, а также не поставляет обновленную Lada Kalina, по этой причине сложно удерживать позиции на рынке", - говорит он. В результате АвтоВАЗ - некогда лидер рынка - опустился в рейтинге крупнейших продавцов автомобилей сразу на три позиции и вообще рискует покинуть первую десятку.

Олег Омельницкий ожидает, что в ближайшие несколько месяцев падение рынка продолжится. По его словам, могут показывать рост только продажи украинских автомобилей. "Благополучие населения не улучшилось, и каких-либо факторов, способных повлиять на ситуацию, не предвидится", - говорит Игорь Вознюк. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### УКРАИНА: НА РЫНКЕ АВТОБУСОВ В МАЕ 2013 ГОДА СМЕНИЛСЯ ЛИДЕР

В мае произошла смена лидеров украинского рынка легковых автомобилей. ЗАЗ опередил Hyundai, который возглавлял украинский авторынок последние 2 года. Но эксперты отмечают и еще один сегмент, где в мае произошла смена лидеров. Это - автобусы.

Здесь также статус лидера достался автобусам "ЗАЗ I-VAN", которые были более популярны, чем бориспольские БАЗы. В мае была "чистая" победа ЗАЗа, так как в это время особых поставок по тендерам не отмечалось, и это был выбор перевозчиков, то есть рынка, а не чиновников из тендерных комитетов.

Преимущество ЗАЗа в мае на автобусном рынке было не столь впечатляющим, как на рынке легковых автомобилей, и составило всего 2 автобуса. Тем не менее, формально ЗАЗ занял №1 на рынке с долей 34% и ростом по сравнению с прошлым годом на 73%. Все остальные производители закончили месяц с минусовыми показателями. Следом за ЗАЗом расположились БАЗ и российский ПАЗ. В целом рынок автобусов в мае сократился на 36%, по сравнению с прошлым годом. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## Анализ

### УКРАИНА: СПЕЦПОШЛИНЫ, ПРИЗВАННЫЕ ЗАЩИЩАТЬ ВНУТРЕННИЙ РЫНОК, МОГУТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ

Для украинского автобизнеса 2013 г. начался с очередного сражения производителей и импортеров. Локальную победу одержали заводы, но смогут ли они эффективно воспользоваться введенными пошлинами на импорт легковых авто? Вопрос остается открытым.

За годы независимости Украине не удалось занять ведущие роли в мировом автобизнесе, но, несмотря на это, отечественные производители много лет подряд умудряются поддерживать интерес к заводам и проблемам, связанным с их работой.

С советских времен Украине досталась достаточно мощное автомобильное машиностроение. На территории нашей страны действовали два крупных предприятия, производивших легковушки, - автомобильные заводы в Запорожье и Луцке. Но если волынское предприятие фактически не смогло пережить 1990-е годы, то ЗАЗ не только остался на плаву, но и стал основным лоббистом отрасли, получив роль флагамена украинского авторынка. До сих пор наиболее знаковым событием в отечественном автопроме является начало сотрудничества ЗАЗа и корейской корпорации Daewoo в 1998 г. Выбор партнера, сделанный тогда правительством до сих пор вызывает споры, но он позволил радикально обновить модельный ряд украинского автогиганта, который с 1980-х годов специализировался на выпуске различных модификаций народного автомобиля "Таврия". Улицы украинских городов заполнили "Нубиры", "Леганзы" и "Ланосы", которые с некоторыми косметическими и технологическими изменениями выпускаются по сей день.

По мере того как развивалась отечественная экономика и росли продажи иномарок, все большее количество авторотарговцев решалось на создание собственных производственных мощностей. Причем речь шла не только о крупноузловой сборке, но и о полноценных предприятиях. В итоге это привело к росту производственных показателей. Если, по данным Госстата, в 2003 г. в Украине было произведено чуть более 98 тыс. легковых автомобилей, то в пиковом 2008 г. - почти 402 тыс. В статистике ассоциации "Укравтопром" уточняется, что крупнейшим производителем был "ЗАЗ" - 252,5 тыс. машин, за которым расположились корпорация "Богдан" (87,3 тыс.), "Еврокар" ("Атолл Холдинг", 35,9 тыс.) и КРАСЗ (корпорация "АИС", 25 тыс.). По данным "Укравтопрома", 2008 г. стал единственным, когда группа "Випос" на херсонском заводе произвела 67 автомобилей.

В 2009 г. произошел катастрофический провал - произведено только 65,7 тыс. легковых автомобилей, а некоторые предприятия прекратили или временно приостановили работу. По мере стабилизации экономической ситуации, к 2011г. выпуск машин увеличился почти на 50% до 97,5 тыс. шт., что дало повод говорить о медленном оздоровлении рынка. Но в 2012 г., несмотря на сохранившиеся объемы продаж, национальное производство уменьшилось до 69,7 тыс. шт. При этом ввоз в Украину новых легковых автомобилей увеличился на 7,9% до 205 тыс. шт. Это дало повод заявить об ущемлении национального производителя и инициировать спецрасследование в отношении импорта.

За 5 месяцев производство легковых автомобилей снизилось почти на 60% до 12,6 тыс. единиц, но уже во втором полугодии ситуация может несколько улучшиться.

В 2012 г. ЗАЗ, "Еврокар" и дочернее предприятие "Автосборочный завод №2" автомобильной компании "Богдан Моторс" инициировали расследование в отношении импорта легковых автомобилей в Украину. По его результатам, в марте было принято решение о введении импортных специальных пошлин, которые коснулись самых популярных и доступных машин с бензиновым двигателем.

Для легковых автомобилей с объемом двигателя 1000-1500 куб. см была установлена спецпошлина в 6,46%, а для машин с двигателем 1500-2200 куб. см - 12,95% вне зависимости от страны происхождения и экспорта.

Согласно документам Межведомственной комиссии по международной торговле основной причиной введения ограничений стал рост удельного веса импортированной продукции по отношению к отечественному производству. Представители заводов дружно заявляли, что ограничения позволят увеличить объемы производства машин в Украине, а также положительно повлияет в целом на развитие отечественного автопрома. Оппоненты в лице импортеров указывали, что заводы и ранее неоднократно получали преференции, но так и не смогли предложить потребителю недорогой качественный автомобиль. Основной же существующего модельного ряда являются далеко не самые передовые образцы мирового автопрома или же китайские машины, основное достоинство которых, как правило, - низкая цена.

Пытаясь оправдать оказанное доверие, в мае украинские заводы начали делиться планами по увеличению загрузки мощностей, обязательно уточняя, что это стало возможно благодаря пошлинам.

В апреле на черкасском заводе корпорации "Богдан" возобновилось сборка машин на базе Lada, чуть позже стало известно о планах полномасштабного производства (сварка, сборка и покраска) китайских автомобилей JAC (седан С-класса J5 и компактный кроссовер S5). Начало работ запланировано на ноябрь, за два месяца партнеры планируют выпустить около 200 автомобилей, с перспективой увеличения этого количества в 2014 г.

Во время работы автосалона SIA-2013 стало известно, что группа компаний АИС в мае возобновила крупноузловую сборку китайской Geely МК на Кременчугском авто-сборочном заводе. В планах на июль - сборка еще одной модели от китайцев - Geely Emgrand. Автомобили этого автопроизводителя ранее собирались в Кременчуге, но в конце 2011 г. процесс был остановлен. Примечательно, что представитель Geely в Украине отказался сообщить ожидаемые объемы производства.

Последним о планах расширения модельной линейки сообщил крупнейший игрок отечественного рынка - корпорация "УкрАвто". На мощностях принадлежащего ей Запорожского автозавода может быть организована мелкоузловая сборка Opel и Chevrolet (обе марки принадлежат General Motors). Opel уже до конца года хочет организовать поставки комплектующих для производства моделей Astra Classic и Zafira Classic. А с Chevrolet ведутся переговоры о сборке в Запорожье Lacetti и о возможном расширении модельного ряда. Ожидается, что выпуск автомобилей в Украине позволит снизить цену, и они будут дешевле импортируемых примерно на 5%. С ростом объемов производства разница может увеличиваться. По оценкам импортера, общая емкость украинского рынка для Chevrolet составляет до 10 тыс. единиц, Opel до 3 тыс., часть из которых будет собираться в Украине.

Увидев эти озвученные объемы, даже неспециалист поймет, что главное изменение в автобизнесе уже произошло - рост цен для конечного потребителя. Примечательно, что в локальном масштабе благодаря нововведению выиграли импортеры. В апреле они существенно увеличили продажи, предложив клиентам "акционные цены" на машины, ввезенные до введения пошлин.

И в долгосрочной перспективе преимущество будет на их стороне. Из-за скромных, по мировым меркам, масштабов деятельности отечественные производители вряд ли смогут полноценно конкурировать с международными корпорациями. По данным OICA (Международная органи-

зация автопроизводителей), в 2012 г. в мире было произведено более 63 млн. легковых автомобилей. Крупнейшими автодержавами стали Китай (15,5 млн.), Япония (8,6 млн.), Германия (5,4 млн.) и Южная Корея (4,2 млн.). Украина же со своими 70 тыс. находится в середине четвертого десятка. Учитывая емкость внутреннего рынка и то, что почти все мировые корпорации уже имеют действующие производства в пограничных странах (Россия, Словакия, Польша Румыния, Турция, Венгрия), наши промышленники вряд ли смогут в ближайшем будущем существенно увеличить производственные показатели. Да и потребитель уже привык к выбору между немецкими, япон-

скими, корейскими и другими автомобилями.

Поэтому весьма вероятно, что спецпошлины, призванные защищать внутренний рынок, долго не продержатся, особенно с учетом того, что против них активно выступают импортеры и иностранные производители, готовые даже идти в суд. Да и в риторике украинского правительства появляются нотки, свидетельствующие о неуверенности в действиях, совершенных в марте, и готовности пересмотреть защитные меры, если на этом будет настаивать, например, ЕС. (МинПром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **Анализ**

### **УКРАИНА: ЗА УТИЛИЗАЦИЮ АВТОМОБИЛЕЙ БУДУТ ВЗИМАТЬ ДО 60 ТЫС. ГРН.**

Импортные автомобили в Украине могут стать еще дороже. В случае подписания президентом Виктором Януковичем принятых законопроектов в стране начнет взиматься утилизационный сбор на все виды автомобильной техники.

Ранее парламент принял в целом законопроекты №0936 "Об утилизации снятых с эксплуатации транспортных средств" и №0975 "О внесении изменений в Налоговый кодекс относительно уплаты экологического налога за утилизацию снятых с эксплуатации транспортных средств".

Согласно им, базовые ставки утилизационного сбора будут составлять 5,5 тыс. грн. для легковых автомобилей, а для автобусов, грузовых и грузопассажирские автомобилей или спецтехники - 11 тыс. грн. Окончательный размер сбора будет рассчитываться с помощью коэффициентов. Таким образом, с новых легковых автомобилей будет уплачиваться сумма в пределах 4,73-30,2 тыс. грн., с поддержанных - 9,46-60,5 тыс. грн. в зависимости от объема двигателя. Плата для остальных видов новых транспортных средств составит 8,8-14,74 тыс. грн., а поддержанных - 17,6-29,4 тыс. грн. в зависимости от их массы.

Сумма будет взиматься с импортеров при растаможивании, а с производителей - при продаже. Генеральный директор "Ниссан Мотор Украина" Андрей Нестеренко считает, что введение этого сбора будет иметь негативные последствия для авторынка - цены на автомобили поднимутся, а сам рынок ожидает незначительное снижение.

Предполагается, что данные законы вступят в силу с 1 сентября. Это произойдет, если их подпишет президент Виктор Янукович. Сам сбор будет взиматься после того, как Кабинет министров приведет существующие нормативно-правовые акты в соответствие с новыми законами, на это ему отводится три месяца с момента их вступления в силу.

Почетный президент "УкрАвто" Таризл Васадзе говорит, что утилизационный сбор - только часть госпрограммы по активизации развития отечественной экономики, рассчитанной на 2013-2014 гг. Ежегодно в Украине подлежит утилизации не менее 100 тыс. автомобилей, но до сих пор в стране нет надлежащих мощностей. "Стоимость одного центра по утилизации составляет порядка 7 млн. евро. На сегодняшний день в стране около 10 млн. автомобилей, больше 80% из них старше 13 лет. Проводя утилизацию, мы создаем условия для обновления украинского автопарка", - говорит Васадзе.

Новые правила заставляют потенциальных покупателей, многие из которых хорошо помнят недавнее подорожание, связанное с введением спецпошлин, пересматривать планы. "Вариант покупки украинского автомобиля я не рассматриваю. Так как они не намного дешевле, а отзывы об их качестве и существующие на рынке стереотипы мне доверия не внушают, - рассказал один из покупателей в автосалоне "Автобергер" (дилер Hyundai) Рустам

Абдулин. - Поэтому я постараюсь как можно скорее купить автомобиль, чтобы успеть до того, как он подорожает". "Сегодняшние экономические условия не позволяют вынуть из оборота дополнительные средства, чтобы закупить автомобили, поэтому наше предприятие отложит покупку до лучших времен. Но даже если закон вступит в силу, мы украинские автомобили покупать не будем, так как компании необходим транспорт, который сохранит значительную остаточную стоимость после эксплуатации, чтобы мы могли его перепродать. Скорее всего, мы просто закупим меньше", - говорит финансовый директор компании "Агробонус" Светлана Василенко.

Не все автомобили будут облагаться утилизационным сбором. Согласно одному из принятых депутатами документов, украинские производители, имеющие полный цикл производства, включающий сварку и окраску, и заводы, осуществляющие промышленную сборку автомобилей, освобождаются от уплаты сбора. Такой опцией они могут воспользоваться при условии гарантирования самостоятельной утилизации и создания необходимых мощностей. В сегменте легковых автомобилей этим критериям соответствуют Запорожский автозавод, "Богдан", "Еврокар" и Кременчугский автосборочный завод (КрАСЗ).

Отечественные автопроизводители высоко оценивают принятые документы. "Без защиты внутреннего производителя сложно развивать не только автопроизводство, но и экономику в целом. Введение этого закона позволит нашей компании иметь больше аргументов в переговорах с иностранными компаниями для начала производства новых моделей автомобилей", - говорит президент корпорации "Богдан" Олег Свиначук. Он отмечает, что это новые рабочие места и средства для госбюджета. Предполагается, что только за первый год действия закона в бюджет будет перечислено порядка 2,2 млрд. грн.

По мнению гендиректора Auto-Consulting Олега Омельницкого, украинские производители получают не только положительные сдвиги в развитии производства, но и дополнительный ликвидный бизнес - мощности по утилизации: "Это позволит иметь привлекательные цены, что незамедлительно скажется на росте рыночной доли отечественных производителей. Кроме того, обходиться данный сбор пожелают многие импортеры, так что не исключено, что в стране возрастет отверточная сборка".

Импортеры традиционно выступают против нововведений. По словам генерального директора Всеукраинской ассоциации автомобильных импортеров и дилеров (ВАА-ИД) Олега Назаренко, закон был принят в "сыром виде", и ассоциация требует от главы государства его отмены или как минимум доработки. ВААИД направила на имя главы государства письмо с просьбой применить в отношении этого закона право вето, считая, что ставки сбора были необъективно завышены и не отражают настоящих затрат на утилизацию автомобилей. Инициативу поддержали депутаты от оппозиции, зарегистрировав законопроекты об отмене принятых законопроектов №0936 и №0975.

Новый сбор может со временем ударить и по сборочному производству в Украине, говорит экс-владелец группы "АИС" (входит КРАСЗ), член комитета Верховной рады по налоговой и таможенной политике Дмитрий Святаш (Партия регионов): "Производители, осуществляющие сборку автомобилей, должны будут за три года поставить на полномасштабное производство минимум одну модель автомобилей. Если этого не произойдет, компании придется заплатить все налоги, пошлины и сборы, от которых она освобождалась".

Введение сбора может вступить в противоречие с нормами Всемирной торговой организации (ВТО). По мнению партнера юридической фирмы Astapov Lawyers Олега Мальского, действие утилизационного сбора против иномарок будет нарушать принцип национального режима, что означает дискриминацию автоимпортеров, чего среди членов ВТО быть не должно.

Изначально Украина добивалась введения сбора только в отношении российских автомобилей. Это должно было стать зеркальной мерой на введение в РФ утилизационного сбора с 1 сентября 2012 г. Но с осени этого года под давлением ВТО Россия распространит действие сбора и на российскую продукцию. "На Украину, скорее всего, тоже пожалуются страны-члены ВТО, но для того чтобы организация вынесла свое решение, понадобится не ме-

нее двух лет, а штрафные санкции в этом случае не предусмотрены. Таким образом, Украина создаст на небольшой период тепличные условия местному автопрому", - считает Мальский.

Тариэл Васадзе напоминает, что в 2012 г. страны, входящие в G20, приняли более 100 решений по защите своих рынков и отдельных отраслей экономики. "Украина не должна стоять в стороне, мы должны понимать, что утилизационный сбор изначально принимается по экологическим причинам, а уж потом - для поддержки отечественного автопрома", - говорит он.

Впрочем, Олег Назаренко отмечает, что в странах Евросоюза, напротив, за утилизацию автомобилей платят компенсацию владельцу, стимулируя его приобрести новый автомобиль. "В законе есть норма о том, что если автомобиль не соответствует техническим условиям эксплуатации и угрожает безопасности людей и окружающей среде, то он подлежит немедленной утилизации. Вопрос в том, кто это будет определять? Ранее президент ликвидировал техосмотр автомобилей, чтобы убрать поборы с граждан, а сейчас получается, что экологи или инспекторы ГАИ устроят охоту за соответствующим их представлениям об отсутствии безопасности автотранспортом", - отмечает Олег Назаренко. ([Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Trans-Port.com.ua/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира/))

## Проект

### УКРАИНА: В ЗАПОРОЖЬЕ БУДЕТ СОЗДАН ПЕРВЫЙ В СТРАНЕ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ КЛАСТЕР

На Запорожском автомобильном заводе третий год подряд наблюдается скачкообразное падение объемов производства. Исходя из актуальной динамики, ЗАЗ в текущем году выпустит вдвое или даже втрое меньше авто техники, чем производил в 2010 г. Тем не менее руководителем именно этого предприятия Николая Евдокименко назначили первым заместителем министра промышленной политики. Уже в этом статусе он будет курировать проект создания первого в Украине автомобилестроительного кластера. Естественно, в Запорожье.

В конце апреля Украину посетила делегация Международной миссии ООН по промышленному развитию (UNIDO), которая и задекларировала поддержку пилотного проекта по созданию автомобильного кластера в Запорожье. Кроме того, техническую помощь в этом начинании Украине готово предоставить и правительство Словении. Гранты от UNIDO и балканских партнеров пойдут в основном на создание методологической базы кластера, разработку концепции, изучение заграничного опыта. Стартовать проект должен в июне и через три года обрести конечные контуры.

"Главная цель проекта заключается в усилении позиций мелких и средних поставщиков автомобильных компонентов, для того чтобы они могли отвечать требованиям производителей транспортных средств: как отечественных, так и зарубежных", - характеризует задания грядущего кластера ассоциация "Укравтопром". Кроме того, возникнет больше возможностей интеграции украинских производителей в глобальные сети поставок для транснациональных компаний. По словам президента "Укравтопрома" Михаила Резника, Украина имеет наработки относительно создания 5 автомобилестроительных кластеров, но площадка в Запорожье наиболее к этому подготовлена.

Похожей точки зрения придерживается и министр экономического развития Игорь Прасолов, посетивший ЗАЗ в середине мая. "Прежде всего, на этом предприятии поражает локализация - здесь производится 50-70% от общего количества автомобильных деталей, то есть мы можем самостоятельно производить фактически полностью автомобиль, - заявил он. - Второй момент: у ПАО "ЗАЗ" 790

смежников, т. е. он обеспечивает работой не только крупные, но и средние, и малые предприятия". Формат кластера, согласно замыслу инициаторов, должен сохранить и укрепить эти связи, а также усилить наукоемкую и инновационную составляющую в национальном машиностроении. Но все эти хорошие общие намерения пока не трансформировались в четкую модель. Единого видения кластера у властей и производителей пока нет.

ЗАЗ рассматривает это проект в первую очередь как новомодное заграничное средство от депрессии. Поскольку лекарства, опробованные до сих пор, не помогают. Конкуренты Запорожского автозавода видят в этом шаге очередной лоббистский финт Тариэла Васадзе. Эксперты UNIDO склонны адаптировать к условиям Украины словенскую модель - некоммерческого партнерства. В правительственных коридорах довольно популярна российская интерпретация кластеров. У последних две отличительные черты: активный патронат государства над каждым из подобных проектов и сопутствующее применение антиимпортных мер на внутреннем авторынке.

Среди постсоциалистических государств Евросоюза автокластер Словении (AKS) считается наиболее успешным. Он был создан в 2001 г. 12 участниками, а на конец 2012 г. объединял уже 63 предприятия, насчитывающих 24,5 тыс. человек персонала. Степень взаимной корпоративной зависимости между членами объединения может быть совершенно разной - сюда входят и аффилированные лица, и независимые компании, но при этом некоторые общие затраты (например, маркетинг, исследование, обучение) они пропорционально делят между собой. То же касается и профиля деятельности. Словенский кластер объединяет производителей и технологий, и материалов, и механики, и электроники.

В прошлом году товарооборот AKS превысил 3,3 млрд. евро, из них 80% получено за счет экспорта. На кластер приходится свыше 10% словенского ВВП и свыше 20% экспорта. Особенно успешно ему удалось наладить сотрудничество с консорциумом Renault-Nissan, по заказам которого словенцы изготавливают широкий ассортимент комплектующих - от деталей коробки передач до ковриков в салоне автомобиля. Такое сотрудничество

принесит сегодня кластеру свыше 170 млн. евро годового дохода. В "Укравтопроме" рассчитывают, что часть заказов от Renault-Nissan в будущем можно было бы разместить и на конвейере Запорожского автозавода.

В Россию мода на автокластеры пришла 2-3 года назад. Как уже водится, толчок дал админресурс, исходивший из логики: продукция собственного автопрома быстро станет конкурентоспособной, если сделать неконкурентным чужой товар. Так и появились в РФ 30%-ные пошлины на ввоз импортных авто в страну. После вступления страны во ВТО ставка пошлин была снижена до 25%, но зато ввели утилизационный сбор. Наличие таких высоких заградительных барьеров больно ударило не только по зарубежным поставщикам автотехники в Россию, но и по внутрироссийскому потребителю. Но зато автомобильные кластеры в стране стали расти, как грибы. Правительство в Киеве, похоже, повторяет этот путь. Ввозные пошлины уже вступили в силу. Вероятность введения в скором времени утилизационного сбора также достаточно велика. Учитывая хотя бы новую министерскую должность Николая Евдокименко, активного их сторонника.

"В России после введения 30%-ной защитной пошлины появилось 18 новых заводов по производству автомобилей. Вступив в ВТО, РФ опустила пошлину до 25%, но при этом ввела утилизационный сбор. То есть все равно правительство свои обязательства перед инвесторами выполнило. Если Украина будет идти по этому пути, здесь гарантированно появится автомобильный бизнес", - утверждал Николай Евдокименко.

Как отметил в комментарии Евгений Тимошенко, старший аналитик международной юридической фирмы Intergrites, сами по себе кластерные проекты являлись прогрессивным шагом. В послевоенный период они, например, стали одной из движущих сил возрождения экономики Германии и Испании. Но в украинском исполнении еще необходимо посмотреть, во что выльется первый кластер: станет ли он плацдармом для зарубежных производителей, источником неэффективного использования грантов и льгот или же принесет реальный синергический эффект участникам проекта? В России, по словам Евгения Тимошенко, действительно, сегодня наблюдается бум автомобильных кластеров. Три из них уже сформировались - Центральный, Северо-западный и Приволжский, четвертый - Западный - создается в Калининграде. "Но наряду с их развитием нельзя не замечать и возникающих проблем, - говорит эксперт. - Это, в частности, несоответствие уровня затрат и уровня либерализации фактическим результатам; зачастую низкая гибкость комплексов и отдельных циклов; завышенная себестоимость; отставание по качеству и стандартам от мировых аналогов; замедленный характер перехода от стартовой фазы к промышленным масштабам; дефицит кадров и ресурсов (сырья и полуфабрикатов)".

Со всем перечисленным в перспективе может столкнуться и Украина. Но на начальном этапе ей важнее всего правильно определиться с ролью ЗАЗа в автокластере. Если руководство завода будет расценивать кластер только как очередной костыль для удержания предприятия на ногах, то почин вряд ли будет успешным. С другой стороны, Запорожский автозавод сегодня слишком слаб, чтобы стать динамичным мотором, тянущим за собой остальных участников кластера. В этом - ахиллесова пята целого проекта.

Запорожский автозавод остается крупнейшим субъектом национального автомобилестроения, но ноги у колоса ватные. Если в 2011 г. он произвел свыше 60 тыс. единиц транспортной техники, то в 2012 г. - только 42,6 тыс., а за четыре месяца 2013 г. - чуть более 5 тыс. Хотя еще в 2007-2008 гг. объемы производства были на порядок вы-

ше - 250-270 тыс. единиц автотехники. В СМИ даже появилась информация о возможной остановке предприятия осенью из-за отсутствия заказов. В пресс-службе АвтоЗАЗа такое предположение опровергли, хотя даже согласно официальным планам предприятия объем производства в текущем году не превысит 30 тыс. автомобилей в год. По факту же производственные показатели грозят опуститься еще ниже. Ради справедливости нужно отметить, что и у остальных украинских автомобилестроителей дела обстоят не лучше. В первые месяцы года корпорация "Еврокар" сократила объемы сборки примерно в 2,5 раза, холдинг "Богдан" - в 5 раз. Но государственным сочувствием избалован больше всех именно ЗАЗ.

Сейчас завод работает в односменном режиме, да и то не в полную силу. Николай Евдокименко незадолго до переезда в Киев утверждал, что на полную загрузку завод сможет выйти уже во втором полугодии, а в 2014 г. - увеличит объемы производства вдвое. Правда, все это при условии пакета преференционных мер для завода. Вступившие в действие с 12 апреля спецпошлины на иномарки эффекта пока не возымели. Но это неудивительно: автодилеры активно распродают складские запасы. Хотя новые машины по импорту, как заверяет глава Всеукраинской ассоциации автоимпортеров Олег Назаренко, в мае в Украину почти не поступали.

Чтобы полностью отбить у покупателей охоту заглядываться на иномарки, правительство ввело еще и утилизационный сбор на ввозимые авто.

Наконец, еще одним жестом поддержки, который завод ожидает от властей, должен стать запрет на закупку импортной автотехники за бюджетные средства, если ее аналоги производятся в Украине. Эта инициатива обсуждалась, в частности, во время майского визита в Запорожье президента Виктора Януковича. С точки зрения общественного восприятия такой шаг вообще должен был бы предшествовать всем остальным мерам по поддержке украинской автомобилестроительной отрасли, в т. ч. и карательным относительно импортных транспортных средств. Если уж чиновники стремятся пересадить граждан на украинские авто, то пускай начинают с себя. Открытым остается и еще один вопрос: будет ли прилагаться к вышеперечисленным протекционистским мерам хоть какая-то стратегия развития национального автопрома? Логично было бы обнародовать ее еще в марте, когда принимались законы о спецпошлине на иномарки.

"Стоит признать, что, наверно, без помощи государства большинство украинских автопроизводителей не смогут сделать качественный скачок, чтобы освободиться от груза долговой нагрузки, обновить зачастую морально устаревший модельный ряд, вернуть спрос украинцев на собранные в стране авто, - говорит управляющий директор, глава аналитического департамента компании Dragon Capital Андрей Беспятов. - Однако заградительные меры сами по себе малоэффективны и краткосрочны без разработанной грамотной стратегии развития отрасли". Он напоминает, что до кризиса 2008-2009 гг. в Украине уже был опыт введения пошлин на импортные автомобили, но они принесли лишь краткосрочный эффект.

Если и сейчас правительство сосредоточится исключительно на заградительных мерах, то ситуация повторится: иностранные автомобили подорожают, выбор дешевых моделей уменьшится, а отечественные автопроизводители получат совсем недолгую (с учетом прогнозируемых расследований в рамках ВТО) передышку, недостаточную для того, чтобы произвести структурные изменения в отрасли. Естественно, не видя конструктивных перспектив, иностранный капитал вряд ли потечет рекой в иницилируемые правительство Украины автокластеры. (МинПром/[Машиностроение Украины](http://ukrmach.dp.ua/), СНГ, мира)

## ПРОГНОЗ: УКРАИНСКИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ПО ИТОГАМ 2013 ГОДА ОЖИДАЮТ УЛУЧШЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Действие спецпошлин на импортные автомобили позволило замедлить падение автопроизводства в Украине. Участники рынка полагают, что если текущие условия сохранятся, то уже к концу года украинский автопром может выйти на прошлогодние объемы производства.

В мае было произведено рекордное в этом году количество автотранспорта - 3,55 тыс. единиц, что на 13% больше показателей апреля, говорится в отчете ассоциации "Укравтопром". Подробной разбивки по заводам ассоциация не предоставляет, но отмечает, что положительную динамику обеспечили производители легковых автомобилей - корпорация "Богдан" нарастила производство в 18 раз, а Кременчугский автосборочный завод (КрАСЗ) - на 43%. Всего в стране за пять месяцев было выпущено 12,5 тыс. легковых автомобилей, что на 59% меньше показателей прошлого года. В апреле падение к аналогичному периоду прошлого года составило 61,3%, а по результатам первого квартала - 63,4%.

Рост производства в компаниях объясняют благотворным влиянием, которое оказали на отрасль введенные с 13 апреля специальные пошлины на импортные автомобили. Это позволило корпорации "Богдан" возобновить производство моделей АвтоВАЗа и Hyundai. В апреле компания пустила Черкасский автозавод. Корпорация запланировала рост объема производства в текущем году на уровне 25%. В конце мая "Богдан" подписал соглашение с китайской JAC о производстве на Черкасском автозаводе седана С-класса JAC J5 и кроссовера JAC S5 (класс SUV-Compact). КрАСЗ в конце мая возобновил выпуск автомобилей Geely, приостановленный весной прошлого года. Предприятие будет производить три модели, тогда как в 2012 г. была лишь одна. На ЗАЗе рассматривают возможность для сборки автомобилей Opel Astra Classic и Zafira Classic, а также Chevrolet Lacetti. Ограничение импорта автомобилей позволило ЗАЗу впервые за многие годы выйти на первое место среди продаваемых автомобилей в стране, а заводу "Еврокар" - подтянуться ближе к лидерам при общем падении рынка на более чем 24%.

В ближайшей перспективе участники рынка рассчитывают не только наращивать производство, но и делать свою продукцию более доступной для потребителя. "Мы смогли снизить цены на внедорожники SsangYong, которые производятся у нас на Кременчугском заводе, за счет установки на них двигателей с меньшим объемом. Возможно, так же мы поступим и с некоторыми моделями Geely", - полагает директор по маркетингу Группы "АИС" (входит КрАСЗ) Сергей Боровик.

На "Еврокаре" ожидают, что объем производства завода в этом году будет как минимум не ниже, чем в прошлом. "Но мы можем пересмотреть свои планы в сторону увеличения благодаря хорошему спросу на новую модель Skoda Rapid", - говорит руководитель отдела по связям с общественностью компании "Еврокар" Елена Гавинская. Большие планы у компании связаны с продажами модели Octavia нового поколения. "Если условия на рынке не ухудшатся, то нашему автопрому будет по силам выйти на уровень производства 2012 г. Сейчас мы ждем, что на основном нашем экспортном рынке - в России - обяжут местных производителей платить утилизационный сбор, который взимается с нас с сентября прошлого года. Это вновь сделает наши автомобили конкурентоспособными", - говорит вице-президент "Богдана" по производству и сбыту легковых автомобилей Рудольф Арзуманян. (Коммерсант-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### СНГ: УКРАИНСКАЯ КОРПОРАЦИЯ «БОГДАН» НАМЕРЕНА ВЫЙТИ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТРОЛЛЕЙБУСОВ

Украинская корпорация "Богдан" намерена выйти на российский рынок троллейбусов. Производитель договорился о поставке Башкирскому троллейбусному заводу (БТЗ) 100 кузовов 12-метровых троллейбусов. Эксперты оценивают контракт примерно в \$12,5 млн. По их мнению, с лидерами рынка "Богдану" и БТЗ будет сложно конкурировать, но альянс производителей может рассчитывать на небольшие заказы.

"Богдан" в начале июня заключил контракт с Башкирским троллейбусным заводом на поставку 100 кузовов низкопольных троллейбусов модели Т701 длиной 12 м, рассказал пресс-секретарь корпорации Сергей Красуля. Он пояснил, что "Богдан" заинтересована продавать в России "готовую продукцию", но "закупки муниципального транспорта в РФ осуществляются за бюджетные средства при условии, что она производится местными предприятиями". Сотрудничество с БТЗ, сказал Красуля, даст украинскому производителю шанс пробиться на российский рынок.

Совместный троллейбус БТЗ и "Богдана" планируется продавать под маркой БТЗ-52769. Его опытный образец был представлен на московской выставке "ЭлектроТранс-2013" в конце мая. Сейчас модель проходит российскую сертификацию. Стоимость троллейбуса составит \$252,5 тыс. Стоимость кузовов, поставляемых "Богданом", стороны не называют, но, по оценкам старшего аналитика ИГ "АРТ-капитал" Алексея Андрейченко, как правило, это 50% стоимости готовой продукции. Весь контракт он оценил примерно в \$12,5 млн.

Гендиректор БТЗ Саид Закиров говорит, что уфимскому заводу такое партнерство необходимо для начала производства современного транспорта: "Наши троллейбусы технологически устарели, а "Богдан" выпускает про-

дукцию нового поколения, и мы хотим перенять этот опыт". По его словам, БТЗ выбрали между "Богданом" и белорусским "Белкоммунмашем", предложение украинской компании оказалось более привлекательным.

Проект с минским производителем рассматривался при прежнем гендиректоре БТЗ Игоре Нечипоренко. Тогда предлагалось закупать в Беларуси кузова и каркасы трамваев для их доукомплектования в Уфе бывшими в употреблении тележками. Проект критиковался экспертами, прогнозировавшими, что дело завершится отверточной сборкой в Уфе минских трамваев.

БТЗ производит троллейбусы, в том числе низкопольный, их кузова, запчасти для электротранспорта. Доля на российском рынке в 2011 г. составляла 22% (в 2010 г. - 18%). При выручке в 244,4 млн. руб. прибыль завода в 2011 г. составила 330 тыс. руб. 55,41% акций завода владеет минземеиущества Башкирии, 31% владеет бывший генеральный директор завода Евгений Будяков, около 10% через ООО "ЛеЭль" - у Эмиля Закирова. Госпакет БТЗ дважды выставлялся на торги, но не был продан из-за отсутствия покупателей.

Один из представителей бывшего менеджмента БТЗ критически отнесся и к идее сборки в Уфе "Богданов". По его оценке, проект "не перспективен с точки зрения развития БТЗ, так как окончательно убьет его сварочное производство и производство собственных кузовов".

Емкость российского рынка троллейбусов ограничена 600-700 троллейбусов в год. Но это все равно в несколько раз больше, чем в Украине, где даже в 2012 г., рекордном по закупке муниципального транспорта благодаря подготовке к Евро-2012, было реализовано 100 единиц, отмечает Сергей Красуля. По его словам, "Богдан" рассчитывает закрепиться в России за счет программы госзакупок

экологического транспорта. В прошлом году 35 российских городов получили под эту программу субсидии в размере нескольких миллиардов рублей. Из этих средств было приобретено 327 троллейбусов и 177 трамваев. "Сейчас мы будем участвовать в тендере на 80 троллейбусов в Санкт-Петербурге. Если проект с "Богданом" будет продвигаться хорошо, рассчитываем производить еще и 10-18-метровые троллейбусы на кузовах украинского предприятия", - отметил Закиров.

Конкурировать с лидерами рынка - "Тролзой", "Белкоммунмашем" и "Транс-Альфа" - БТЗ будет сложно, считает эксперт транспортной отрасли Александр Кава. "Но компания может рассчитывать на хорошие заказы в своем регионе, где ей нет равных, и на небольшие тендеры в других городах", - полагает эксперт. По его оценкам, сейчас БТЗ занимает около 10% российского рынка: "С учетом того, что муниципалитеты делают ставку на троллейбусы с низким уровнем пола, сотрудничество с "Богданом" позволит рассчитывать на рост этой рыночной доли".

Старший аналитик "Инвесткафе" Андрей Шенк полагает, что проект больше выгоден для украинского производителя, так как позволит получить доступ к гораздо более широкому российскому рынку. В то же время выгоду смо-

жет извлечь и БТЗ, так как при стоимости кузова троллейбуса \$125 тыс. рыночная стоимость готового троллейбуса составляет \$252 тыс., "это даст неплохую маржу", считает аналитик. Заявленную стоимость продукции БТЗ с "Богданом" он считает конкурентоспособной.

Президент Торгово-промышленной палаты Башкирии Юрий Пустовгаров верит, что у проекта есть перспективы, несмотря на то, что предыдущие альянсы БТЗ с другими производителями, в частности, с НефАЗом, так и не получили развития. "БТЗ в любом случае надо искать партнера, брать готовый продукт и не тратить деньги на разработку своего, - полагает Пустовгаров. - Украинские троллейбусы очень неплохие, и хотя одно это, увы, не гарантирует им рынка сбыта, у Уфы есть логистические преимущества. "Мы крайние, кто делает троллейбусы для Сибири. Конечно, "Тролзу" мы не перебьем, но свою нишу можем иметь". Глава ТПП оговорился, что в конечном счете перспективы БТЗ "зависят от того, насколько хорошо он освоит инновационный продукт и будет ли в дальнейшем кто-то вкладываться в развитие завода". "У государства, являющегося основным владельцем завода, этих денег нет", - резюмировал собеседник. (Коммерсант-Уфа/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### **БЕЛАРУСЬ: КОМПАНИЯ GENERAL MOTORS ПЛАНИРУЕТ НАЛАДИТЬ ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ**

Компания General Motors и белорусско-британское предприятие "Юнисон" подписали сегодня рамочное соглашение о сборке моделей автомобилей General Motors на производственных мощностях СП ЗАО "Юнисон" в Беларуси.

Подписи под документом поставили президент и управляющий директор по России и странам СНГ ООО "Дженерал Моторз СНГ" Джеймс Бовензи и генеральный директор СП ЗАО "Юнисон" Дмитрий Егоров. Первой моделью, сборка которой согласно документу начнется в 2014 г., станет Opel Corsa - единственная из продающихся в России массовых моделей этой компании, производство которой не было локализовано. Также планируется выпуск всех предлагаемых на российском рынке модификаций Opel Corsa, включая трех- и пятидверные версии. Исключением станет лишь версия OPC, производство которой останется пока в Западной Европе.

"Сегодня подписан важный документ, который имеет стратегическое значение с точки зрения перспективы развития нашего предприятия, - отметил Дмитрий Егоров. - Помимо производства автомобилей модели Opel Corsa, мы рассматриваем еще выпуск ряда автомобилей марки Chevrolet". Генеральный директор компании "Юнисон" сообщил, что планируемый объем производства составляет 4-7 тыс. автомобилей в год. Основная задача проекта - поставить на рынок конкурентный автомобиль, который будет интересен потребителям, подчеркнул он.

Джеймс Бовензи, отвечая на вопрос о предполагаемой стоимости производимых в Беларуси автомобилей General Motors, отметил, что о цене говорить пока рано. "Стоимость будет определена ближе к моменту выхода первых автомобилей, а это примерно в марте 2014 г. Эти автомобили будут продаваться как в Беларуси, так и в странах Таможенного союза. Принцип нашей компании заключается в том, чтобы производить продукцию там, где она продается, по этому принципу мы работаем во всем мире. Opel Corsa в Россию и Беларусь завозится и является импортируемой машиной, поэтому мы решили, что пора этот автомобиль локализовать", - сказал президент и управляющий директор по России и странам СНГ международной компании.

Согласно подписанному соглашению "Юнисон" при непосредственном участии специалистов General Motors проведет закупку, монтаж и наладку необходимого оборудования для начала сборки новой модели, а также организуют обучение персонала принципам производства и контроля качества, принятым на заводах General Motors по всему миру.

Компания General Motors и ее партнеры производят автомобили в 30 странах. Она является лидером автомобильного рынка, самого крупного и быстрорастущего в мире. General Motors принадлежат такие брэнды, как Chevrolet, Cadillac, Baojun, Buick, GMC, Holden, Isuzu, Jiefang, Opel, Vauxhall и Wuling. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### **БЕЛАРУСЬ: ОАО «МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (МАЗ) ПОДТВЕРДИЛО СООТВЕТСТВИЕ СТАНДАРТУ КАЧЕСТВА**

В апреле в рамках системы подтверждения соответствия проходил ресертификационный аудит системы менеджмента качества проектирования, подготовки, производства и обслуживания автотехники "МАЗ".

По итогам аудита, который проводили представители Швейцарской сертификационной корпорации Societe Generale de Surveillance SA (SGS), Минский автомобильный завод получил сертификат, подтверждающий соответствие международным требованиям ISO 9001:2008 для проектирования, производства и обслуживания грузовых автомобилей. Документ вступил в силу 30 мая, его действие продлится по май 2016 г.

Стандарт качества ISO 9001:2008 принят во многих странах и применяется независимо от сферы деятельности предприятия, объемов выпуска продукции и численности персонала. Его особенностью является то, что сертифицируется не качество продукции, а сам процесс производства и управления компанией. Сертификат ISO 9001:2008 является гарантией стабильности организации и позволяет быть уверенным в перспективе развития.

Областью действия данного сертификата, помимо производства автомобилей, автомобильных кузовов, прицепов, полуприцепов и контейнеров, транспортных средств, частей и принадлежностей автомобилей и их двигателей, являются также работы по производству подъемно-транспортного, промышленного, холодильного и вентиляционного оборудования; техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств; осуществление оптово-розничной торговли. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: В КАЛУГЕ БУДУТ ВЫПУСКАТЬ ИТАЛЬЯНСКИЕ КУЗОВЫ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Итальянский производитель промышленных транспортных средств "Фрателли Джервази" разместит в Калуге производство по выпуску кузовов для грузовых автомобилей. Как сообщили в городской управе, соответствующее соглашение подписали калужский мэр Николай Полежаев, гендиректор компании "Калужский двигатель" ("КАДВИ") Юрий Лейковский и президент и владелец компании Франческо Джервази.

"Компания из Турина уже более 35 лет работает в этой отрасли, и сегодня это - один из наиболее крупных европейских производителей", - отметили в горуправе. По словам Джервази, его "детище" - лидер в производстве машин для перевозки твердых отходов и металлолома. "За время существования компания значительно выросла и расширила бизнес в Европе, Африке и Ближнем Востоке", - отметил он.

В Калуге "Фрателли Джервази" разместит свое производство на площадях "КАДВИ". Срок реализации инвестиционного проекта рассчитан на 2013-2014 гг., объем инвестиций при этом составит порядка 50 млн. руб.

"Калужский двигатель" - современное многопрофильное предприятие, высокомеханизированное и автоматизированное, оснащенное уникальным технологическим оборудованием. На нем производится сложная и наукоемкая продукция, в частности, газотурбинные двигатели малой мощности для применения в наземных энергетических установках, газотурбинные электростанции и минитеплоэлектростанции, а также товары народного потребления. ([Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Trans-Port.com.ua/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

## РОССИЯ: GREAT WALL MOTORS LTD. ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

Китайская компания Great Wall Motors Ltd. планирует построить в Приморском крае автомобильный завод, производственная мощность которого составит около 150 тыс. машин в год.

"Планируется, что завод будет располагаться в Уссурийске. Строительство будет проходить в два этапа. Предполагает строительство четырех технологических линий - прессовки, сварки, окраски и окончательной сборки, а также цеха по производству комплектующих", - передает РИА "Новости" текст сообщения администрации края.

Скорее всего, завод будет находиться в Уссурийске. Реализация проекта пройдет в два этапа. На первом в завод будет инвестировано \$350 млн., на втором - около \$250 млн. Причем, во втором случае речь идет об увеличении производственных мощностей для выпуска большего количества автомобилей.

"Планируется, что валовой доход от производства автомобилей составит 70 млрд. руб. в год. Только с начисленной зарплаты ежегодные взносы и выплаты в бюджет составят около 800 млн. руб. в год. Также инвесторы планируют привлекать местные кадры. Для этого будет создан учебный центр, организованы стажировки специалистов в КНР", - говорится в сообщении. ([Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Autonews/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

## РОССИЯ: ОАО «АВТОВАЗ» РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЕ LADA СОВМЕСТНО С RENAULT S.A.

Французский концерн Renault поможет АвтоВАЗу разработать новые модели Lada. Речь идет о принципиально новых кроссовере и хэтчбеке, которые должны увидеть свет в 2015-2016 гг.

"Renault SA выполнит для ОАО "АвтоВАЗ" проектирование, разработку и оценку стоимости автомобиля под товарным знаком "Lada" с кодовым названием "B Cross", а также, проектирование, разработку и оценку стоимости автомобиля под товарным знаком "Lada" с кодовым названием "BM-Hatch", - говорится в официальном документе.

АвтоВАЗ в 2015 г. начнет выпускать принципиально новые модели Lada. Автомобили будут ориентированы на представленный в прошлом году концепт XRAY.

"В 2015 г. начинается выпуск первых автомобилей с новой ДНК, и в 2016-2017 гг. появится еще больше моделей. Если мы посмотрим на автомобили, то они имеют очень серьезную связь с концептом, и также мы создаем автомобили, ориентированные на российского потребителя: учитывая состояние дорог, учитывая состояние окружающей среды, потребности потребителя", - рассказал главный дизайнер АвтоВАЗа Стив Маттин. ([Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Autonews/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

## РОССИЯ: ОАО «АВТОВАЗ» РАССЧИТЫВАЕТ ЗАНЯТЬ 20% РЫНКА

АвтоВАЗ планирует занять 20% рынка продаж новых легковых автомобилей в России. Об этом сообщил глава автопроизводителя Игорь Комаров. По его словам, АвтоВАЗ намерен несколько нарастить показатели, поскольку сейчас компания занимает примерно 19% рынка. "Рынок действительно меняется и становится очень конкурентным и серьезным. Большие средства все ведущие мировые автопроизводители вложили в создание автомобильных производств в России", - сказал Комаров. Он добавил, что, с одной стороны, это позволило привлечь инвестиции в российскую экономику, с другой - усилило конкуренцию. "В дальнейшем мы будем придерживаться цели в районе 20% рынка (продаж новых легковых машин)", - отметил он. Еще 20% рынка должны составить, по оценкам Комарова, продажи новых автомобилей партнеров АвтоВАЗа - альянса Renault-Nissan.

В конце 2012 г. было начато производство Nissan Almera. Во второй половине 2013 г. планируется начать производство автомобилей Renault, а осенью - обновленную Lada Priora. С 1 июля в России стартуют продажи новой Lada Kalina. "То, что происходило и происходит сейчас (в январе-мае продажи АвтоВАЗа в России упали на 4,7%, составив 223,3 тыс. машин), откорректируется во второй половине года", - считает топ-менеджер автоконцерна. ([Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Autonews/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

## РОССИЯ: ОАО «АВТОФРАМОС» НАМЕРЕНО ПОВЫСИТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ МОЩНОСТЬ

Завод "Автофрамос" намерен произвести реконструкцию и поднять производственную мощность до 30 автомобилей в час. Расширение производственных мощностей автоконцерна приведет к созданию новых рабочих мест и к росту налоговых поступлений в городской бюджет.

"В соответствии с проектной документацией в ближайшие месяцы будет увеличена площадь разгрузочного терминала в корпусе 36 по Волгоградскому проспекту. Новая пристройка к существующему разгрузочному терминалу площадью почти 2000 кв. м предназначена для приема и промежуточного хранения контейнеров с комплектующими изделиями до момента передачи их в сборочный цех", - говорится в сообщении пресс-службы Москомэкспертизы.

Для автопроизводителей, занимающихся сборкой машин на территории Москвы, налог на прибыль снизят до 13,5%. Льгота будет распространяться на 5 лет, но при том условии, что компания вложит средства в развитие производства. Новый документ рассчитан в первую очередь на два предприятия - ОАО "Автофрамос", на котором производятся машины Renault Logan, Sandero и Duster на территории бывшего завода "Москвич", и ООО "МосАвтоЗИЛ", созданного в 2012 г. СП "Сбербанка" и правительства Москвы. ([Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Autonews/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

## РОССИЯ: ПРОИЗВОДСТВО НОВОЙ CHEVROLET NIVA НАЧНЕТСЯ В 2015 ГОДУ

ЗАО "Джи Эм-АвтоВАЗ" начало строительство производственных площадей для выпуска Chevrolet Niva нового поколения. Автомобиль будет выпускаться на территории автозавода в Тольятти. Старт производства намечен на декабрь 2015 г.

Общая сумма инвестиций в проект - \$209 млн. Производственная площадка размером 200000 кв. м включает кузовное и прессовое производство, логистический центр и производственные лаборатории. Заявленная мощность - 120000 кузовов для автомобилей Chevrolet Niva нового поколения.

Ранее в компании подтвердили, что Chevrolet Niva получит новые более мощные двигатели объемом 1,8 л, новую коробку передач и раздаточную коробку. "Это будет совершенно новый автомобиль. Наша цель - сохранить в нем внедорожные качества и остаться в той же ценовой категории", - такой комментарий дали в пресс-центре GM. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: НОВУЮ SKODA OCTAVIA НАЧАЛИ ПРОИЗВОДИТЬ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

21 июня на заводе Группы "ГАЗ" в Нижнем Новгороде началось производство лифтбека Skoda Octavia. В России автомобиль предлагают в трех основных версиях: Active, Ambition и Elegance. Новинку продают с четырьмя моторами на выбор: тремя бензиновыми TSI объемом от 1,2 до 1,8 л, а также с одним дизельным TDI объемом 2,0 л.

В самой начальной версии Octavia с механической трансмиссией и базовым двигателем 1,2 мощностью 105 л. с. обойдется в сумму от 589900 руб. Стоимость версий с роботом DSG начинается с отметки в 647900 руб. Самая доступная Octavia с более мощным мотором объемом 1,4 л (140 л. с.) обойдется в 764900 руб. за версию с "механикой" и в 804900 за комплектацию с DSG.

Новинка с топовым мотором объемом 1,8 л, который выдает 180 л. с., стоит от 839900 руб. Такой же автомобиль, но с роботизированной трансмиссией обойдется в 879900 руб. Версии с дизельным мотором доступны исключительно с DSG по цене от 924900 руб. Новая Octavia с этими моторами отличается высокими динамическими характеристиками для своего класса. Так, с двигателем 1,4 разгон с места до 100 км/ч у лифтбека занимает всего 8,4 с. С топовым мотором 1,8 TSI новинка преодолевает этот рубеж уже за 7,3 с. Данный показатель у дизельной Octavia составляет 8,9 с.

Мировая премьера автомобиля состоялась на мотор-шоу в Женеве в марте. Skoda Octavia выросла в габаритах по сравнению с предшественником и стала легче на 102 кг. Длина машины увеличилась на 90 мм до 4659 мм, ширина - на 45 мм до 1814 мм. Значительно больше стала колесная база - на 108 мм до 2686 мм. Соответственно, просторнее стало в салоне, в частности на заднем ряду. Там теперь 73 мм свободы для коленей, на 26 мм вольготнее стало в локтях, а высота салона составляет 980 мм. Передние сиденья получили дополнительный простор в локтях - на 26 мм и плюс 8 мм над головой. Объем багажника составляет 590 л вместо прежних 560. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: NISSAN MOTOR CO LTD. ЗАЙМЕТСЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ ОАО «ИЖЕВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» («ИЖАВТО»)

Nissan займется технической модернизацией Ижевского автомобильного завода. Об этом сообщил президент ОАО "АвтоВАЗ" Игорь Комаров. "Серьезные инвестиции предусмотрены в Ижевский завод. Сейчас там производится около 70 тыс. автомобилей в год. Буквально через два года мы планируем довести мощности до 300 тыс. и более машин, как бренда Lada, так и альянса Renault-Nissan. Технической модернизацией руководит Nissan", - сообщил Комаров.

Ижевский автозавод (ООО "Объединенная автомобильная группа") - компания, единственным участником которой является ОАО "АвтоВАЗ". Завод основан в 1965 г. За время работы произвел более 4,5 млн. автомобилей. Численность персонала - 4,2 тыс. человек. Планы развития "Ижавто" до 2016 г. предполагают увеличение объемов производства до 300 тыс. автомобилей в год. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: ОАО «КАМАЗ» ПОСТАВИЛО НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ ВОЛГОГРАДСКИМ ВОЕННЫМ

Свыше 20 современных большегрузных автомобилей КАМАЗ-65117 поступили на вооружение в автомобильные подразделения в Волгоградской области в рамках переоснащения военной автомобильной техники Вооруженных сил РФ, сообщили в пресс-службе Южного военного округа.

Бортовой тягач КАМАЗ-65117 является новейшей разработкой производителей спецтехники, по грузоподъемности и ряду показателей превосходит другие большегрузные автомобили. Грузоподъемность составляет 15 т, кроме того КАМАЗ-65117 может вести прицеп массой до 14 т. КАМАЗ сменил стоящий на вооружении грузовик "Урал", грузоподъемность которого составляла до 6 т. Современные автомобили предназначены для перевозки специальных грузов, боеприпасов и военного имущества в соединения и части округа.

Машина с колесной формулой 6x4 обладает высокой проходимостью. Благодаря внедрению стабилизатора поперечного крена улучшена управляемость автомобиля, также автомобиль оснащен антиблокировочной тормозной системой. Специальное тентовое покрытие, изготовленное из полимерных материалов, защищает груз от плохих погодных условий, воздействия низких и высоких температур.

Салон оборудован кондиционером и автономным отопителем, который без работы двигателя поддерживает необходимую в кабине температуру, что позволяет экономить горючее, создавая при этом комфортные условия для работы. Теперь кабина оснащена полноценным спальным местом, что позволяет осуществлять доставку грузов на большие расстояния. КАМАЗ-65117 обладает низким расходом топлива, при одной заправке способен преодолеть расстояние свыше 1 тыс. км. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: ОАО «КАМАЗ» ПРЕДСТАВИЛО ТЕХНИКУ ДЛЯ СЕЛА

КАМАЗ представил лучшие образцы техники для сельского хозяйства на выставке передовых технологий "День поля - 2013" в Кукморе в Татарстане.

Особый интерес участников и посетителей вызвали самосвал КАМАЗ-6520-33 и автокран КС-55713-1К-1 на базе КАМАЗ-65115-30 с заводскими газовыми двигателями "КАМАЗ", соответствующие стандарту Евро-4. Сегодня в модельном ряду газомоторных автомобилей "КАМАЗ" и автобусов "НефАЗ" около 30 ед. автотехники разного назначения. Стратегическим партнером проекта и официальным дистрибутором газовой техники несколько лет выступает "РариТЭК".

Министр сельского хозяйства и продовольствия республики Марат Ахметов и президент Татарстана Рустам Минниханов отметили вклад КАМАЗа в бюджет республики и заботу об экологии. (Ladaonline/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: ГК «СОЛЛЕРС» В МАЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛА ПРОДАЖИ

Продажи автомобилей Группы компаний "Соллерс" в мае составили 8847 шт., что на 1,5% выше показателя 2012 г., когда было реализовано 8720 автомобилей марок "УАЗ", SsangYong и Isuzu. В мае продажи автомобилей "УАЗ" на российском и экспортных рынках выросли почти на 2% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года и составили 6031 авто. При этом на экспорт было отправлено 1488 автомобилей "УАЗ", что на 77% выше показателя 2012 г. Лидером роста по-прежнему остается модель UAZ Pickup, объем реализации которой в России увеличился на 14%.

Продажи автомобилей SsangYong составили в мае 2709 автомобилей по сравнению с 2763 автомобилями годом ранее. При этом за 5 месяцев было продано 12118 автомобилей корейской марки, что 1,3% выше показателя 2012 г. Самой популярной моделью среди покупателей по итогам месяца снова стал SsangYong Actyon, объем реализации которого вырос на 15%. На российском рынке кроссовер представлен в шести комплектациях с бензиновым и дизельным двигателем. Продажи легких коммерческих и грузовых автомобилей Isuzu в мае увеличились почти в 4 раза по сравнению с прошлым годом и достигли показателя 107 автомобилей. Наибольшим интересом у покупателей пользуется модель NPR75, полноразмерное легкое шасси в линейке автомобилей Isuzu нового поколения 700P грузоподъемностью 4,6 т. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: ОАО «ЯРОСЛАВСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (ЯМЗ) БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ ГАЗОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

В присутствии первого заместителя губернатора - председателя правительства Ярославской области Александра Князькова подписано соглашение между ОАО "Автодизель" и компанией Westport, которое дает старт производству нового вида двигателей - газового. "Подписание этого соглашения - важное событие для Ярославской области, - отметил Александр Князьков. - Оно полностью соответствует принятой Концепции социально-экономического развития региона до 2025 г., которая предусматривает реконструкцию современных промышленных мощностей, внедрение высоких технологий, создание высококвалифицированных рабочих мест. Также подписанное соглашение соответствует постановлению правительства РФ о переводе автотранспорта на газовое топливо. Переход на газовые двигатели - это новый шаг в развитии производства и технологической составляющей современной жизни, его использование также более привлекательно и с экологической точки зрения.

Линейка газовых двигателей стандарта Евро-4 и Евро-5 будет создана на базе семейства моторов ЯМЗ-530. Эти двигатели, с учетом минимальной доработки, благодаря итальянским новейшим технологиям смогут работать не на дизельном, а на газовом топливе. По предварительным оценкам, объем инвестиций в модернизацию производства составит около 600 млн. руб., а производство новых двигателей начнется в 2014 г. Планируется, что под выпуск газовых двигателей будет занято 5-15% имеющихся мощностей завода. Поставляться новые моторы будут как на сборочные предприятия Группы "ГАЗ", так и на другие заводы, производящие автобусы, грузовики, тягачи, сельскохозяйственную и коммунальную технику. Генеральный директор ОАО "Автодизель" Виктор Кадылкин сообщил, что ставит перед своим предприятием задачу к 2016 г. разработать и выпустить полный модельный ряд двигателей мощностью 130-1000 л. с., использующих в качестве топлива газ. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ПРОГНОЗ: 2013 ГОД ДЛЯ АВТОПРОМА ЕВРОПЫ СТАНЕТ САМЫМ ТЯЖЕЛЫМ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 30 ЛЕТ

Нынешний год для автопрома Европы станет самым тяжелым за последние 30 лет. Загруженность мощностей в странах на юге континента (Франция, Италия, Португалия, Испания) упадет до 58,1%, а в целом по региону до 70,5%, считают аналитики Center Automotive Research (CAR) в Университете Дуйсбурга-Эссена. Как заявил глава CAR профессор Фердинанд Дуденхедфер, даже по окончании кризиса Европа не сможет выйти на прежние рекордные объемы производства автомобилей.

В качестве важной причины такой безрадостной картины аналитики CAR называют нынешнюю катастрофическую ситуацию на рынке труда. В апреле безработица в целом по еврозоне достигла рекордного за последние 36 лет уровня в 12%, а среди молодежи - 24,4%. Тяжелее всего ситуация в такой автомобильной стране, как Испания (26,8%). Конкурентоспособность Франции и Италии по-прежнему слаба, и в ближайшие пару лет серьезного роста экономики там не предвидится. "Таким образом, шансы на быстрое выздоровление автомобильного рынка юга Европы равны нулю. Безработные - плохие покупатели", - констатирует Дуденхедфер.

Эксперты CAR прогнозируют, что в 2013 г. легковых автомобилей во Франции, Италии, Испании, Португалии и Греции будет продано всего лишь 3,75 млн., что на 9,6% меньше результата и без того слабого 2012 г. (4,15 млн.). В целом же в Европе (с учетом не входящих в ЕС стран) в этом году будет реализовано 11,89 млн. легковых автомобилей, что означает снижение продаж по сравнению с 2012 г. (12,52 млн.) на 5%. По мнению руководителя CAR, текущий год станет для западноевропейского автопрома самым плохим за последние 30 лет.

Если же оценивать загруженность производственных мощностей автозаводов, то для легкового автопрома южноевропейских стран нынешний год окажется самым неудачным за все послевоенное время. Во Франции, Италии, Португалии и Испании этот показатель упадет в среднем с 62,4% до 58,1%. Хуже всего прогноз CAR звучит для Италии (49%) и Франции (51%). Впрочем, снижение загруженности автопроизводства ожидается по всей Европе, кроме Испании и Австрии. В Испании выпуск моделей Audi серии Q поддержат заводы Seat, а в Австрии компания Magna удержится на плаву за счет заказов на выпуск Mini Cooper Countryman и Paceman.

Начало 2013 г. подтвердило, что европейский автопром переживает крайне тяжелые времена. За четыре месяца здесь было выпущено на 270 тыс. легковых авто меньше, чем за тот же период прошлого года (падение 7%). Если же выделить проблемные страны юга континента в отдельную группу, то для них этот показатель равняется почти 11%. Дуденхедфер считает, что стабилизация западноевропейского авторынка может наступить не ранее нынешней осени, а это значит, что загруженность автозаводов региона понизится в среднем до 70,5%. Это даже хуже показателя кризисного 2009 г.

Впрочем, аналитики CAR констатируют, что снижение объемов выпуска легковых автомобилей в Европе последовательно продолжается, начиная с пикового 2001 г. (15,326 млн.). По сравнению с этим показателем регион потеряет в текущем году 4,3 млн. авто. Вывод профессора Дуденхедфера в связи с этим неутешителен: "По всей вероятности, Европа уже никогда не сможет выйти на прежний уровень производства, и верхним пределом для нее станет планка в 12 млн. легковых авто в год. Это - цена долгового кризиса в Евросоюзе: часть европейского автопрома будет безвозвратно потеряна". (РБК daily/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## МИРОВОЙ РЫНОК: GENERAL MOTORS ОТКАЗАЛСЯ ПРИБРЕТАТЬ ДОЛЮ УБЫТОЧНОГО PSA PEUGEOT-CITROEN

General Motors отказалась приобретать долю убыточного концерна Peugeot-Citroen. Как сообщает TheMotorReport, американцы готовы инвестировать средства, но после того, как ситуация во французской компании стабилизируется.

Ранее сообщалось, что руководство Peugeot-Citroen готово продать большую часть предприятия корпорации General Motors. Таким образом, управление компанией, которое сейчас находится в руках семьи Пежо, перейдет к GM. По информации Reuters, на такой шаг французских автопроизводителей толкнула непростая финансовая ситуация. Оборотного капитала, если ничего не изменится, хватит не дольше, чем до конца 2013 г.

По итогам 2012 г. PSA Peugeot-Citroen потерпел рекордные убытки - 5,01 млрд. евро. Для сравнения, годом раньше второй по величине в Европе автопроизводитель показал прибыль в 588 млн. евро. Общая выручка Peugeot-Citroen сократилась на 5,2% до 55,45 млрд. евро в 2012 г. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: MG CARS ВЫПУСТИТ ПЕРВЫЙ КРОССОВЕР MG CS УЖЕ В 2014 ГОДУ

Компактные городские кроссоверы становятся все более популярны среди молодых и энергичных людей. Бренд MG как всегда в тренде - продемонстрировав воистину шикарный концепт на автосалоне в Шанхае, Morris Garages обещает выпустить серийные автомобили MG CS уже в 2014 г.

Комментируя новый концепт MG CS, руководитель отдела дизайна MG Motor, Энтони Уильямс-Кенни сказал: "Этот автомобиль показывает настоящий британский дизайн, объединенный со спортивной жилкой бренда MG". Усовершенствовал обладателя звания "Лучший концепт на Пекинском автосалоне 2012" - MG Icon, британский бренд MG решил сделать по-настоящему идеальный автомобиль для активной и стильной молодежи.

В дизайне модели хорошо прочитываются европейские предпочтения - агрессивный стиль в сочетании с долей спортивного шарма, что дает возможность предполагать о ставке компании именно на европейский рынок. При первом же взгляде на автомобиль внимание привлекают необычные изогнутые "противотуманки", выдающийся вперед бампер и растянутые светодиодные фары, а бросив второй взгляд, можно заметить стильные короткие свесы, крепко сбитую "корму", по центру которой расположены два патрубка выхлопной системы, а также покатую линию крыши и узкое боковое остекление.

Оснащение автомобиля, в соответствии с традициями британского бренда, планируется богатым, хотя интерьер автомобиля до сих пор остается тайной за семью замками. Что касается "сердца" автомобиля, то по предварительным данным, новый кроссовер CS станет обладателем 1,5-литрового бензинового турбомотора, а также 2,0-литрового бензинового турбированного двигателя и 1,9-литрового дизельного агрегата.

Точные варианты комплектаций серийного автомобиля MG CS можно будет узнать ближе к дате его выпуска. Одно можно сказать с уверенностью - такого красавца стоит дожидаться, ведь новый MG CS станет ярким и надежным другом городских жителей, ценящих скорость, стиль и настоящий драйв.

Бренд MG обладает уникальным набором ценностей и наследием, позволяющим предлагать оригинальные дизайнерские решения для своей продукции. А по словам главного дизайнера Энтони Уильямса-Кенни, в компактном SUV бренд MG демонстрирует тяготение к прогрессивному дизайну, сохранив при этом классические черты марки. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ГЕРМАНИЯ: AUDI AG ПРОВОДИТ ЭКСПЕРИМЕНТЫ С ВОДОРОДНЫМИ ТОПЛИВНЫМИ ЯЧЕЙКАМИ

Audi приступила к разработке версии хэтчбека A7 с силовой установкой на водородных топливных ячейках. Об этом сообщает Autocar со ссылкой на руководителя отдела исследований и новых разработок компании Вольфганга Дюрхаймера. Как правило, автомобили с силовыми установками на топливных ячейках приводятся в движение электромоторами. Электричество для них вырабатывается в процессе химической реакции между водородом и кислородом. Такая установка является экологически чистой, так как единственным ее выбросом является вода. Детальная информация о силовой установке A7 - не сообщается. Испытания водородной модели начнутся в конце августа. В 2009 г. компания Audi представила водородный вариант кроссовера Q5, который был оборудован двумя баками для водорода и приводился в движения двумя электродвигателями. В марте производитель показал версию хэтчбека A3 Sportback, способную работать на синтетическом метане. На газе такая машина может проехать 400 км, а когда он закончится силовая установка начнет потреблять бензин. Это увеличит запас хода еще на 900 км.

Кроме того, Audi проводит эксперименты и с электромобилями. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ГЕРМАНИЯ: AUDI AG СДЕЛАЕТ ИЗ А3 КОМПАКТ-ВЭН

Audi планирует расширить список доступных версий A3 за счет выпуска на ее базе компакт-вэна. Об этом изданию AutoExpress сообщил главный разработчик Audi Вольфганг Дюрхаймер. Главным отличием от хэтчбека A3 у новинки станет увеличившаяся колесная база.

Ранее Audi представила седан на базе A3. В основе нового седана A3 - та же модульная платформа MQB, которая используется в пятидверном и трехдверном A3, а также ряде новых моделей концерна Volkswagen. Линейка двигателей, вероятнее всего, будет такой же, как у хэтчбека, то есть включать два турбированных бензиновых мотора TFSI мощностью 122 или 140 и 180 л. с. и один дизель мощностью 150 или 184 л. с. Чуть позже она пополнится еще двумя дизелями и одним бензиновым мотором. Ожидается, что в техническом плане компакт-вэн на базе A3 не будет отличаться от хэтчбека и седана. Как изменится цена - пока не сообщается. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ГЕРМАНИЯ: MERCEDES-BENZ S-CLASS PULLMAN ПОКАЖУТ ЧЕРЕЗ ГОД

В следующем году Mercedes-Benz представит новый S-Class Pullman с удлиненной колесной базой. По сравнению с базовой версией, новинка станет на 300-350 мм длиннее. По информации WorldCarFans, автомобиль будет продаваться, в первую очередь, на китайском рынке, где на модель пользуется наибольшим спросом.

Технические подробности пока не известны, скорее всего, автомобиль будет оснащаться мотором V12 с турбонаддувом, возможно и появление высокотехнологичных гибридных версий. Новый S600 Pullman станет одним из многих новых дополнений к расширяющемуся семейству S-Class, которое будет включать помимо обычного седана купе, кабриолет и, возможно, четырехдверный кабриолет. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**ГЕРМАНИЯ: КОНЦЕРН BMW GROUP В МАЕ 2013 ГОДА ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ РЕКОРДНЫЕ ПРОДАЖИ**

В мае BMW Group передал клиентам 166397 автомобилей BMW, MINI и Rolls-Royce (в прошлом году - 156954; +6%). Это наилучший результат продаж в мае за всю историю BMW Group. Всего с начала года покупатели получили 770025 автомобилей (в прошлом году - 728038; +5,8%) - это рекордный показатель продаж за пять месяцев.

Российский рынок продолжил демонстрировать активный рост: продажи BMW с января по май выросли на 18,3%, до 15703 (в прошлом году - 13271). За пять месяцев продажи MINI в России увеличились на 9,7% и достигли 1054 автомобилей (в прошлом году - 961).

**Продажи BMW Group Россия в мае и за январь-май**

	Май	Январь-май	По сравнению с январем-маем 2012 г., %
BMW	3640	15703	+18,3
MINI	251	1054	+9,7
BMW Motorrad	277	1067	+27,2

Ян Робертсон, член совета директоров, ответственный за продажи и маркетинг BMW, заявил: "Спрос на наши автомобили остается стабильным, и объем продаж в прошлом месяце снова достиг исторического максимума. Нам удалось компенсировать нестабильную ситуацию на европейских рынках за счет уверенного роста продаж на других рынках, таких как США, Китай, Япония и Россия. По нашим прогнозам, динамика продаж останется положительной благодаря выходу новинок: BMW 3-й серии "Гран Туризм" и обновленного BMW 5-й серии в июле".

За май мировые продажи автомобилей и мотоциклов бренда BMW увеличились на 7,8% и составили 139161 (прошлогодний результат - 129141). Спрос на BMW X1 по-прежнему высок: в мае было продано 14718 единиц - на 29,3% больше по сравнению с предыдущим годом (11380). Продажи BMW 3-й серии в мае показали положительную динамику: покупатели приобрели 41811 автомобилей - на 27,5 % больше, чем в прошлом году (32785). За все время со старта продаж шестого поколения BMW 3-й серии в начале 2012 г. было реализовано более 400000 автомобилей. Рост продаж BMW X3 продолжился и в мае достиг 14199 единиц, что на 13% больше результатов за аналогичный период прошлого года (12564). Высоким спросом пользуется BMW 6-й серии: в мае 2391 автомобиль этой модели нашел своих владельцев по всему миру (прошлогодний результат - 2011; +18,9%). Всего с начала года в мире было продано 651168 автомобилей и мотоциклов под брендом BMW, что на +7,2% больше, чем в предыдущем году (607210).

MINI в мае покорил новую высоту - общее число проданных автомобилей достигло 2,5 млн. единиц с начала производства этих моделей концерном BMW Group в 2001 г. С момента выпуска MINI Paceman в марте уже продано 3000 автомобилей. Это самый молодой представитель семейства MINI. В мае продажи MINI немного снизились - до 26955 единиц (в прошлом году - 27533; -2,1%). За пять месяцев они оставались примерно на том же уровне, что и в прошлом году: за пять месяцев было продано 117694 единицы (прошлогодний результат - 119538; -1,5%).

Для BMW Motorrad май стал успешным: продажи увеличились на 14,2%, достигнув 13081 единицы (в прошлом году - 11457). За пять месяцев продажи BMW Motorrad выросли на 7,1%, до 52400 единиц (в прошлом году - 48918). Продажи BMW Motorrad в России выросли на 27,2% составив 1067 (в прошлом году - 839).

В мае концерн BMW Group продемонстрировал высокие темпы роста на многих рынках.

В Азии было продано 46838 автомобилей (прошлогодний результат - 41289; +13,4%). Значительный рост был зафиксирован в Японии (4810; +16,2%) и Южной Корее (3340; +11,3%). Например, в континентальном Китае концерн реализовал 31938 единиц, улучшив на 14,8% прошлогодний результат (27815). За пять месяцев продажи в континентальном Китае составили 148319 автомобилей BMW и MINI (в прошлом году - 135026; +9,8%).

Больших успехов удалось достичь на американском континенте: в мае был продан 38771 автомобиль (прошлогодний результат - 35127; +10,4%). Вклад США в этот рост составил 31174 автомобиля, что на 10,1% больше, чем за аналогичный период прошлого года (28321). Всего в США с начала года было реализовано 139142 автомобиля BMW и MINI (в прошлом году - 130843; +6,3%).

**Продажи BMW Group в мае и за январь-май**

	Май	По сравнению с маем 2012 г., %	Январь-май	По сравнению с январем-маем 2012 г., %
Автомобили BMW Group	166397	+6	770025	+5,8
BMW	139161	+7,8	651168	+7,2
MINI	26955	-2,1	117694	-1,5
BMW Motorrad	13081	+14,2	52400	+7,1

(Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**ГЕРМАНИЯ: ЗА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА «ФОЛЬСВАГЕН АГ» ПРОДАЛ 2,41 МЛН. АВТОМОБИЛЕЙ**

На фоне общего падения мирового рынка "Фольксваген" с января по май нарастил продажи на 5,3%. Только в мае клиентам передано 503,1 тыс. машин (+ 5,5%). Всего за 5 месяцев "Фольксваген" - легковые автомобили реализовал 2,41 млн. ед., что на 5,3% превысило показатели прошлого года (2,29 млн.). В мае поставки увеличились на 5,5% до 503,1 тыс. автомобилей (май 2012 г. - 476,9 ед.). Несмотря на нестабильную рыночную ситуацию, "Фольксваген" - легковые автомобили наращивает продажи. Но географически марка фиксирует неравномерный спрос. В то время, как в Китае продажи продолжают расти, в Западной Европе в мае был зафиксирован спад, сообщил член правления концерна "Фольксваген" и марки "Фольксваген - легковые автомобили", отвечающий за продажи и маркетинг Кристиан Клиглер. За 5 месяцев в Европе было продано 688,9 тыс. легковых автомобилей (-7,3%). В Западной Европе (без учета Германии) объемы поставок снизились на 7,2% до 351,4 тыс. машин. В Германии реализовано 229,3 тыс. ед. (-10,4%). В Центральной и Восточной Европе продажи остаются стабильными - продано 108,2 тыс. ед. (-0,2%). В России продано 62,6 тыс. автомобилей (-4,2%).

В Азиатско-Тихоокеанском регионе покупателям передано 1,07 млн. ед. (+17,6%), из них на долю Китая пришлось 980 тыс. ед. (+ 19,6%). В Индии отмечено снижение продаж на 14,6% до 26,6 тыс. автомобилей.

В Северной Америке продажи выросли на 4,4% до 252,7 тыс. автомобилей, из них 169,8 тыс. ед. - в США (-0,4%). В Южной Америке продано 303,1 тыс. машин (-2,9%), из них 227,1 тыс. - в Бразилии (-1,2%). ([Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### ГЕРМАНИЯ: PORSCHE AG СОЗДАЛА МОДЕЛЬ ЗА 675 ЕВРО

Porsche распространила официальную информацию и фото новой модели, которая стала самой дешевой в истории марки. Речь идет о детской модели Go-Kart стоимостью в 675 евро. В компании считают, что новинка позволит тем, у кого еще нет прав, почувствовать драйв и эксклюзивность, доступные всем моделям Porsche.

По информации Carscoops, Go-Kart обладает задним pedalным приводом. Новинка предназначена для детей в возрасте от 5 лет и ростом до полутора метров. Модель построена на основе трубчатой рамы, а ее масса составляет 25 кг. Go-Kart способен перевезти водителя весом до 50 кг.

Когда новинка поступит в продажу, пока неизвестно. Также не сообщается, будет ли возможность при заказе Go-Kart установить на него дополнительное оборудование. Уже в базовом оснащении на модель установят спортивное сиденье и стояночный тормоз. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### ГЕРМАНИЯ: СЕМЕЙНЫЙ ХОЛДИНГ PORSCHE AG ВЫКУПИТ ВСЕ АКЦИИ КОМПАНИИ

Владеющие холдингом Porsche Automobil Holding SE семьи Порше и Пиех полностью берут под контроль производство спортивных автомобилей и внедорожников люксовой марки. Об этом сообщает немецкое издание Deutsche Welle.

Государственный холдинг эмирата Катар Qatar Holding LLC объявил о намерении продать долю в немецкой автомобилестроительной компании. По поводу продажи 10%-ного пакета акций уже достигнуто соглашение с руководством семейного бизнеса. По словам главы Qatar Holding LLC Ахмада Аль-Сайеда, продажа акций стала логичным шагом после того, как в 2012 г. произошло слияние компании Porsche с концерном Volkswagen. При этом Катар сохранил долю в VW в 17% и остается третьим по величине акционером автопроизводителя из Вольфсбурга вслед за семейным холдингом Porsche и федеральной землей Нижняя Саксония.

В Porsche приветствовали возвращение 10% акций компании в руки семей Порше и Пиех после четырехлетнего перерыва. В 2009 г. эта доля была продана Катару для инвестиций в производство. Сумму новой сделки стороны не разглашают. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### ИТАЛИЯ: ALFA ROMEO AUTOMOBILES S.P.A. ПРИСТУПИЛА К ПРОИЗВОДСТВУ СПОРТКАРА 4С

Alfa Romeo отправила в серийное производство спорткар 4С. Как сообщает Autocar, оптимизацией сборочного цикла занимаются ведущие специалисты Maserati и Alfa Romeo.

Спорткар Alfa Romeo 4С, который заменит в модельном ряду марки модель Вгега, появится в продаже в Европе уже осенью. По словам представителей марки, стоимость модели в базовой комплектации составит 60000 евро.

Новинка получила 1,7-литровый турбомотор с непосредственным впрыском и роботизированную коробку переключения передач с двумя сцеплениями. Автомобиль в базе получит 237-сильный мотор, а в более дорогих вариантах сможет выдавать до 300 л. с. 4С - не единственная новинка, обещанная Alfa Romeo в ближайшие 2-3 года. Уже в 2015 г. итальянцы намерены выпустить на рынок свой первый внедорожник. Первые лица компании подтвердили, что работы над автомобилем уже ведутся, а фотографии кроссовера в камуфляже появились в сети еще в ноябре прошлого года.

Правда, внешне автомобиль был максимально приближен к модели Giulietta, внедорожник отличал лишь увеличенный клиренс. Инсайдеры тогда говорили, что новинка получит имя SXover, а под капотом у нее окажется 300-сильный турбированный мотор. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### ИТАЛИЯ: ПРЕЕМНИК LAMBORGHINI GALLARDO ПОЛУЧИТ НАЗВАНИЕ CABRERA

Lamborghini в ближайшее время займется разработкой серийной версии нового поколения суперкара Gallardo. Его прототип покажут на мотор-шоу во Франкфурте в сентябре. По информации Autocar, автомобиль построит на одной платформе с новым Audi R8. Согласно слухам, модель может сменить название на Cabrera. Таким образом, производитель продолжит традицию марки называть автомобили в честь мексиканских и испанских боевых быков: Miura, Navarra, Gallardo, Veragua и Murcielago. По сравнению с предшественником, суперкар станет длиннее на 16 мм при прежней ширине и высоте. В конструкции кузова новинка будет преобладать алюминий и карбон. Масса автомобиля составит порядка 1,5 т. В движение новинку будет приводить 5,2-литровый агрегат мощностью порядка 612 л. с. Мотор работает в паре с семиступенчатой преселективной коробкой передач. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### КИТАЙ: BEIJING AUTOMOTIVE GROUP (BAIC) НАМЕРЕН ИНВЕСТИРОВАТЬ СРЕДСТВА В ЕВРОПЕЙСКИЙ АВТОПРОМ

Китайский автопроизводитель Beijing Automotive Group (BAIC) планирует увеличить прибыль, инвестировав средства в европейский автопром. По информации Autoevolution, речь может идти не только об инвестициях, но и последующем поглощении. В частности, китайцы присматриваются к трем крупнейшим компаниям, названия которых не разглашаются. "Мы хотим приобрести какой-нибудь из европейских брендов, чтобы заявить о себе на международном рынке. Мы смогли бы использовать качество и признание компании, чтобы в дальнейшем расширить свою производственную базу", - заявил президент BAIC Донг Хаян. "Мы сделаем все, что в наших силах, чтобы изучить иностранные рынки", - добавил председатель правления компании Сюй Хей.

По данным Automotive News, китайцы могут инвестировать около \$400 млн. Ближайшая цель BAIC - продавать более 400000 автомобилей в год через 7 лет. В настоящее время Beijing Automotive Group сотрудничает с Daimler и Hyundai. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### ЛИТВА: КОМПАНИЯ «АУТОБАГИ» РЕАЛИЗОВАЛА ПЕРВУЮ ПАРТИЮ АВТОМОБИЛЕЙ «КАМАЗ»

"Литовские" "КАМАЗы" собираются в Рокишкисе по контракту с Камским автозаводом. По словам директора предприятия Гедрюса Диктанаса, первые восемь автомобилей были приобретены потребителями из Польши. Покупателей удовлетворило качество и начинка этих "КАМАЗов", в связи с чем они планируют сделать новый заказ.

Кроме того, Диктанас сообщил, что к концу года литовскими автомобилестроителями на рынок будет поставлено 80 "КАМАЗов". Они собираются из присылаемых из России комплектующих и оснащаются изготовленными в Великобритании двигателями, отвечающими экологическим требованиям стандарта Евро-5. "Благодаря этому, машине открыт путь на дороги стран-членов Евросоюза", - пояснил директор "Аутобаги".

В 2014 г. намечено увеличить производство до 490 грузовиков, а в перспективе до 1,5 тыс. ежегодно. К собранным в Литве российским грузовикам проявляют интерес партнеры из Словакии, которые планируют покупать до 40 "КАМАЗов" в год, а также из Бельгии, Латвии, Чехии и Эстонии. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

### США: С НАЧАЛА 2013 ГОДА CADILLAC ПОКАЗАЛ РЕКОРДНЫЙ РОСТ ПРОДАЖ

С начала 2013 г., продажи новых моделей Cadillac в США увеличились на 40% - потрясающий успех прайм-бренда, невиданный с 1976 г. 12 месяцев непрерывного роста продаж - в США начался настоящий Cadillac бум. Получив почетное звание "Автомобиль года 2013" благодаря спортивному седану Cadillac ATS, бренд со 110-летней историей не устает поражать шикарными автомобилями и шикарными показателями продаж.

"Cadillac вернулся, - заявил Боб Фергюсон, вице-президент Global Cadillac. Наш рост объясняется ориентированностью компании на выпуск новых роскошных автомобилей с эффектным дизайном, который непременно привлекает новых клиентов заглянуть в салон Cadillac".

Седан класса люкс - Cadillac ATS, став автомобилем года США - 2013, а также автомобилем года по версии знаменитого журнала Esquire, все больше привлекает новых клиентов. А роскошный XTS, впервые представленный летом прошлого года, оказался особенно популярен в мае. Увеличиваются продажи Cadillac и благодаря легендарному красавцу Escalade, покорившему публику своими габаритами и надежностью. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua))

### США: ЭКСПЕРТЫ ОПАСАЮТСЯ ЗА БУДУЩЕЕ БРЭНДА DODGE

Успешные модели Dodge одна за другой будут переводиться в линейки других марок концерна Chrysler. Пока от линейки Dodge совсем ничего не останется, - высказывают опасения эксперты издания Ward's Auto. К такому выводу они пришли проанализировав планы Fiat. Для начала в соответствии с планом сойдет со сцены и не получит "наследника" седан Avenger. "Еще минимум две модели будут переименованы, - сообщает источник сайта в руководстве Chrysler. - Их будут выпускать под маркой Chrysler, а то и вовсе Fiat".

Предположительно речь идет о компактном автомобиле Dart и кроссовере Journey.

Чуть раньше суперкар Viper стал вместо марки Dodge производиться под новым брендом SRT, который призван объединить мощные и быстрые автомобили. По слухам, под этой маркой может выпускаться и новое поколение Challenger, дебюта которого ждут в 2015 г.

Таким образом, к 2016 г. Dodge рискует остаться всего с двумя моделями: большим седаном Charger и большим внедорожником Durango (отнюдь не новый мини-вэн Grand Caravan к этому моменту снимут с производства). Поскольку внедорожник имеет много общего с Jeep Grand Cherokee, а седан по своим размерам близок к новому поколению Chrysler 300, у топ-менеджмента Fiat велико искушение исключить внутреннюю конкуренцию и выпускать такие автомобили лишь под одной, более успешной маркой. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua))

## Предприятие на рынке

### ФРАНЦИЯ: RENAULT TRUCKS ИСПЫТЫВАЕТ НОВЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ГРУЗОВИКОВ

Чтобы предложить клиентам самый высокий уровень надежности, компания "Рено Тракс" подвергла автомобили нового модельного ряда масштабным и самым строгим за всю историю компании испытаниям качества. Разработка и проектирование новых автомобилей осуществлялись с помощью средств компьютерного моделирования последнего поколения, испытательных стендов, на испытательных полигонах и в реальных условиях эксплуатации на базе около пятидесяти клиентских предприятий. Кроме того, наши клиенты привлекались к разработке машин на всех этапах - от определения технического задания до финальных испытаний в реальных условиях эксплуатации.

Надежность не приходит сама по себе. Она обеспечивается длительными исследованиями и изнурительными испытаниями. Обкатка самых первых прототипов будущего модельного ряда была проведена еще в 2008 г. По словам Тьерри Хурса, вице-президента, ответственного за обновление модельного ряда строительных и магистральных автомобилей компании "Рено Тракс": "Первые прототипы проектировались, испытывались и дорабатывались совместно с нашими клиентами и партнерами, которые были вовлечены в этот процесс еще на этапе разработки технического задания". "Подобный диалог с клиентами и первые эксплуатационные испытания позволили нам утвердить выбранные технические решения, - уточняет Хурс, - в частности это касается размеров кабины, бортового оборудования, а также технологических решений на двигателе и шасси и общих эксплуатационных характеристик автомобилей".

Первая фаза разработки включает также компьютерное моделирование, которое позволяет производить расчеты по всем составляющим грузового автомобиля в зависимости от их износа в процессе реальной эксплуатации, а также в экстремальных условиях. Идущие в ногу с новейшими самыми высокими стандартами автомобильного мира, эти средства позволяют осуществлять углубленные расчеты и моделирование, а также протестировать осуществимость и качество технического задания.

Все данные, полученные путем моделирования и благодаря первым эксплуатационным испытаниям, поступают в конструкторское бюро компании "Рено Тракс", а также направляются поставщикам компании и персоналу заводов, которые начинают разрабатывать процесс производства с целью обеспечения должного уровня качества продукции.

Постепенно разрабатывалась и оттачивалась каждая из 6500 деталей, из которых состоит грузовой автомобиль. Фаза разработки дизайна и концепции набирала оборотов. На данном этапе разработчики должны убедиться, что детали будут в точности соответствовать тем функциональным требованиям, для выполнения которых они были разработаны, а также требованиям качества и возможностям производства. После утверждения этих данных начинается разработка средств и оборудования для их производства. Только после завершения всей этой работы можно приступать к производству установочной серии.

Важное место среди тестов занимает испытание на выносливость, которое проводится на испытательной трассе и "за двадцать недель подвергает машину нагрузке, которая соответствует полному сроку службы автомобиля с точки зрения нагрузок и износа", - рассказывает Тьерри Хурс. Машины проходят испытания в Ля Вальбонне, в специализированном испытательном центре компании "Рено Тракс". Часть эксплуатационных испытаний проводится при скорости 90 км/ч на скоростном кольцевом треке, с последующими испытаниями на грунтовой трассе, подвергающей автомобиль экстремальным условиям с повышенными деформационными усилиями на шасси и кабину. Цель таких испытаний заключается в том, чтобы в экстремальных условиях протестировать рабочие характеристики и выносливость автомобиля при эксплуатации в любых ситуациях. Детали, которые выходят из строя, анализируются, немедленно дорабатываются и снова тестируются инженерами для обеспечения в конечном итоге оптимального качества.

Тесты на надежность позволяют подвергнуть каждый элемент автомобиля испытаниям в типовых эксплуатационных условиях, в которых будут работать клиенты. Шасси, пневматическая и гидравлическая системы и кабина подвергаются

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

деформационным и вибрационным испытаниям на испытательных стендах. Двигатели нарабатывают часы с нагрузкой на испытательных стендах во всех эксплуатационных режимах. Также проводится тестирование бортового оборудования, в частности испытания под нагрузкой систем открывания и закрывания дверей и решетки радиатора.

Электронные компоненты также подвергаются испытаниям с повышенной нагрузкой на специально разработанном испытательном стенде, на котором воссоздаются все электронные функции имеющие место внутри кабины автомобиля, а также на шасси или двигателе.

Что касается кабины, то ее разработка ведется постоянно. Она также испытывается на специально разработанных стендах. С помощью системы гидроцилиндров кабина подвергается экстремальным нагрузкам с целью проверки ее прочности, способности абсорбировать удары, поведения на дороге во время движения и в тяжелых эксплуатационных условиях, а также ее долговечность. Более того, компания "Рено Тракс" осуществила испытания кабины в реальных размерах в аэродинамической трубе, которые позволили улучшить аэродинамику и доработать некоторые детали для улучшения обтекаемости воздуха, что в свою очередь позволяет снизить потребление топлива.

Стендовые испытания - это более 5 млн. часов тестов для совокупности составляющих автомобиля: шасси, кабина, двигатели, коробки передач и электронная система. Каждая из функциональных характеристик подвергается испытаниям с воспроизведением операций тысячи раз для обеспечения оптимальной работы и надежности каждой комплектующей.

Параллельно с этим новые машины испытываются в движении на дорогах общего пользования с целью их тестирования в реальных условиях и проверки таких важных эксплуатационных характеристик, как потребление топлива, комфорт, путевая устойчивость, акустический и вибрационный комфорт, а также удобство пребывания в кабине во время движения и отдыха как днем, так и ночью. В общей сложности измеряются и оцениваются тридцать два параметра для обеспечения качества, мощности и надежности машины.

Более того, компания "Рено Тракс" провела ряд испытаний в экстремальных условиях при низких и высоких температурах. "Полярные" испытания проводились на протяжении трех зим в Лапландии, где температура зачастую опускается ниже 40 град. С. Испытания с "экваториальными температурами" проводились на протяжении трех сезонов в летний период на юге Испании и в Омане, где температура держится на уровне 45 град. С с максимумами до 60 град.С на открытом солнце.

Для повышения эффективности испытаний, а также для обеспечения оперативности реагирования с учетом их результатов, конструкторское бюро внедрило систему централизованного сбора данных. Эта система позволяет регистрировать в базе данных каждый инцидент, зафиксированный при проведении испытаний. Это позволяет конструкторскому бюро принимать меры для ликвидации установленного недостатка в режиме прямого диалога с инженерами-испытателями, заводами-производителями и службами послепродажного обслуживания, что позволяет внедрить модификации, необходимые для разрешения инцидента. "Мониторинг в режиме реального времени позволяет обеспечить высокую оперативность реагирования, - подчеркнул Тьерри Хурс, - он стал важным инструментом в обеспечении качественного проведения испытаний автомобилей нового модельного ряда".

После утверждения проектировщиками машин-прототипов пускается производство первых установочных серий с предоставлением машин клиентам-партнерам для окончательных испытаний в реальных условиях повседневной эксплуатации. В начале 2012 г. компания "Рено Тракс" предоставила своим клиентам во всем мире около пятидесяти единиц магистральных и строительных машин. "Наша база клиентов-партнеров позволила нам протестировать машины во всех возможных сферах их применения. Это позволило нам испытать наши дорожные автомобили в сфере региональных и международных перевозок, а также строительные машины в тяжелых условиях транспортировки бревен в Камеруне, при загрузке 120 т на стройках в Дубае или в условиях работы на шахтах и карьерах в Турции", - рассказывает Тьерри Хурс. В завершение Тьерри Хурс кратко добавляет: "Удовлетворенность наших клиентов будет для нас лучшей наградой". ([Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### ЧЕХИЯ: «ШКОДА АВТО» В МАЕ 2013 ГОДА НАРАСТИЛА ПРОДАЖИ

В мае мировые продажи "Шкоды" составили 79,1 тыс. автомобилей (-2,9%). Снижение связано с перестройкой производств на выпуск "Октавии" и "Суперба" нового поколения. Но в Европе отмечен рост продаж. За пять месяцев компания реализовала 277,2 тыс. автомобилей. "Шкода" превзошла темпы роста европейского автопрома и увеличила долю рынка до 3%. В Германии доля рынка марки с начала года выросла до 4,4%. В Великобритании, втором по величине западноевропейском рынке марки, продажи выросли на 12,4%. Активный рост продаж наблюдался в Дании (+82,4%) и Финляндии (+36,3%).

В этом году "Шкода", впервые в истории, так масштабно расширяет модельный ряд. Несмотря на неблагоприятную ситуацию на европейских рынках, компания остается верна стратегии роста. Пуск в серию новых моделей положительно скажется на продажах, отметил председатель совета директоров "Шкоды" Винфрид Фаланд.

В этом году компания представит 8 абсолютно новых или обновленных моделей, включая новую "Октавию" в кузове лифтбэк и универсал, полноприводную "Октавию 4x4", спортивную версию RS и новый "Суперб" в кузове седан и универсал. ([Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

**ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что можно **БЕСПЛАТНО** оформить месячную ознакомительную подписку на электронный вариант журнала «Машиностроение Украины», а потом определиться: стоит подписываться на него или нет. Попробуйте!**

**УКРАИНА: КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ ООО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ (НПК) «ГОРНЫЕ МАШИНЫ» ЗАВОЕВАЛИ ЗОЛОТО НА XX ВЫСТАВКЕ «УГОЛЬ РОССИИ И МАЙНИНГ – 2013»**

НПК "Горные машины" стала единственным участником выставки, предложившим потенциальным и существующим партнерам комплексное решение, позволяющее добывать уголь в сложных горно-геологических условиях тонких пластов (0,9-1,5 м) с изменяющейся гипсометрией.

Очистной комплекс позволяет оптимальным образом увязать все используемое оборудование и обеспечить максимальную производительность до 5 тыс. т угля в сутки. Как отметил Евгений Ромашин, "многие шахты, в том числе и в Кузбассе, уже столкнулись с задачей обрабатывать в рамках своих шахтных полей не только мощные, но и тонкие пласты. Представленный нами комплекс поможет угольщикам использовать все имеющиеся запасы. Я уверен, что новое оборудование будет востребовано угледобытчиками. Кроме того, серьезным конкурентным преимуществом новых разработок компании является использование современных средств автоматизации, позволяющих повысить безопасность работы шахтеров".

"Сердце" очистного комплекса - комбайн УКД-400, уже работающий на ряде шахт Украины и России - стал еще надежнее за счет применения новых приводов режущей части, улучшения редукторов механизма подачи, а также усиления и упрощения опорного механизма порталной части комбайна. Кроме того, в состав комплекса входят секции механизированной крепи 09ДТ и скребковый конвейер СП325.

Технику "Горных машин" высоко оценил экспертный совет. Очистной комбайн УКД-400 получил серебряную, а проходческий комбайн КПУ - золотую медаль выставки.

Также НПК "Горные машины" продемонстрировала наработки в области автоматизации горных работ, представив системы дистанционного управления техникой (проходческие комбайны КПД и КПУ) и контроля состояния параметров работающего оборудования из штрека (очистной комбайн УКД-400).

Как отметил Игорь Фоменко, директор по маркетингу и продажам НПК "Горные машины", "несмотря на сложную ситуацию на рынке в целом, связанную с падением цен на уголь, компания уверена в своих перспективах на российском рынке, и выставка в Новокузнецке прекрасный способ еще раз продемонстрировать клиентам наши возможности. За 2012 г. продажи нашей российской торговой компании "Горные машины - Рус" увеличились более чем на треть. Мы рассчитываем на аналогичные темпы роста и в 2013 г. Кроме того, мы стремимся активно развивать сервисную составляющую нашего бизнеса, предлагая клиентам техобслуживание и ремонты уже эксплуатируемого оборудования, как в период срока гарантии на поставленное оборудование, так и после его истечения".

Экспозиция НПК "Горные машины" заняла на выставке 500 кв. м, где представила более 20 образцов современного оборудования для горнодобывающей отрасли. Все представленные на выставке образцы оборудования были законспектированы для работы на угольных шахтах и разрезах России.

НПК "Горные машины" - крупнейший производитель горнодобывающего оборудования в СНГ. Входит в состав финансово-промышленной группы "Систем Кэпитал Менеджмент" (СКМ). Деятельность НПК "Горные машины" сосредоточена на инжиниринге, производстве, комплексных поставках и сервисном обслуживании оборудования для горнодобывающей отрасли. В состав компании входят: три дивизиона (Дивизион по производству очистного и проходческого оборудования, Дивизион по производству оборудования для открытых горных работ и Дивизион инфраструктурного оборудования); Дирекция по маркетингу и продажам, включающая торговые компании в Украине, России, Казахстане и Вьетнаме, ремонтные производства в Украине и России, консигнационные склады и сервисные подразделения; инспекторская компания "Горные машины - Система качества".

На 6 заводах НПК "Горные машины" и 3 ремонтных площадках в Украине и России работает 11,5 тыс. сотрудников. Выручка компании в 2012 г. составила 3,32 млрд. грн. (рост на 36,6% по сравнению с 2011 г.). География экспорта включает 15 стран. Основные поставки осуществляются в Россию, Казахстан, Вьетнам, Беларусь, Республику Босния и Герцеговина. Выручка от экспортных продаж в 2012 г. выросла на 81,5% и составила 528 млн. грн. (Пресс-релиз НПК "Горные машины") [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#)

**УКРАИНА: ЧАО «ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ «ГОРНЫЕ МАШИНЫ» НАЗНАЧИЛО НОВОГО ДИРЕКТОРА**

ЧАО "Торговая компания "Горные машины" назначила нового директора, пишет интернет-сайт издания "Forbes-Украина". По сообщению ЧАО "Торговая компания "Горные машины", с 18 июня директором компании стал Андрей Пархоменко. До этого ее возглавлял Сергей Новоселов (был назначен в мае 2011 г.).

Пархоменко перешел в "Горные машины" в марте. До этого работал в ЗАО "Валентин" и ООО "Данаро". (Укррудпром) [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#)

**УКРАИНА: ОПОРНЫЙ ВАЛОК-ГИГАНТ ПАО «ЭНЕРГОМАШСПЕЦСТАЛЬ» ПОСТАВЛЕН ОАО «СЕВЕРСТАЛЬ»**

В ОАО "Северсталь" осуществлена приемка опорного вала 225 т с маркой ПАО "Энергомашспецсталь" (ЭМСС, входит в машиностроительный дивизион Росатома - "Атомэнергомаш"). Стратегический для ЭМСС контракт выполнен успешно и в полном объеме.

Проект по изготовлению цельнокованого опорного вала для толстолистового стана "5000" из уникального слитка весом 415 т был успешно завершён специалистами "Энергомашспецстали" в конце февраля.

На сегодняшний день ПАО "Энергомашспецсталь" - единственное предприятие на постсоветском пространстве, способное производить особо крупные цельнокованные валки весом 70-225 т. Успешная реализация проекта по изготовлению вала-гиганта позволила ЭМСС войти в пятерку крупнейших заводов мира, способных выпускать подобную продукцию. По заказу ОАО "Северсталь" на изготовление опорного вала 225 т "Энергомашспецсталь" конкурировала с известной немецкой компанией Gontermann-Peipers GmbH, а также с российской компанией "ОМЗ-Спецсталь".

Теперь ЭМСС имеет все шансы обеспечить российский рынок валками украинского производства и конкурировать с основными производителями подобных валков из Японии и Германии. (Пресс-служба ОАО "Атомэнергомаш") [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#)

### РОССИЯ: ОАО «УРАЛМАШЗАВОД» ЗАВЕРШИЛО ПОСТАВКУ ПАРТИИ ДРОБИЛОК ДЛЯ ОАО «КАРЕЛЬСКИЙ ОКАТЫШ»

"Уралмашзавод" поставил четыре дробилки среднего дробления КСД-3000Т-Д для ОАО "Карельский окатыш" (Костомукша). Машины приобретены в рамках программы переоснащения дробильно-обогащительной фабрики предприятия.

При создании новых конусных дробилок для ОАО "Карельский окатыш" специалистами "Уралмашзавода" был учтен большой опыт проектирования и производства аналогичных машин. Была внедрена усиленная конструкция системы регулирования разгрузочной щели; усовершенствована система гидравлики. Дробилки оснащены новыми смазочными установками с воздушным охлаждением масла, а также современными системами автоматизированного управления и диагностики.

На дробильно-обогащительной фабрике ОАО "Карельский окатыш" уже завершился монтаж первой из этой партии машин. Он проводился под авторским надзором специалистов "Уралмашзавода" - дивизиона "ГО" и регионального сервисного центра (Железногорск, Курской обл.).

ОАО "Карельский окатыш" входит в горнодобывающий (сырьевой) дивизион горно-металлургической компании "Северсталь" (ОАО) с 1999 г. Предприятие занимает третье место в России по объему производства железорудных окатышей - производит пятую часть всех российских окатышей.

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](http://Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

### ШВЕЦИЯ: SANDVIK GROUP ПРИОБРЕТАЕТ АКТИВЫ КАНАДСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЙ ТЕХНИКИ CUBEX

Компания Sandvik заключила соглашение с канадским производителем горнодобывающей техники Cubex о приобретении технологий и разработок для производства буровой техники.

Sandvik планирует завершить приобретение сегмента бурового оборудования компании Cubex во второй половине 2013 г. Таким образом, шведский концерн сумеет значительно увеличить долю на рынке, ведь Cubex имеет сильное присутствие на территории США, Канады, Южной Америки, Африки и Австралии.

Cubex существует на рынке более 30 лет и занимается производством техники для погружного бурения и геолого-разведочного бурения. В 2012 г. годовой оборот компании составил около 270 млн. шв. крон. На сегодняшний день на предприятии работает более 100 сотрудников. Главный офис расположен в Виннипеге (Канада). Активное освоение рынка бурового оборудования компания Cubex начала после приобретения активов Megamatic Drill Division, подразделения компании TRW. Сегодня буровые установки Megamatic эксплуатируются повсеместно на проектах любой сложности.

Sandvik сотрудничает с Cubex с 2009 г., осуществляя дистрибуцию и сервисную поддержку продуктов канадского производителя по всему миру. Решение о приобретении сегмента бурового оборудования было принято в рамках стратегии по расширению рынка. Не менее важным фактором послужило и то, что инженеры Cubex обладают большим опытом и знаниями в сфере проектирования сложных технологических решений для погружного бурения.

Одной из первостепенных задач при бурении является эффективная выемка разрушенной породы, что во многом зависит от геометрических параметров полученной горной фракции. Буровые установки Cubex Megamatic позволяют бурить аккуратные скважины нужной длины с постоянным качеством. Существует множество конфигураций под различные задачи. Исходя из требований, установки Cubex Megamatic могут быть: на колесном или гусеничном ходу; с дизельной или электрической тягой; с возможностью установки выносного перфоратора; иметь бортовой компрессор (максимальное давление 2,4 мПа); обладать функцией переключения между режимами бурения (ударное или с продувкой).

Несколько лет назад компания представила на рынке многофункциональную буровую установку Megamatic Model 6200H с возможностью выбора между гидроударным и погружным методом бурения. А совсем недавно были завершены полевые испытания установки для вращательного бурения, приспособленной под гидродинамический метод при сохранении системы ограничителя хода шлицевого поршня.

Буровые установки Cubex применяются для широкого спектра операций: бурение веерных скважин 50-155 мм глубиной до 60 м; бурение водопонижающих скважин 250-300 мм глубиной до 10,5 м; геохимическое опробование с обратной промывкой; традиционное или кустовое бурение восстающей выработки; бурение скважин диаметром 89-762 мм и глубиной до 300 м (в зависимости от диаметра).

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. (Трактор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

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

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

**УКРАИНА: ВО ЛЬВОВЕ ПРЕЗЕНТОВАЛИ ПЕРВЫЙ НИЗКОПОЛЬНЫЙ ТРАМВАЙ**

Концерн "Электрон" представил во Львове первую в Украине модель трамвая с полностью низким уровнем пола.

"Впервые за двадцать лет в Украине представлена новая технологическая разработка, которая на 80% состоит из отечественных комплектующих и инженерной работы. Таких аналогов нет ни в Украине, ни в странах СНГ", - сказал во время представления вице-премьер Украины Александр Вилкул. По его словам, в данное время 95% подвижного состава трамваев, которые курсируют в 22 городах Украины, нуждаются в замене. Он также отметил, что за последние 20 лет трамвайный парк в городах Украины обновлялся преимущественно за счет покупки секонд-хенда из стран Европы.

Вице-премьер отметил, что использование трамваев нового образца в городах Украины позволит на 40% сократить потребление электроэнергии, что, в свою очередь, позволит направить больше средств на дальнейшую модернизацию общественного транспорта. Вице-премьер напомнил, что в данное время правительство разрабатывает в рамках программы активизации экономики механизм привлечения кредитных средств в закупку электротранспорта. Согласно проектам, механизм возвращения кредитных средств будет осуществляться за счет средств из государственного и местных бюджетов в соотношении 50:50.

Как отметили представители концерна "Электрон", данный трамвай был изготовлен по заказу Львовского горсовета. Его стоимость - около 13 млн. грн., вместимость - 250 пассажиров.

По данным концерна "Электрон", мощности предприятий позволяют изготавливать 100 трамваев и 100 троллейбусов в год. Как сообщается на сайте концерна, речь идет о 5-секционном 6-осном вагоне модели T5L64 длиной 30,2 м. Вагон 6-дверный, односторонний, вмещает до 250 пассажиров (58 сидячих, 1 для инвалидов). Гарантийный срок эксплуатации кузова - 18 лет.

Кроме того, концерн предлагает унифицированные с ним 3-секционный 4-осный вагон T3L44 длиной 19,5 м, а также 7-секционный 8-осный вагон T7L86 длиной 40,9 м.

Украинско-немецкое совместное предприятие "Электронтранс", созданное ПАО "Концерн-Электрон" и одним из ведущих предприятий Европы по производству железнодорожных и трамвайных трансмиссий TransTec Vetschau GmbH (Германия), производит современные, полностью низкопольные городские трамваи повышенной комфортности.

Трамваи производства СП "Электронтранс" отвечают европейским требованиям безопасности и комфорта: низкий уровень пола, широкий обзор, пониженный уровень шума и вибрации, наличие системы кондиционирования салона и мест для лиц с ограниченными возможностями, современная электронная система управления и контроля движения. ([Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Trans-Port.com.ua/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

**УКРАИНА: ФРАНЦУЗСКАЯ ALSTOM И ХОЛДИНГ «ЛАЗ» НАЧИНАЮТ СОВМЕСТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ТРАМВАЕВ**

Французская Alstom и украинский Холдинг "ЛАЗ" начинают совместное производство трамваев и компонентов для них в Украине для местного рынка и стран СНГ. Об этом заявил владелец украинской компании Игорь Чуркин. "Мы подписываем меморандум о партнерстве и взаимопонимании во время первой международной бизнес-конференции ABC: Ukraine&Partners", - отметил Чуркин.

Пресс-секретарь Alstom Изабель Тураншо подтвердила эту информацию, добавив, что со стороны Alstom меморандум подпишет старший вице-президент по СНГ Бернар Гоннэ. "Идея сотрудничества состоит в том, чтобы производить трамваи и компоненты для них в Украине для местного рынка и стран СНГ. У нас есть в России совместное предприятие по производству трамваев с компанией "Трансмашхолдинг" - "ТрамРус", которое будет взаимодействовать с украинским предприятием", - сообщила она. Другие подробности в Alstom не сообщили.

Игорь Чуркин говорит, что французская компания передает технологию и конструкторскую документацию для производства 25- и 32-метровых трамваев. Стоимость изготовленной в Украине продукции будет составлять 10-20 млн. грн. в зависимости от комплектации. "Переговоры шли достаточно долго, Alstom давно искала партнера в Украине, и мы смогли убедить их сотрудничать. Это глобальная компания, цель которой - присутствовать во всех странах. Для нашего предприятия это исторический момент: выход на рынок новых технологий, возможность производства железнодорожного транспорта", - отметил Чуркин. В Холдинге "ЛАЗ" сообщают, что обе компании намерены инвестировать средства в развитие производства в Украине, но суммы не уточняют, ссылаясь на коммерческую тайну. Источник, знакомый с условиями сотрудничества, говорит, что украинская сторона заплатит за передачу технологии по меньшей мере 20 млн. евро.

Французский концерн Alstom является мировым лидером в области производства и передачи электроэнергии и строительства железнодорожной инфраструктуры. Компания специализируется на производстве скоростных поездов, трамваев, вагонов метро. Штат концерна насчитывает 92 тыс. сотрудников в более чем 100 странах. Товарооборот компании составил 20 млрд. евро, а объем заказов в 2011-2012 гг. приблизился к 22 млрд. евро.

На ЛАЗе отмечают, что Alstom ищет оптимальную производственную площадку, рассматривая предприятия в Запорожье, Харькове и Львове. Французская компания также изучает производственные мощности машиностроительных предприятий страны, чтобы определиться, какие комплектующие и оборудование можно использовать при производстве трамваев. Старт производства опытного образца намечен на конец года. "Мы считаем, что за десять лет в Украине нужно поменять все трамваи, а это где-то 2 тыс. единиц. Но это старые маленькие трамваи, а реально стране будет необходимо 300-400 современных составов", - говорит Чуркин.

Сейчас парк трамваев страны составляют около 2,5 тыс. единиц техники, из которых более чем у 90% истекли максимально возможные сроки эксплуатации, говорит заместитель директора корпорации предприятий городского электротранспорта "Укрэлетротранс" Владимир Вильченко. "Цены, которые декларирует ЛАЗ за свою технику, достаточно конкурентные, например Киев в 2012 г. купил 30-метровый трамвай за 10 млн. грн. Но перспективы проекта ЛАЗа будут зависеть от госфинансирования. За последние два года Киев и Донецк вместе купили порядка семи-восьми трамваев, другие же города предпочитают подержанный транспорт из Европы", - говорит он. "Насколько мне известно, сейчас правительство привлекает международные банки для кредитования обновления электротранспорта, и госбюджет будет помогать частично возвращать эти заемные средства", - отметил Вильченко. По его словам, также должны реанимировать "Госпрограмму развития городского электротранспорта 2007-2015 гг.", которая не работала с 2009 г. ([РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://РБК-Украина/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

## УКРАИНА: ПОЛЬСКАЯ КОМПАНИЯ PESA ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО НА ДНЕПРОПЕТРОВЩИНЕ

В начале июня представители польской компании PESA с рабочим визитом посетили Днепропетровскую область для обсуждения перспектив ведения бизнеса в регионе. Об этом сообщили в пресс-службе Днепропетровской облгосадминистрации.

Ознакомившись в Днепропетровске с производственными мощностями ГП "НПК Электровозостроение", компания пришла к решению о возможности создания совместного современного производства на базе данного предприятия.

Польская компания видит возможность сотрудничества с днепропетровским предприятием в следующих направлениях: разработка проекта и изготовление прототипа двухсистемного локомотива и внедрение его в серийное производство; пуск серийного производства дизельных пассажирских поездов, в том числе рельсовых автобусов.

Производство локомотивов и поездов возможно в рамках государственных заказов. В связи с этим дальнейшее развитие инвестиционного проекта зависит от планов компании "Укрзализныця" по обновлению подвижного состава. ("Мост-Днепр"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### УКРАИНА: В ЯНВАРЕ-МАЕ 2013 ГОДА ПАО «ДНЕПРОВАГОНМАШ» СОКРАТИЛО ПРОИЗВОДСТВО

В январе-мае "Днепровагонмаш" (Днепродзержинск, Днепропетровская обл.) сократил выпуск продукции по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 72,6% до 1028 вагонов. Об этом сообщили в главном управлении экономики Днепропетровского горсовета.

В мае завод выпустил 143 вагона, что вдвое меньше результата предыдущего месяца.

"Днепровагонмаш" специализируется на проектировании и производстве грузовых вагонов для магистральных железных дорог и различных отраслей промышленности.

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: ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» ЗА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО

ПАО "Лугансктепловоз", собственником которого является российский "Трансмашхолдинг" (ТМХ), в январе-мае увеличило объем производства в 1,5 раза по сравнению с аналогичным периодом 2012 г., сообщается в пресс-релизе компании. В январе-мае предприятие изготовило 72 секции тепловоза 2ТЭ116У, 14 секций тепловоза 2ТЭ116УД, а также три секции тепловоза 3ТЭ116У.

При этом в мае на "Российские железные дороги" (РЖД) отправлено 18 секций тепловоза 2ТЭ116У и четыре секции тепловоза 2ТЭ116УД с силовой установкой General Electric, а объем производства к маю 2012 г. вырос на 30%.

Кроме того, в мае продолжались заводские и сертификационные испытания тепловоза 3ТЭ116У.

В пресс-релизе напоминает о подписанном в мае протоколе, согласно которому между "Укрзализныцей" и "Лугансктепловозом" будет заключен договор на поставку 300 грузовых магистральных электровозов постоянного и переменного тока.

"Лугансктепловоз" также планирует отправить РЖД 18 секций тепловоза 2ТЭ116У, четыре секции 2ТЭ116УД, а также завершить заводские испытания трехсекционного тепловоза 3ТЭ116У.

Кроме того, продолжатся работы по созданию тепловоза 2ТЭ116УР с двигателем фирмы МТУ, будет осуществляться корректировка технических условий на электровозы, прорабатываться компоновочные решения по установке оборудования производства украинских заводов на электровозе 2ЕЛ5.

За пять месяцев предприятия приняло на работу 615 чел., уволились по разным причинам 360 чел. Средняя зарплата заводчан в мае составила свыше 4670 грн., у рабочих-сдельщиков она достигает 8 тыс. грн.

"Лугансктепловоз" выпускает магистральные и маневровые тепловозы, электровозы, электропоезда постоянного и переменного тока, дизель-поезда.

В 2012 г. предприятие увеличило объем производства более чем на 70% по сравнению с 2011 г., выпущено 162 секции локомотивов. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### УКРАИНА: ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» ОСВОИТ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК НОВОГО ЛОКОМОТИВА

Комиссия по приемке трехсекционного тепловоза 3ТЭ116У производства ПАО "Лугансктепловоз" под председательством представителя "Российских железных дорог" (РЖД) Давида Киржнера разрешила серийное производство этого локомотива и ввод его в эксплуатацию с учетом дальнейшего совершенствования конструктивных и эксплуатационных параметров.

Как сообщается на сайте "Лугансктепловоза", решение принято по результатам испытаний нового тепловоза, в рамках которых украинскими и российскими экспертами проведены исследовательские и доводочные работы по проверке более 110 параметров и характеристик тепловоза. Испытательный пробег тепловоза сегодня составляет 5 тыс. км.

Как отмечается в сообщении, наиболее емкий в мире российский рынок тягового подвижного состава нуждается в мощных локомотивах с повышенными тяговыми показателями, а "Лугансктепловоз" с учетом проведенной модернизации участков готов к серийному производству тепловозов 3ТЭ116У в необходимых для РЖД объемах.

Основным отличием 3ТЭ116У является наличие бустерной (средней) секции, в которой вместо кабины управления находится переходный отсек с пультом управления для проведения реостатных испытаний и маневровой работы на деповских путях.

Благодаря автономности средней секции тепловоз имеет возможность работать в двухсекционном режиме с условием, что ведущей секцией является та, что оборудована кабиной машиниста.

В сообщении отмечается, что применение в эксплуатации тепловоза 3ТЭ116У позволит на треть увеличить массу состава, почти на 20% снизить расход топлива на 1 т перевозимого груза при одинаковом грузопотоке участка, увеличить пропускную способность участка на 11%, увеличить производительность локомотива на 21%.

Кроме того, почти наполовину сократятся расходы на содержание локомотивной бригады, на 3% снизятся затраты на содержание верхнего строения пути.

По расчетам экспертов, эксплуатация тепловоза 3ТЭ116У сократит среднегодовые расходы в сравнении с тепловозом 3ТЭ10М (выпускался на заводе в 1979-1990 гг.).

В 2013 г. планируется выпустить 250 секций тепловозов. Ожидаемый чистый доход - более 3 млрд. грн. В январе-мае выпущено 72 секции тепловоза 2ТЭ116У, 14 секций тепловоза 2ТЭ116УД, а также три секции тепловоза 3ТЭ116У. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## Анализ

### УКРАИНА: В 2013 ГОДУ ВАГОНОСТРОИТЕЛИ ОСВАИВАЮТ НОВЫЕ ВИДЫ ПРОДУКЦИИ

Начало 2013 г. стало провальным для украинских вагоностроителей, которые существенно сократили объемы производства. Похоже, что прежних количественных рекордов в ближайшие годы предприятиям не достичь, поэтому им нужно спешно адаптироваться к современным реалиям.

Объемы производства грузовых вагонов в нынешнем году не радуют владельцев и руководителей украинских вагоностроительных заводов. Если год-два назад предприятия наперегонки публиковали пресс-релизы о рекордных объемах выпущенной продукции, то сейчас многие предпочитают замалчивать результаты деятельности. Однако доступные данные свидетельствуют, что в отрасли непростая ситуация. В отчетах украинского Госстата сообщается, что за 4 месяца было произведено лишь 10,4 тыс. грузовых вагонов, что на 38,4% меньше аналогичного показателя 2012 г.

Одна из основных причин снижения количественного показателя - длительный простой Кременчугского сталелитейного завода, крупнейшего в СНГ поставщика стального вагонного литья. От результатов его работы зависят вагоностроители не только в Украине, но и в России. Вторая причина: снижение спроса на украинские вагоны в РФ (в том числе в пользу местной продукции) и, как следствие, изменение товарной номенклатуры отечественных вагоностроителей в пользу более дорогой, но менее массовой продукции.

Качество крупного стального вагонного литья, производимого в Украине, уже несколько лет находится под особым вниманием контролирующих органов РФ. От решения одной организации - "Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте" (Россия) - зависит, смогут ли вагоностроительные заводы Украины поставлять продукцию на российский рынок, который является для них основным. В последние годы в отношении отечественного литья и вагонов все чаще применяются санкции и ограничения. А в качестве повода для их введения, как правило, используются аварии подвижного состава, связанные с изломом стального литья. Главным инструментом воздействия - отзыв сертификата соответствия. Ранее такая мера уже неоднократно применялась к обоим крупнейшим украинским поставщикам стального литья: "Азовэлектросталь" (АЭС, входит в "Азовмашинвест Холдинг") и Кременчугскому сталелитейному заводу (КСЗ). Однако санкции, вводимые в 2011 г. - первой половине 2012 г., хоть и влияли на объемы производства вагонов, но были краткосрочными.

Поэтому, когда 27 ноября 2012 г. "Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте" в очередной раз приостановил действие сертификатов соответствия на рамы боковых тележек грузовых вагонов и рамы боковые, производимые КСЗ, это поначалу не вызвало особой тревоги. Однако срок действия ограничений то и дело увеличивался, а сталелитейный завод несколько раз останавливал работу. К весне начали возмущаться вагоностроители, над которыми нависла угроза недостачи комплектующих и остановки производства. В последних числах февраля информационное агентство "УНИАН" процитировало председателя правления Крюковского вагоностроительного завода Евгения Хвороста: "У сталелитейного завода нет сертификата. Это, конечно же, сказалось на нас - не хватает литья. Если КСЗ в марте не заработает, это может стать причиной остановки нашего завода". Руководитель предприятия уточнил, что в январь-феврале работа поддерживалась за счет складских запасов, которые к марту практически исчерпались.

В марте КСЗ так и не возобновил выпуск литья, и все это время украинские вагоностроители демонстрировали

рекордно низкие объемы производства. Если в ноябре 2012 г., по данным Госстата, в Украине производство вагонов увеличилось на 0,3% (по сравнению с ноябрем 2011г.), то уже в декабре этот показатель обвалился на 42%, результаты января и февраля оказались не намного лучше: -37% и -31% соответственно. В марте по сравнению с мартом-2012 производство грузовых вагонов снизилось на 53%, а в апреле - на 34%. Действие сертификата соответствия было возобновлено лишь 5 апреля, и КСЗ начал подготовку к выводу производства на полную мощность. В целом за четыре месяца произведено 22,4 тыс. т литья, что оказалось практически в 2 раза меньше прошлогоднего показателя.

Существенное снижение производства не произошло бы только за счет одного, пусть и крупного, предприятия. Сложности с увеличением объемов производства и сбыта испытывали практически все отечественные вагоностроительные заводы.

По данным ИК Dragon Capital, в I квартале было произведено 7,6 тыс. грузовых вагонов. При этом "Азовобщемаш", получающий стальное литье от родственного предприятия "Азовэлектросталь", сократил производство грузовых вагонов на 22% до 3,3 тыс. шт., Стахановский ВЗ - на 49% до 675 шт., "Днепровагонмаш" - на 73% до 592 шт. Уже упоминавшийся Крюковский ВЗ в январе-марте снизил производство на 21% до 1,85 тыс. грузовых вагонов. А в конце мая его руководство официально сообщило о снижении производственного плана на 2013 г. на 27% до 8 тыс. шт. грузовых вагонов. По некоторым данным, малые украинские вагоностроительные заводы в начале года вообще не имели подтвержденных заказов.

Сложившаяся в отрасли ситуация объясняется не только перебоями с поставками стального литья, но и общим снижением спроса на полувагоны, которые относительно просты в производстве и поэтому в течение нескольких лет были основной продукцией многих отечественных вагоностроителей. Чтобы изменить ситуацию в свою пользу, предприятия пытаются перенастроить технологические процессы на производство более сложных изделий.

Тот же Крюковский завод намерен увеличить выпуск пассажирских вагонов, каждый из которых почти на порядок дороже грузовых собратьев. "Думаю, около 70 вагонов сделаем точно", - сказал в мае Е. Хворост добавив, что на предприятии за год хотели бы произвести 200 пассажирских вагонов. "Азовмашинвест холдинг" - один из крупнейших в СНГ производителей ж/д цистерн. Поэтому снижение спроса на полувагоны наверняка приведет к увеличению доли этой продукции в общем объеме его производства. Впрочем, другие виды грузовых вагонов Мариупольский холдинг тоже осваивает.

Считается, что уже в ближайшее время увеличится спрос на вагоны-хопперы, предназначенные для перевозки зерна, цемента, и прочие специализированные вагоны. В прошлом году "Азовобщемаш", Стахановский ВЗ и другие украинские предприятия с завидной регулярностью объявляли о завершении сертификации именно такой продукции. Еще можно вспомнить, что в июле прошлого года "Днепровагонмаш" произвел лишь 46 грузовых вагонов и объяснил этот факт изменением номенклатуры. Предприятия переориентировались на выпуск более дорогой и трудоемкой продукции, производство которой занимает больше времени, но и стоят такие вагоны дороже.

Российские эксперты признают, что местные грузоперевозчики уже готовы обновлять и пополнять парк специализированных вагонов, но вагоностроители РФ не могут предложить такую продукцию в нужном количестве. По некоторым оценкам, только в текущем году спрос может

превысить 10 тыс. шт. Именно переориентация на более дорогие модели грузовых вагонов позволит отечественным машиностроителям компенсировать часть потерь от снижения объемов реализации полувагонов. Дополни-

тельным позитивом может стать то, что снижение валовых объемов производства в отрасли позволит снизить напряжение, связанное с обеспечением стальным литьем. (МинПром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### **БЕЛАРУСЬ: ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА БУДЕТ ВВЕДЕН В СТРОЙ В 2013 ГОДУ**

Завод по производству железнодорожного и городского пассажирского электротранспорта с привлечением инвестиционной швейцарской компании Stadler Rail Group будет введен в строй в Дзержинском районе в 2013 г. Об этом сообщил председатель Миноблсполкома Борис Батура.

"Изначально рассчитывали, что первая партия продукции будет выпущена на заводе в январе-феврале 2014 г., таким образом подписаны и контракты. Но российская сторона попросила ускорить поставку этой продукции. Мы рассчитывали, что в 2013 г. введем в строй первую очередь завода, а потом будем заниматься дальнейшим его развитием. Теперь поставлена другая задача - практически в полном объеме ввести завод в эксплуатацию в этом году", - сказал Борис Батура.

Руководитель столичной области подчеркнул, что строительство нового предприятия ведется интенсивно: "Уже собран один цех, приступили ко второму. Думаю, что с этой задачей мы справимся".

За январь-апрель на строительство завода по производству железнодорожного пассажирского электротранспорта в Дзержинском районе привлечено \$11,9 млн. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### **РОССИЯ: ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» (ТМХ) И TOGNUM СОЗДАДУТ СОВМЕСТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДИЗЕЛЕЙ В КОЛОМНЕ**

Крупнейшая в России компания, работающая в отрасли транспортного машиностроения ЗАО "Трансмашхолдинг" и ведущий производитель дизельных двигателей и комплексных приводных систем на мировом рынке концерн Tognum достигли договоренности о создании совместного предприятия по производству дизельных двигателей в Коломне (Московской обл.). Меморандум об этом подписали в присутствии президента России Владимира Путина на Петербургском экономическом форуме президент "Трансмашхолдинга" Андрей Бокарев и председатель совета директоров Tognum Йоахим Коэрс.

Предполагается, что на новом предприятии в год будет выпускаться до 1000 дизелей для применения на железнодорожном транспорте, стационарных энергоустановках и в горнодобывающей промышленности. Планируется организовать производство, тестирование и окраску двигателей, а также их послепродажное обслуживание. Кроме того, "Трансмашхолдинг" и Tognum создадут совместный инжиниринговый центр по разработке дизельных двигателей. Управление совместным предприятием будет осуществляться через специально созданное юридическое лицо - ООО "МТУ Трансмашхолдинг Дизельные Технологии".

Инвестиции в проект оцениваются в сумму порядка 80 млн. евро.

До 1 ноября партнеры намерены завершить разработку проектной документации, необходимой для строительства предприятия, а до декабря 2015 г. начать выпуск продукции.

"Самые современные технические решения и высочайшие технологические стандарты, которые закладываются в основу будущего предприятия, позволят ему занять достойное место на рынке; обеспечат потребителей в России и за рубежом надежными, качественными и эффективными двигателями", - отметил А. Бокарев.

"Это совместное предприятие является важной и логичной вехой в развитии наших долгосрочных отношений с "Трансмашхолдингом"; результатом совместного решения расширить сферу применения современных дизельных технологий на рынках стран СНГ", - сказал Й. Коэрс.

17 июня 2011 г., стороны подписали соглашение о партнерстве, которое определяет их права и обязанности в отношении реализуемого проекта. (ТМХ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### **РОССИЯ: ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» (ТМХ) ПРОВОДИТ ИСПЫТАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ГИБРИДНОГО МАНЕВРОВОГО ТЕПЛОВОЗА ТЭМ35**

В настоящее время на Брянском машиностроительном заводе (БМЗ, входит в "Трансмашхолдинг") проходит испытание маневровый тепловоз ТЭМ35 с комбинированной (гибридной) силовой установкой.

Шестиосный маневровый тепловоз ТЭМ35 с асинхронными тяговыми двигателями и электрической передачей переменного тока является новой разработкой холдинга. В конструкции тепловоза используются электрохимические накопители энергии - суперконденсаторы. Такое техническое решение реализовано впервые и не имеет аналогов в Российской Федерации.

По предварительным оценкам экспертов при использовании маневрового тепловоза снижаются расходы топлива на 30%, уменьшаются выбросы вредных веществ в атмосферу в 1,5-2 раза.

ТЭМ35 изготовлен по принципу модульной сборки, что позволяет снижать издержки производства. Главные основные элементы компоновки унифицированы между собой. В качестве силовой установки используется дизель Caterpillar, который улучшает эксплуатационные и экологические характеристики тепловоза. Применение моторно-осевых подшипников качения исключает из технологического процесса обслуживание колесно-моторных блоков. Локомотив оборудован комплексом систем безопасности. Для комфортной работы машиниста в кабине снижен общий уровень шума благодаря современным шумоизоляционным материалам и пакетному остеклению; предусмотрена система микроклимата, продумана эргономика.

Технические решения и комплектующие, использованные при создании тепловоза, позволяют существенно увеличить межремонтные пробеги, экономить энергоресурсы, уменьшить выбросы вредных веществ в атмосферу, сократить количество и время планового технического обслуживания, ремонтов.

В настоящее время ТЭМ35 проходит предварительные и пуско-наладочные испытания. С июля предусмотрен 300-часовой эксплуатационный пробег на станции Брянск-II, после чего тепловоз будет проходить приемочные и сертификационные испытания.

Маневровый тепловоз ТЭМ35 будет представлен профессиональному сообществу в рамках экспозиции ЕХРО 1520 в сентябре. (ТМХ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: ЗАО «ТИХВИНСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ТВСЗ) НАЧАЛО СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ С ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ

Тихвинский вагоностроительный завод начал серийное производство универсальных полувагонов, оснащенных тележкой Барбер с повышенной осевой нагрузкой 25 тс. Совокупная выгода от эксплуатации инновационного вагона на протяжении срока его службы составит до 8,3 млн. руб. До конца года на ТВСЗ планируется выпуск более 2000 вагонов с повышенной грузоподъемностью.

Универсальный полувагон с разгрузочными люками модели 12-9853 характеризуется повышенной экономической отдачей благодаря увеличенной до 75 т грузоподъемности, что при перевозке угля на типовом маршруте "п. Ерунаково (Кемеровская обл.) - порт Находка (Приморский край)" обеспечивает дополнительную выгоду от эксплуатации в размере более 220 руб./сутки за вагон по сравнению с полувагоном на типовой тележке модели 18-100.

Кроме того, в соответствии с приказом №61-т/1 Федеральной службы по тарифам собственник инновационных полувагонов производства ТВСЗ может рассчитывать на тарифную скидку на порожний пробег в 26,5%, что позволяет получить дополнительную экономию на аналогичном маршруте в 270 руб./сутки.

Дополнительную прибыль от массовой эксплуатации подвижного состава на тележках Барбер обеспечивает снижение стоимости ремонтов в 1,3 млн. руб. на вагон на протяжении его жизненного цикла.

Совокупная выгода от эксплуатации универсального полувагона модели 12-9853 на тележках Барбер с осевой нагрузкой 25 тс составит 710 руб./сутки, что на протяжении увеличенного до 32 лет срока службы вагона позволит получить выгоду до 8,3 млн. руб. на единицу подвижного состава по сравнению с полувагоном на типовой тележке модели 18-100.

С подробным расчетом экономического эффекта от эксплуатации различных типов грузовых вагонов производства Тихвинского ВСЗ можно ознакомиться на веб-сайте. "Калькулятор Барбер эффекта" позволяет определить масштаб выгоды от использования подвижного состава на тележке Барбер для различных типов вагонов, грузов, расстояний, объемов перевозки, тарифных классов и других параметров.

Первая партия полувагонов с разгрузочными люками модели 12-9853 уже прошла более 110 тыс. км в ходе поднадзорной эксплуатации в ОАО "Сибирская угольная энергетическая компания", подтвердив расчетные значения по грузоподъемности и плановому износу элементов ходовой части. На базе 11 вагонных ремонтных депо ОАО "ВРК-2" созданы сервисные центры для хранения запасных частей и обслуживания тележек Барбер.

"Массовая эксплуатация инновационных грузовых вагонов в конечном итоге принесет выгоду экономике страны в целом: это позволит снизить издержки участников перевозочного процесса и повысить конкурентоспособность промышленных предприятий", - говорит Дмитрий Бовыкин, исполнительный директор ООО "Объединенная вагонная компания" - управляющая организация ЗАО "ТВСЗ".

Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ) расположен на промышленно-девелоперской площадке в Тихвине (Ленинградской обл.). Продукция завода - 4 типа грузовых железнодорожных вагонов новой конструкции (полувагон с глухим кузовом, вагон-хоппер для минеральных удобрений, вагон-платформа для крупнотоннажных контейнеров погружной длиной 80 футов, универсальный полувагон с разгрузочными люками) совместной разработки компании Starfige Engineering&Technologies (США) на базе тележки типа Barber S-2-R с нагрузкой от оси колесной пары на рельсы 23,5 т и 25 т разработки компании Standard Car Truck (США) и типовой тележки.

Производственная мощность ТВСЗ - 13000 вагонов, 65000 колесных пар и 90000 т стального железнодорожного литья в год. (Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### Статистика

#### РОССИЯ: ПРОИЗВОДСТВО ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ЗА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА УПАЛО

Выпуск пассажирских вагонов в РФ в январе-мае сократился на 15,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года до 291 единицы, сообщает Росстат.

Производство вагонов в мае упало на 9,2% по сравнению с маем прошлого года и на выросло на 7,8% по сравнению с апрелем.

Основным производителем пассажирских грузовых вагонов в России является Тверской вагоностроительный завод (входит в состав группы "Трансмашхолдинг"), занимая долю свыше 90%. Главным покупателем продукции предприятия является ОАО "Федеральная пассажирская компания" ("дочка" РЖД по перевозке пассажиров в дальнем следовании).

ФПК в текущем году получила госсубсидии на покрытие убытков в регулируемом сегменте меньше запрашиваемых. Компания заявила, что ей придется сокращать, в том числе, закупки вагонов. Позднее на уровне властей было принято решение о выделении ФПК дополнительных 10 млрд. руб. Генеральный директор ФПК сообщал, что 3 млрд. руб. из этой суммы компания планирует направить на закупку вагонов у ТВЗ. (Trans-Port.com.ua/[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>) представлено краткое содержание обзоров, опубликованных в журнале «Машиностроение Украины»? Доступ к блогу – **БЕСПЛАТНЫЙ****

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

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

**БЕЛАРУСЬ: СП «БРЕСТГАЗОАППАРАТ» В 2014 ГОДУ  
ПЕРЕЙДЕТ НА ПРОИЗВОДСТВО КОНСТРУКТИВНО НОВЫХ ИЗДЕЛИЙ**

Совместное предприятие "Брестгазоаппарат" в первом квартале 2014 г. перейдет на производство конструктивно новых изделий. Об этом сообщила заместитель генерального директора по маркетингу Алла Шелюто.

Потребитель кроме дополнительных функциональных особенностей изменений в брестской газовой плите Gefest не заметит. А для производителя они принципиальны и заключаются в иной технологии сборки. Вместо каркасной системы на предприятии начнут использовать унифицированную модульную. Она позволяет на базе одно и того же модуля (духовки) собирать как широкую, так и узкую плиту, а также встраиваемую технику. Иными словами, за счет конструктивных особенностей объем духовки в зависимости от размера плиты не поменяется. Зато появятся дополнительные опции: электронный многофункциональный таймер, газ-контроль горелок стола, двойная подсветка духовки, проволочные направляющие.

Новая технология сборки позволит расширить модельный ряд плит, не меняя цены, улучшить технические характеристики и одновременно снизить материалоемкость и себестоимость изделия. Кроме того, это будут плиты с энерго-сберегающим эффектом, так называемой группы "А". "Новая конструкция, во-первых, экономична, во-вторых, вариативна. Нам будет все равно, что производить - плиту или встраиваемую технику. При снижении спроса на напольную плиту мы перестраиваемся на выпуск встраиваемой духовки и наоборот. Вот эта унификация позволяет нам уверенно смотреть в завтрашний день", - отметила Алла Шелюто.

Предполагается, что при переходе на модульную систему сборки общие объемы производства сохранятся - 900 тыс. плит в год. В настоящее время на предприятии идет реконструкция цехов, устанавливается оборудование от итальянских, немецких и швейцарских производителей.

Кроме перехода на новую систему сборки на предприятии реализуется ряд других инвестиционных проектов: перевооружение головного предприятия, создание логистических центров, создание объектов социальной инфраструктуры. Общий объем инвестиций за 2012 г. составил Br144,3 млрд. собственных средств.

"Брестгазоаппарат" является одним из крупнейших производителей газовых и электрических плит в СНГ. Продукция под торговой маркой Gefest занимает 28% российского рынка. Брестские газовые плиты экспортируются во все страны СНГ, Балтии и на Кубу. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**ЯПОНИЯ: TOSHIBA CORP. В 2013 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ  
РЕОРГАНИЗОВАТЬ СЕТЬ ТВ-ЗАВОДОВ ДЛЯ ЭКОНОМИИ \$104 МЛН.**

Компания Toshiba планирует сэкономить порядка 10 млрд. иен (\$104 млн.) в текущем году за счет реорганизации сети телевизионных заводов в Индонезии, Китае и Польше. Об этом сообщает японское издание Nikkei.

Некоторые источники в компании утверждают, что Toshiba намерена вывести телевизионный бизнес на прибыль уже в этом году. Для этого будет также увеличена стоимость продукции.

Все эти меры направлены на исправление сложившейся в прошлом году неблагоприятной финансовой ситуации: компания понесла убытки в 50 млрд. иен.

Nikkei пишет, что в рамках реорганизации несколько сотен работников будут переведены из телевизионного подразделения в другие отделы компании. Речь идет о подразделениях промышленного производства и медицинского оборудования.

Также в Toshiba собираются пересмотреть подход к применяемым компонентам при производстве телевизоров и начинке в целом. Компания намерена значительно сократить расходы на изготовление продукции.

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 и намерена постепенно уменьшить объемы производства бытовой электроники и сконцентрировать свои усилия на проектах, связанных с ядерной энергетикой, и изготовлении чипов флеш-памяти. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

<b>ОБОРОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ</b>
---------------------------------

**УКРАИНА: ГК «УКРОБОРОНПРОМ» ГОТОВ ПОСТАВЛЯТЬ БТРЫ И ТАНКИ В МЕКСИКУ**

ГК "Укроборонпром" готов поставлять отечественные БТРы и танки в Мексику. Об этом в рамках 50-го Международного авиационного салона "Ле-Бурже" в Париже сообщил генеральный директор ГК "Укроборонпром" Сергей Громов во время встречи с директором представительства компании Pro Mexico (Мексика) в европейских странах Эрвином Фелдаусом, передает пресс-служба ГК "Укрспецэкспорт".

"Мы готовы предложить Мексике бронетранспортеры БТР-3Е1 и БТР-4, танки "Оплот" и "Булат", высокоточное оружие и другую продукцию, которая отвечает самым высоким мировым стандартам. Предприятия концерна производят агрегаты для авиационной техники, которая эксплуатируется в Мексике. Мы готовы участвовать в ее ремонте и модернизации", - заявил Громов.

Мексиканская сторона выразила заинтересованность в углублении международной кооперации с предприятиями концерна. По словам Фелдауса, его компания заинтересована в размещении производства отдельных узлов для мексиканской военной техники на предприятиях концерна.

Вместе с тем, Громов отметил три основных направления сотрудничества Украины с Мексикой в оборонном комплексе. "Во-первых, это наше участие в ремонте и модернизации мексиканской авиационной техники производства СССР. Во-вторых, усиление двусторонней кооперации в производстве высокоточного оружия. В-третьих, привлечение предприятий концерна, как производителей узлов и агрегатов, для реализации масштабных экспортных контрактов Мексики", - отметил он. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

### УКРАИНА: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ОТКАЗАЛОСЬ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «САПСАН»

Министерство обороны Украины отказалось от реализации проекта "Сапсан", заявил министр обороны Павел Лебедев. "Мы отказались от программы "Сапсан" по той причине, что за несколько лет это предприятие потратило 200 с лишним миллионов гривен и не выдало не то что опытного образца, а даже документации", - сказал он.

В то же время министр отметил, что за этот срок другое предприятие военно-промышленного комплекса Украины выдало альтернативную ракету, которая по некоторым характеристикам даже превосходит разработку "Сапсан". "И это предприятие способно в ближайший или следующий год выдать опытный образец. Поэтому программа закрыта, поскольку неэффективно использовались бюджетные средства", - сказал он. П. Лебедев отметил, что правовую оценку использования бюджетных средств в программе "Сапсан" будут давать правоохранители.

Ранее директор Центра исследований армии, конверсии и разоружения Валентин Бадрак в еженедельнике "Зеркало недели. Украина" написал о том, Минобороны Украины прекратило финансировать проект по разработке оперативно-тактического ракетного комплекса (ОТРК) "Сапсан", несмотря на наличие всех утвержденных программ и нормативно-правовых документов для создания ракеты. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### УКРАИНА: ПАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ВАЛАР» СОЗДАЛО КЕВЛАРОВУЮ ГРАНАТУ НЕЛЕТАЛЬНОГО ДЕЙСТВИЯ Б-10

Специалисты украинского научно-производственного предприятия (НПП) "ВАЛАР" создали кевларовую гранату нелетального действия Б-10, сообщило "Росинформбюро" со ссылкой на директора предприятия Валерия Арциховского, академика Украинской академии наук. По его словам, граната является собственной разработкой, не имеет аналогов и предназначена для применения полицейскими и специальными подразделениями.

Граната представляет собой полый цилиндр, внешняя сторона которого разделена на отдельные обрешеченные сегменты, с пороховым зарядом и стабилизирующим парашютом внутри. После броска парашют автоматически придает гранате Б-10 вертикальное положение, что обеспечивает срабатывание порохового заряда при встрече с грунтом. Корпус гранаты разрывается на попарно соединенные между собой гибкими шнурами из материала "русар" сегменты, которые при встрече с человеком обвиваются вокруг него и сковывают его движение.

Нелетальный боеприпас оснащен двумя предохранителями, не допускающими самопроизвольного срабатывания. Первый, в виде чеки с кольцом, выдергивается перед броском Б-10, а второй служит для автоматического подрыва порохового заряда при ударе о грунт.

По эффективности воздействия кевларовую гранату можно сравнить с действиями не менее 10 полицейских. Это, по словам Валерия Арциховского, подтверждают расчеты и результаты проведенных испытаний. При подрыве гранаты образуется 36 поражающих элементов, калибром 23 мм и массой 20 г каждый, соединенных между собой попарно 3-метровыми шнурами. При начальной скорости элементов 21 м/с и энергии 100 Дж, радиус поражения гранаты достигает 10-15 м. При массе 0,5 кг средняя дальность броска Б-10 составляет 30-40 м. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### РОССИЯ: НОВЕЙШУЮ ЖИДКОТОПЛИВНУЮ БАЛЛИСТИЧЕСКУЮ РАКЕТУ НАЧНУТ СОЗДАВАТЬ С 2014 ГОДА

Ранее командующий Ракетных войск стратегического назначения (РВСН) генерал-полковник Сергей Каракаев заявил, что Россия к 2018 г. создаст новую тяжелую МБР, которая заменит известную по всему миру тяжелую баллистическую ракету Р-36М2 "Воевода".

Строительство натурального образца новейшей тяжелой жидкотопливной межконтинентальной баллистической ракеты (МБР) начнется в 2014 г., заявил высокопоставленный источник в российском военном ведомстве.

Ранее командующий Ракетных войск стратегического назначения (РВСН) генерал-полковник Сергей Каракаев заявил, что Россия к 2018 г. создаст новую тяжелую МБР, которая заменит известную по всему миру тяжелую баллистическую ракету Р-36М2 "Воевода", известную на Западе под именем "Сатана". До этого все последние российские разработки межконтинентальных баллистических ракет - как морского базирования ("Булава"), так и сухопутного ("Тополь-М", "Ярс") - являлись твердотопливными. "В теле" данная ракета начнет создаваться со следующего года", - сказал собеседник. Он отметил, что эскизный проект жидкотопливной МБР был утвержден в 2012 г.

В свою очередь, консультант командующего РВСН генерал-полковник в отставке Виктор Есин еще в прошлом году во время разговора с корреспондентом агентства отметил, что у новейшей жидкотопливной МБР будет больше ложных блоков, чем у твердотопливных "Ярс" и "Тополь" (до десяти), что позволит дезориентировать систему ПРО противника. (РИА "Новости"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### РОССИЯ: РАЗРАБАТЫВАЮТСЯ НОВЫЕ СРЕДСТВА РАДИОЭЛЕКТРОННОЙ БОРЬБЫ ДЛЯ НЕЙТРАЛИЗАЦИИ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ТЕХНИКИ И БОЕВЫХ КОСМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Как заявил заместитель генерального директора концерна "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) Юрий Маевский, Россия занимается созданием новых средств радиоэлектронной борьбы, которые "будут нейтрализовать все достоинства перспективной техники, в том числе и боевых космических систем". "Конечно, ведется работа по созданию набора средств, в том числе РЭБ, которые обеспечат нейтрализацию применяемого противником космического вооружения. Мы прогнозируем их, они - нас, и в этой связи Россия обязана решать подобные вопросы", - заявил Юрий Маевский, отметив, что разработка перспективных средств подавления ведется именно под "формы, способы борьбы и те системы, которые будут на тот период".

По словам замгендиректора КРЭТ, техника, принятая на вооружение в настоящее время, разрабатывалась десять лет назад, причем при ее создании прогнозировались те задачи, которые ей придется выполнять в будущем. При этом учитывались и результаты эксплуатации уже существующих образцов, опыт вооруженных конфликтов и учений.

США официально не раскрывали данных о разработке боевых космических станций. В 1980-х годах в США действовала Стратегическая оборонная инициатива. Программа подразумевала разработку широкомасштабной системы противоракетной обороны, включая и космические элементы. Позже Вашингтон отказался от намерений размещения вооружений в космосе, сосредоточившись на развитии наземных элементов ПРО.

В начале декабря 2012 г. более тысячи американцев подписали петицию, призывающую правительство США начать программу создания космической станции "Звезда смерти". Согласно петиции, такая станция должна быть создана к 2016 г. В середине января администрация президента США ответила на петицию отказом, заявив, что этот проект будет очень дорогостоящим и малоэффективным. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ РАЗРАБАТЫВАЕТ ПРОГРАММУ ВООРУЖЕНИЯ ДО 2025 ГОДА

В России разрабатывается программа вооружения до 2025 г. Об этом заявил начальник 46-го Центрального научно-исследовательского института Василий Буренко на научно-практической конференции по совершенствованию планирования и реализации гособоронзаказа.

"Основной состав мероприятий по разработке проекта новой государственной программы вооружения на 2016-2025 гг. определен соответствующим планом-графиком, который предусматривает представление этого проекта президенту РФ в июле 2015 г., - сказал он. - Государственными заказчиками этой программы являются силовые ведомства, в том числе Минобороны РФ как заказчик- координатор".

По словам Буренко, документ включает 12 программ вооружения, из них 10 - традиционных по видам вооружения и 1 - по обеспечению вооружением, военной и специальной техникой силовых ведомств. Особенностью госпрограммы вооружения до 2025 г. он назвал раздел, связанный с фундаментальными, поисковыми, прикладными и технологическими работами по созданию перспективных вооружений и военной техники.

Глава института выразил надежду, что организованная работа обеспечит реализацию всех положений Указа президента РФ "О реализации планов (программ) строительства и развития Вооруженных сил РФ, других войск, воинских формирований и органов и модернизации оборонно-промышленного комплекса".

46-й ЦНИИ занимается проблематикой, которая включает вопросы военно-технической политики государства, планирования развития вооружения ВС и других силовых ведомств. В компетенции этого учреждения - вопросы развития ОПК, реализации госпрограммы вооружения и оборонного заказа, вопросы военно-технического сотрудничества. Институт проводит системные военно-технические и технико-экономические исследования с целью комплексного обоснования военно-технической политики страны. В последние годы на 46-й ЦНИИ возложен ряд задач в соответствии с межгосударственными соглашениями, включая проблематику ОДКБ. (ИТАР-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ НАЧНЕТ ПОСТАВЛЯТЬ КЫРГЫЗСТАНУ ВООРУЖЕНИЯ И ВОЕННУЮ ТЕХНИКУ В IV КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА

Россия начнет поставлять Кыргызстану вооружения и военную технику в четвертом квартале. Об этом заявил министр обороны России Сергей Шойгу на встрече с президентом Кыргызстана Алмазбеком Атамбаевым. Ранее министр обороны в качестве даты начала поставок оружия Бишкеку назвал 2014 г., не уточнив, о каких типах военной продукции идет речь. "По вашему поручению и по поручению президента нашей страны мы рассматриваем программу поддержки оснащения Вооруженных сил Киргизской Республики, и у нас практически все готово. Я думаю, мы уже в ближайшее время закончим согласование последних формальностей", - отметил Шойгу.

Предварительная договоренность о поставке Кыргызстану вооружений и военной техники была достигнута осенью 2012 г. в ходе визита в Бишкек президента России Владимира Путина. В ноябре прошлого года также стало известно, что Россия намерена предоставить Кыргызстану финансирование в \$1,1 млрд., которые Бишкек сможет потратить на перевооружение армии. Особо отмечалось, что речь идет не об экспортном кредите.

Кроме того, осенью прошлого года появились данные о том, что Киргизия рассчитывает получить от России легкое стрелковое оружие, боевые машины, вертолеты, полевые и стационарные госпитали, переносные минометы, мототехнику и спутниковую аппаратуру. Первые поставки вооружений и военной техники планировалось начать летом. (Lenta.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ВЫСОКОТОЧНЫЕ ГИПЕРЗВУКОВЫЕ СРЕДСТВА ПОРАЖЕНИЯ ПОЯВЯТСЯ К 2018-2019 ГОДАМ

Минобороны РФ рассчитывает, что высокоточные нестратегические гиперзвуковые средства поражения появятся в России к 2018-2019 гг. Об этом сообщил замминистра обороны Юрий Борисов.

Ранее вице-премьер Дмитрий Рогозин заявил о том, что можно "малой кровью" парализовать такое государство как Россия с помощью высокоточного оружия. По словам Рогозина до статочно нанести 4 тыс. ударов высокоточным оружием. За это время можно уничтожить ядерный потенциал страны с минимальными потерями для населения.

Комментируя это заявление вице-преьера, Борисов отметил, что "это связано с концепцией молниеносного удара". "Речь идет о высокоскоростных гиперзвуковых средствах, которые в одночасье могут долететь до территории России и с высокой точностью поразить наши стратегические объекты, отвечать нам будет нечем", - сказал Борисов.

Он отметил, что "тенденция к использованию высокоточного сверхскоростного оружия есть". "США уделяют огромное внимание развитию нестратегических средств. "Основание для этого - как раз достижения в области науки техники и, в частности, электроники", - добавил Борисов. "Мы прогнозируем, и это следует из доступной нам печати, что подобное оружие появиться у американцев на рубеже 2018-2025 гг.", - отметил он.

Однако эти работы не носят практический, массовый характер, это только разработки, подчеркнул Борисов. "У нас ведутся подобного рода разработки: было бы глупо утверждать, что мы просто сидим и спим, и примерно в те же сроки (как и США) мы надеемся их получить", - отметил замминистра.

При этом Борисов особо обратил внимание на то, что противодействие этим средствам может быть эффективнее и дешевле, чем их создание. "Мы всегда в этом плане можем оказаться в более выигрышной ситуации. Мы всегда можем более адекватно и дешевле ответить на все эти вызовы и угрозы", - сказал он. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

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

**Анализ****МИРОВОЙ РЫНОК ПОДШИПНИКОВ КАЧЕНИЯ В 2012 ГОДУ ВЫРОС**

По оценке шведской компании SKF, в 2012 г. мировые продажи подшипников качения отрасли равнялись примерно 320-330 млрд. шв. кр., что на 1-2% превышает уровень предыдущего года. Главным покупателем подшипников качения является автомобилестроение, на долю которого приходится более 30% мировых продаж указанных изделий. Почти 40% подшипников качения приобретают предприятия легкого и тяжелого машиностроения, а также АРКП и поставщики железнодорожной и внедорожной техники. Удельный вес подшипников для замены изношенных в общих продажах достигает примерно 30%, причем на подшипники для автомобильного транспорта приходится 30, а для промышленного оборудования - 70% продаж.

Основное место на мировом рынке подшипников качения занимают страны Азии (почти 50% мировых продаж), а в начале предыдущего десятилетия данный показатель составлял менее 30%; на долю КНР в 2012 г. приходилось около 25% мировых продаж. Удельный вес Японии в 2012г. незначительно вырос по сравнению с предыдущим годом, однако на японский внутренний рынок в 2012 г. приходилось менее 15% мировых продаж. Прочими странами региона с относительно развитой подшипниковой промышленностью являются Индия, Таиланд, Индонезия, Малайзия, а также Республика Корея.

Рынок подшипников качения КНР, крупнейший среди растущих рынков, характеризуется высокой степенью фрагментации; примерно треть продаж приходится на продукцию ведущих мировых поставщиков подшипников качения, а суммарная доля китайских предприятий составляет около 70%. Основными производителями подшипников качения в КНР являются компании Wafangdian (ZWZ), Luoyang (LYC), Harbin (HRB), Zhejiang Tianma (TMB), Wanxiang Qianchao и C&U.

Доля индийского рынка в мировых продажах подшипников качения составляет менее 5%. Поставки этой продукции в стране осуществляют как ведущие иностранные фирмы, так и индийские предприятия, к числу наиболее крупных относятся компании NEI, NRB, ABC и TATA.

Удельный вес Европы в мировых продажах подшипников качения составляет примерно 25%, причем только на Германию приходится 10%. Удельный вес Северной и Южной Америки равняется примерно 20%, а на долю США, Канады и Мексики приходится около 80% продаж в Новом Свете. В Южной Америке главным рынком сбыта подшипников качения является Бразилия, на долю которой приходится более 60% регионального оборота.

Основное место на рынке занимают радиальные шарикоподшипники с глубокой канавкой, на долю которых приходится почти 30% мировых продаж подшипников качения. К другим основным типам шариковых подшипников относятся радиально-упорные, самоустанавливающиеся и упорные подшипники, а также подшипниковые узлы в ступицах автомобильных колес.

Менее 20% мировых продаж подшипников качения приходится на долю роликоподшипников - конических, цилиндрических, игольчатых и сферических. Основное место среди роликоподшипников занимают изделия с коническими роликами, доля которых в мировых продажах подшипников качения составляет около 20%.

Лидирующие позиции в мировой подшипниковой промышленности занимает шведская компания SKF, на которую приходится примерно 25% продукции отрасли. Крупными поставщиками подшипников качения являются американские фирмы Timken, Fafnir Bearings, Torrington и

Barden. Европейским лидером по выпуску подшипников качения является германская группа Schaeffler, а к числу ведущих японских поставщиков относятся компании JTEKT, NSK и NTN.

В предыдущем десятилетии в мировой подшипниковой промышленности наблюдался интенсивный процесс консолидации, в том числе с участием подшипниковых фирм из разных стран, а также компаний из других отраслей машиностроения. Наиболее заметным событием для отрасли является приобретение группой Schaeffler ведущих германских производителей подшипников качения - FAG и INA; группе сейчас принадлежит и американская Barden Corp. Японская JTEKT образовалась в результате объединения подшипниковой фирмы Kooyo Seiko (четвертый мировой производитель подшипников качения) и станкостроительной компании Toyota Machine Works.

В 2012 г. на рынке подшипников качения SKF столкнулась с серьезными проблемами, причем ситуация в течение года ухудшалась. Если в Северной и Южной Америке спрос на подшипники качения оставался достаточно высоким, то в Европе вследствие долгового кризиса, а в Азии из-за замедления темпов роста экономики КНР наблюдалось резкое ухудшение конъюнктуры на рынке подшипников качения.

В результате снижения спроса во многих отраслях продажи SKF в 2012 г. сократились на 2,5% по сравнению с предыдущим годом (по мнению президента группы, достаточно неплохой показатель). Ниже приводятся основные показатели деятельности SKF в 2010-2012 гг. (млн. шв. кр.):

	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Чистые продажи	61029	66216	64575
Прибыль до вычета налогов	7549	8932	6511
Чистая прибыль	5296	6224	4878
Инвестиции	1651	1839	1968
В т. ч. в НИОКР	1184	1481	1607
Число патентных заявок	251	325	421
Число занятых (тыс.)	44,7	46,0	46,8

С целью сокращения запасов готовой продукции SKF в 2012 г. уменьшила оборот производственной деятельности на 10% по сравнению с предыдущим годом, однако одновременно группе удалось повысить уровень технического обслуживания клиентов.

SKF осуществляет реализацию долгосрочной стратегической программы с целью снижения производственных затрат, а также повышения эффективности и прибыльности деятельности. Одной из главных целей программы является обеспечение устойчивого ежегодного роста продаж в размере 8% в национальных валютах.

Эта программа позволит SKF сэкономить на производственных затратах примерно 3 млрд. шв. кр. В рамках программы предполагается осуществить консолидацию производственной базы группы в Европе, активизировать перевод производственных мощностей в страны с наиболее быстрорастущими рынками сбыта, повысить эффективность производственной и сбытовой сети, перестроить управленческую административную систему с целью повышения ее эффективности, а также снизить расходы на закупку исходных материалов посредством стандартизации и оптимизации цепочки снабжения.

В деятельности SKF большое внимание уделяется снижению негативного экологического эффекта. В мае 2012 г. началась реализация природоохранной программы SKF BeyondZero. В 2012 г. число видов продукции и

решений, соответствующих требованиям этой программы, увеличилось с 12 до 34, продажи товаров и услуг SKF в ее рамках выросли на 20% по сравнению с предыдущим годом, а в 2016 г. их объем предполагается довести до 10 млрд. шв. кр.

По мнению президента SKF, перспективы деятельности группы на 2013 г. в связи с серьезными трудностями в мировой экономике пока остаются неясными. Даже при отсутствии резких негативных сдвигов в 2013 г. SKF не следует рассчитывать на значительное улучшение показателей. Их вероятная динамика в 2013 г. заключается в медленном старте и постепенном ускорении в течение года. Наиболее активный рост ожидается в Азии, Северной и Южной Америке, в то же время в Европе спрос на подшипники качества в 2013 г. будет оставаться вялым.

В текущем и предыдущем десятилетиях SKF расширяет в различных странах сеть центров по выработке оптимальных решений технических проблем на базе накопленного группой опыта по использованию подшипников качества и другой продукции под названием SKF Solution Factory - "Фабрика решений SKF". "Фабрика решений SKF" понимается как общее информационное пространство, которое объединяет все пять направлений деятельности группы (производство подшипников и подшипниковых узлов, изготовление уплотнений, разработку систем смазки, мехатронику и сервис) и доступ к которому имеет каждый клиент компании SKF.

Главные задачи этих центров заключаются в оказании содействия клиентам группы, особенно мелким и средним фирмам, а также сбытовым компаниям, в решении их проблем и достижении максимального экономического эффекта от внедрения продукции SKF. К созданию таких центров SKF приступила в 2008 г., в 2012 г. появились пять новых центров (Австралия, Нидерланды, Италия, Румыния, Северная Америка), а через три года их общее число превысит 50.

Отличительной особенностью деятельности SKF, даже в периоды неблагоприятной экономической конъюнктуры и снижения ежегодного оборота (как, например, в 2012 г.), является высокая инвестиционная активность. В 2012 г. группа осуществила ввод в эксплуатацию двух предприятий в Индии и КНР. Производственная программа завода в КНР включает конические роликоподшипники и подшипниковые ступицы грузовых машин преимущественно для клиентов в КНР и других странах Азии.

В 2012 г. SKF приступила к расширению глобального технического центра (Global Technical Center China - GTCC) в Шанхае. Основные направления деятельности GTCC включают разработку и испытания новой продукции, инжиниринговых услуг и производственных технологий, а также проведение НИОКР в области металлургии и химии; центр находится в непосредственной близости от крупных клиентов SKF и ведущих политехнических ВУЗов КНР.

Программа расширения GTCC включает сооружение нового предприятия по выпуску подшипниковых ступиц преимущественно для автомобильного рынка КНР, фабрики решений SKF, а также специального подразделения или кампуса, который будет заниматься разработкой и распространением лучших технологических и бизнес-решений на все предприятия группы. Ввод кампуса в эксплуатацию намечается на конец 2013 г., число занятых в нем в 2015 г. достигнет примерно 900.

В 2012 г. SKF приступила к созданию нового распределительного центра в Шанхае для обслуживания клиентов в Северо-Восточной Азии; общие инвестиции оцениваются в 100 млн. шв. кр. После завершения строительства общее число таких центров у SKF достигнет пяти - в Северной и Южной Америке, Европе и Азии. Однако новый центр будет первым, который из указанных объектов

группы пройдет сертификацию по экологическим нормам LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).

Важным направлением деятельности SKF является широкое сотрудничество с ведущими научно-исследовательскими организациями различных стран, которое осуществляют создаваемые группой университетские технологические центры (University Technical Centres - UTC); в конце 2012 г. в мире насчитывалось пять таких центров. В 2012 г. SKF открыла два новых центра совместно с двумя шведскими университетами - в Гетеборге (взаимосвязь между концепцией устойчивого развития и состоянием окружающей среды) и Лулео (мониторинг состояния продукции SKF у клиентов).

В августе 2012 г. SKF приобрела американскую фирму General Bearing Corp., штаб-квартира которой находится в США, а производственные мощности (три предприятия) - в КНР. Число занятых у компании - примерно 180, объем продаж в 2011 г. равнялся \$155 млн., производственная программа включает шариковые и конические роликовые подшипники, а также прецизионные ролики.

В январе SKF заключила с германской фирмой Blohm + Voss соглашение о покупке ее отделения Iohm + Voss Industries (BVI). BVI является крупным производителем комплектующих (включая подшипники качества и уплотнения) для судовых силовых установок. Ежегодные продажи фирмы составляют примерно 100 млн. евро, число занятых - 400, а ее производственная программа дополняет номенклатуру продукции SKF для судовых двигателей. Сбытом продукции занимается сеть примерно из 7 тыс. авторизованных дистрибуторов.

Согласно данным шведской группы, в 2003-2011 гг. суммарный достоверный экономический эффект от использования ее продукции равнялся 23,1 млрд. шв. кр., в 2010 г. данный показатель составил 2,7, в 2011 г. - 3,0, а в 2012 г. - 4,7 млрд.

Деятельность SKF характеризуется неизменно высокими затратами на НИОКР, доля которых в 2012 г. составляла 2,5% от общего оборота группы, в 2011 г. данный показатель равнялся 2,2, а в 2010 г. - 1,9%.

НИОКР проводятся в университетских технологических центрах, научно-исследовательских центрах, а также в лабораториях по изучению свойств металлов и химических процессов. В текущем десятилетии основное внимание уделяется НИОКР по созданию новой продукции с минимальным негативным экологическим воздействием, а также расширению НИОКР в странах Азии с наиболее быстрорастущими рынками сбыта подшипников качества; пока основные центры НИОКР у SKF находятся в Европе.

Большое внимание уделяется изучению свойств стали и температуры ее термообработки; результаты НИОКР позволяют создавать более компактное и энергоэффективное оборудование. Изучаются также полимерные и керамические материалы, использование которых позволяет снижать массу готовой продукции. Другие направления НИОКР включают разработку подшипников с сенсорными датчиками для мониторинга состояния подшипника, повышение энергоэффективности подшипников и продление срока их службы.

В 2012 г. SKF приступила к поставкам новой продукции, в частности энергосберегающих подшипниковых ступиц для автомобилей с низким коэффициентом трения (на 20% ниже, чем у стандартных подшипниковых узлов), что обеспечивает сокращение выбросов диоксида углерода автомобилем до 0,6 г/км пробега. Новые подшипниковые узлы входят в линейку продукции по программе SKF BeyondZero. В них применяется новая высокоэффективная пластичная смазка, позволяющая значительно снизить коэффициент трения и продлить ресурс подшипника.

SKF является мировым лидером в разработке крупно-

габаритных подшипников для ветроэнергетики. Группа, в частности, предлагает двухрядные конические роликоподшипники Nautilus для ветровых турбин большой мощности. Этот подшипник позволяет заменить традиционную конструкцию из двух подшипников (для радиальной и осевой нагрузки). В результате уменьшаются размеры и масса гондолы, снижаются затраты на техническое обслуживание, потери на трение и число используемых деталей; повышается надежность турбин, снижаются производственные затраты и потребности в техническом обслуживании, продлевается срок службы турбин. Подшипники Nautilus входят в линейку продукции по программе SKF Beyond Zero. В июле 2012 г. SKF заключила контракт в 1 млрд. шв. кр. с одним из ведущих мировых изготовителей ветровых турбин на поставку усовершенствованных подшипников Nautilus.

Американская компания Timken является одним из лидеров мировой подшипниковой промышленности (особенно на рынке конических роликоподшипников), ее производственная программа включает также легированную сталь и силовые приводы. Предприятия компании находятся в 30 странах, а общее число занятых достигает примерно 20 тыс.

В 2012 г. оборот Timken составил \$5 млрд., что на 4% меньше по сравнению с предыдущим годом. Спад продаж обусловлен снижением спроса со стороны поставщиков легковых и тяжелых грузовых автомобилей, а также промышленного оборудования в I полугодии 2012 г. Особенно сильное сокращение продаж наблюдалось в Европе и Северной Америке, что частично удалось компенсировать благодаря росту спроса в странах Азии.

По мнению президента Timken, в I полугодии можно ожидать вялого спроса на подшипники качения со стороны клиентов фирмы, а с середины года - оживления рыночной конъюнктуры вследствие улучшения ситуации в мировой экономике. Согласно оценке, в 2013 г. продажи Timken сократятся на 5% по сравнению с предыдущим годом.

Timken (как и другие ведущие подшипниковые фирмы) уделяет большое внимание быстрорастущему рынку КНР. Одним из ее клиентов в этой стране является компания CITIC, поставщик оборудования для получения цемента. CITIC выпускает вертикальные мельницы для измельчения шлака LGMS5725, в которых используются конические и цилиндрические роликоподшипники Timken.

Группа Schaeffler в составе ведущих немецких подшипниковых фирм FAG и INA (игольчатые роликоподшипники) является одним из лидеров мировой подшипниковой промышленности. Группа имеет около 200 филиалов по миру, а число занятых в конце 2012 г. равнялось примерно 76 тыс., причем данный показатель, несмотря на сложную рыночную конъюнктуру, в 2012 г. увеличился на 2 тыс.

В 2012 г. оборот группы Schaeffler достиг 11,1 млрд. евро, т. е. увеличился на 4% по сравнению с весьма высоким показателем предыдущего года. В 2012 г. особенно благоприятная динамика спроса на подшипники качения наблюдалась в Северной Америке и Азиатско-Тихоокеанском регионе, где продажи на 18% и 10% соответственно превысили уровень предыдущего года. В то же время в Европе прирост продаж группы в 2012 г. равнялся лишь 0,3%.

Продажи автомобильного подразделения Schaeffler в 2012 г. равнялись 7,7 млрд. евро; прирост составил примерно 7%, что значительно превышает темпы роста мирового автомобилестроения. Продажи промышленного подразделения (Industrial division) группы в 2012 г. составили 3,4 млрд. евро (спад примерно на 2% против уровня предыдущего года). В 2012 г. устойчивый рост спроса со стороны предприятий АПК и тяжелого машиностроения

позволил лишь частично компенсировать спад продаж продукции немецкой группы в прочих отраслях машиностроения.

Группа Schaeffler уделяет большое внимание проведению НИОКР. В 2012 г. число зарегистрированных ее сотрудниками патентов равнялось 1854, в результате группа вошла в четверку самых инновационных компаний Германии. Согласно оценке, в 2013 г. затраты германской группы на НИОКР составят примерно 5% ее оборота.

Schaeffler с оптимизмом оценивает перспективы своей деятельности в 2013 г. По мнению группы, мировой выпуск легковых и легких коммерческих автомобилей на 2% превысит уровень предыдущего года. Однако в европейском автомобилестроении ожидается спад выпуска (также на 2%), роста спроса на продукцию промышленного подразделения группы в регионе можно ожидать лишь с середины 2013 г.

Основными локомотивами роста для Schaeffler в 2013г. являются страны Северной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона. В текущем десятилетии группа инвестировала в этот регион около 300 млн. евро. Главные направления инвестиционной программы - сооружение новых подшипниковых предприятий в КНР, Индии, Вьетнаме и Республике Корея, а также расширение масштабов проводимых в регионе НИОКР.

NSK является одной из ведущих мировых и японских подшипниковых компаний, ее 63 отделения располагаются в 12 странах. Согласно оценке, в 2012-2013 ф. г. (окончился 31 марта) общие продажи компании составили 715 млрд. иен, т. е. в условиях неблагоприятной мировой экономической конъюнктуры уменьшились на 2,5% по сравнению с предыдущим годом. Особенно резко (с 44,4 млрд. до 27 млрд. иен, т. е. почти на 40%) в 2012-2013 ф. г. сократилась операционная прибыль.

В 2012-2013 ф. г. продажи подшипников качения NSK и других компонентов для автомобилей равнялись 476 млрд. иен против 444,6 млрд. в предыдущем году (7,1% - ный прирост), причем сбыт подшипников качения увеличился на 3,9%, а прочих компонентов - на 10,2%. В то же время продажи продукции NSK для промышленного оборудования в 2012-2013 ф. г. составили 211 млрд. иен по сравнению с 255,8 млрд. в предыдущем году, причем продажи подшипников уменьшились на 15,1%, а прочей продукции - на 28,9%.

В 2012-2013 ф. г. продажи NSK на японском рынке (46,7% оборота) сократились на 8,2, а в прочих странах - выросли на 3,1%. Географическая структура продаж NSK в 2011/2012 - 2012/2013 гг. характеризуется следующими данными (млрд. иен):

	2011-2012 ф. г.	2012-2013 ф. г.
<b>Всего</b>	<b>733,2</b>	<b>715,0</b>
Азия	539,0	523,0
Япония	363,8	334,0
КНР	89,1	92,0
Европа	107,9	95,5
Северная и Южная Америка	86,3	96,5

NSK уделяет особое внимание развивающимся странам и странам БРИК. Согласно оценке, уже в ближайшей перспективе удельный вес стран БРИК в общем обороте NSK превысит 25%.

В текущем десятилетии наиболее высокую активность NSK проявляет в Латинской Америке. В 2010 г. фирма открыла в Перу отделение по сбыту промышленных подшипников качения, а бразильское отделение пытается расширить в регионе продажи подшипников для горнодобывающего оборудования.

В декабре 2012 г. заработал филиал NSK в ОАЭ, главная задача которого заключается в сбыте продукции японской компании в странах Ближнего и Среднего Восто-

ка, а также в техническом обслуживании. По оценке NSK, в связи с реализацией инфраструктурных программ и развитием нефтехимической промышленности в регионе растет спрос на подшипники качения.

С марта в Санкт-Петербурге функционирует первое отделение NSK в России. Отделение будет обслуживать российский рынок подшипников качения, преимущественно для промышленного оборудования.

NSK проводит широкие НИОКР с целью разработки новой продукции. В декабре 2012 г. фирма объявила о

создании новых конических роликоподшипников, которые, по мнению разработчиков, можно охарактеризовать как продукт четвертого поколения. В них на 30% снижен коэффициент трения, а срок службы вырос почти в полтора раза. Они предназначаются для установки в дифференциалы и трансмиссии автомобилей, а их применение будет способствовать экономии топлива и повышению надежности оборудования. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### **ГЕРМАНИЯ: ПРОИЗВОДСТВО СТУПИЧНЫХ ПОДШИПНИКОВ SCHAEFFLER AG СОКРАЩАЕТСЯ**

Сокращается производство ступичных подшипников Schaeffler AG, владельца марок INA и FAG, в Германии. На подшипниковом заводе в Швайнфурте будет ликвидировано 576 рабочих мест. В последние два-три года производство подшипников и компонентов на заводе неуклонно сокращается - высокая стоимость производственного процесса и жесткая конкуренция делают все менее выгодным немецкое производство. В штате останется 300 рабочих мест и, по словам представителя Schaeffler AG, компания будет стараться минимизировать увольнение и будет стараться предлагать привлекательный компенсационный пакет для раннего выхода на пенсию.

Пока информации о том, будут ли сокращены объемы производства ступичных подшипников в целом или будут ли они перенесены в более экономически выгодные регионы не поступало. Однако, очевидно, что Schaeffler Group входит в число ведущих участников рынка автомобильных подшипников и компонентов.

Доля продуктов для автомобильной промышленности, в том числе подшипников, в обороте Schaeffler Group достигает 50%. Подшипники INA и FAG неоднократно становились лауреатами наград автопроизводителей, например, награды "Quality Excellence Performance Award" от автопроизводителя Toyota Mercosur (Toyota South America), почетного сертификата от Honda "Moto Honda Certificate of Merit".

Schaeffler Group более двадцати лет предоставляет комплектующие для гоночных автомобилей и все это время подшипники марок INA и FAG для двигателей, трансмиссий и шасси успешно проходят серьезные испытания на гоночных трассах. Инновационные продукты и технические возможности позволяют партнерам Schaeffler Group выставлять для гонок очень конкурентоспособные машины. Schaeffler Group входит в число 4 крупнейших участников мирового рынка, поддерживающих Audi Sport Team.

Для оснащения подшипниками коробок передач Schaeffler Group предлагает комплексные решения: упорные и радиальные подшипники INA, сдвоенные радиально-упорные подшипники пониженного трения для главной передачи заднего моста FAG. Подшипники INA для систем тормозов, рулевого управления и амортизационной стойки характеризуются удобством монтажа и компактностью.

Ступичные подшипники FAG для легковых автомобилей содержат элементы мехатроники и сенсорики для систем ASB, ESP и настройки шасси. Гамма продукции Schaeffler Group включает около 20000 запчастей оригинального качества. Подшипники FAG хорошо известны надежной работой в трансмиссиях, сцеплении, подвесках МакФерсон, рессорах, но особенное место занимают ступичные подшипники и узлы. Снабженные мехатронными компонентами подшипники FAG успешно эксплуатируются в пассажирском и коммерческом транспорте.

Продукты под маркой INA, выпускаемые с 1949 г., применяются в двигателях, коробках передач и шасси. Подшипники INA для систем тормозов, рулевого управления и амортизационной стойки характеризуются удобством монтажа и компактностью. Четыре десятка научно-исследовательских центра ежегодно выпускают более 1000 новых продуктов, концентрируясь на качестве подшипников и компонентов для обеспечения безопасности автомобильных перевозок. ([www.podshipnik.ru/](http://www.podshipnik.ru/)[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### **ЯПОНИЯ: NSK CORP. ОБЪЯВИЛ О РАСШИРЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ЛИНЕЙКИ ВЫСОКОПРЕЦИЗИОННЫХ ПОДШИПНИКОВ NSKHP5**

Производитель подшипников NSK Corp. объявил о расширении производственной линейки высокопрецизионных подшипников NSKHP5 для индустриального применения. Новые подшипники будут иметь улучшенные характеристики и более компактные размеры при минимальных требованиях к обслуживанию. Предполагаемый объем продаж к концу 2015 г. должен составить 80 млрд. иен.

Появление модифицированных подшипников обусловлено возрастающей в мире тенденцией требования минимизации воздействия индустрии на окружающую среду и максимальной энергоэффективности при максимизации производительности оборудования. Для достижения таких результатов подшипники должны выдерживать более высокие скорости, иметь малый момент вращения и служить дольше.

Первую серию NSKHP5 - улучшенных сферических роликовых подшипников компания NSK представила еще в 2004г. С того времени в серии расширился как размерный ряд, так и в 2009 г. появился новый тип NSKHP5 - радиальный шарикоподшипник. В этом году уже 4 новых типа подшипников пополнили серию, а всего вариаций продуктов NSKHP5 теперь существует до 30000, практически под все потребности машиностроительной отрасли. Теперь в серию входят радиально-упорные шарикоподшипники диаметром от 15 до 120 мм - на 15% улучшен срок службы и скоростные характеристики, цилиндрические роликоподшипники 20 до 90 мм - служат на 60% дольше, радиальные подшипники от 15 до 90 мм - служат на 90% дольше при улучшенных скоростных характеристиках на 20%, сферические роликовые подшипники от 25 до 260 мм - служат в два раза дольше при улучшенных на 20% скоростных характеристиках и при восприятии на 25% большей динамической нагрузки, высокопрецизионные радиальные от 10 до 280 мм, работающие на 15% дольше, и ШВП с упорными шариковыми подшипниками.

Подшипники серии NSKHP5 предназначены для использования в различных отраслях промышленности, где важны характеристики долговечности и способности к поддержанию высоких скоростей вращения. ([www.podshipnik.ru/](http://www.podshipnik.ru/)[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

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

**РОССИЯ: ОАО «КРАСНОГОРСКИЙ ЗАВОД ИМ. С. ЗВЕРЕВА» (КМЗ)****ВЫПУСТИЛО ПЕРВЫЙ ТАНКОВЫЙ КОМПЛЕКС С ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ТЕПЛОВИЗИОННЫМ КАНАЛОМ**

ОАО "Красногорский завод им. С. Зверева", входящее в холдинг Госкорпорации "Ростех" "Швабе", выпустило первый танковый командирский комбинированный прицельно-наблюдательный комплекс с российским тепловизионным каналом - "Агат-МДТ". Комплекс предназначен для установки на танки Т-90, Т-80, Т-72 и обеспечивает обзор поля боя, обнаружение и распознавание подвижных и неподвижных целей, измерение дальности до цели лазерным дальномером во всех режимах работы комплекса, ведение прицельной стрельбы из пушки, спаренного с ней пулемета и зенитного пулемета днем и ночью, с места и в движении.

Вместо ночного канала на электронно-оптическом преобразователе, используемого в серийных комплексах-аналогах, в "Агат-МДТ" применен тепловизионный канал спектрального диапазона 3-5 мкм, что позволяет значительно улучшить технические характеристики комплекса и повысить возможность обнаружения, целеуказания и уничтожения объектов противника с места командира.

В тепловизионном канале комплекса используется фотоприемное устройство (ФПУ), позволяющее значительно увеличить дальность распознавания цели типа "танк". При этом особенностью комплекса "Агат-МДТ" является возможность установки (при дальнейшей модернизации) в прицел нового разрабатываемого отечественного ФПУ формата 640Х512 с шагом 15 мкм, что позволит в будущем повысить дальность распознавания цели ночью до 3,5-4,0 км без доработок прицела. Эта особенность существенно повышает экспортный потенциал комплекса.

Первый образец комбинированного командирского наблюдательно-прицельного комплекса "Агат-МДТ" был представлен широкой публике на международном форуме "Технологии в машиностроении - 2012", где получил высокую оценку у специалистов и встал в "лист ожидания" выхода в серийное производство.

"Комплекс "Агат-МДТ" был создан Центром компетенции по разработке и производству оптико-электронных систем для бронетанковой техники, в который входят предприятия холдинга "Швабе", занимающиеся созданием прицелов и комплексов системы управления огнем бронетанковой техники. В частности, лазерный дальномер для комплекса разработали специалисты ОАО "НИИ "Полус" им. М. Стельмаха". Разработку, изготовление и автономные испытания комплекса выполнили специалисты ОАО "КМЗ" - головного предприятия Центра компетенции по разработке и производству оптико-электронных систем для бронетанковой техники. Разработку и серийное производство ФПУ осуществило ОАО "НПО "Орион". Специалистами ОАО "Уральское конструкторское бюро транспортного машиностроения" была произведена адаптация комплекса в танке Т-90 и проведены соответствующие испытания, подтвердившие заявленные характеристики.

Создание данного комплекса стало возможным благодаря имеющемуся в ОАО "КМЗ" научно-техническому заделу и отлаженным конструкторской, технологической и производственной инфраструктурам. Как и остальные предприятия Центра компетенции по разработке и производству оптико-электронных систем для бронетанковой техники холдинга "Швабе", ОАО "КМЗ" планирует разрабатывать перспективные системы и комплексы для бронетанковой техники как на отечественной элементной базе, так и на зарубежной, что позволит удовлетворить потребности Министерства обороны России и запросы зарубежных партнеров. Для выполнения намеченных планов ОАО "КМЗ" ведет интенсивное техническое перевооружение производства", - рассказал генеральный директор ОАО "КМЗ" А. Тарасов. (Пресс-служба ОАО "КМЗ"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «КОНЦЕРН «РАДИОЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ» (КРЭТ) ЗАЙМЕТСЯ****ЛИЦЕНЗИОННЫМ ПРОИЗВОДСТВОМ ДОПЛЕРОВСКИХ ДАТЧИКОВ ИЗМЕРЕНИЯ СКОРОСТИ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ**

В рамках международного аэрокосмического салона "Ле-Бурже-2013" Концерн "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) Госкорпорации "Ростех" заключил с канадской компанией Esterline CMC Electronics лицензионное соглашение о производстве доплеровских измерителей скорости и сноса (ДИСС) СМА-2012С. Об этом сообщает пресс-служба "Ростеха". "Оборудование будет выпускаться на базе входящего в КРЭТ Ульяновского конструкторского бюро приборостроения (УКБП). Собственное производство ДИСС обеспечит концерну еще одну критическую компетенцию в области создания современных интегрированных комплексов бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО)", - пояснили в корпорации.

ДИСС - бортовое радиолокационное устройство, предназначенное для автоматического непрерывного измерения и индикации составляющих вектора скорости, модуля путевой скорости, угла сноса и координат вертолета на основе использования эффекта Доплера. ДИСС обладает высокой точностью позиционирования, не чувствителен к климатическим условиям, в автономном режиме измеряет скорость движения вертолета на основе трех показателей, улучшая навигационные характеристики летательного аппарата. ДИСС СМА-2012С разработан для применения на военной и гражданской технике. Оборудование одинаково эффективно работает при полете и маневрировании вертолета как над водой, так и над сушей.

"Датчик СМА-2012С легче и меньше всех существующих в мире аналогов, при этом не уступает им по техническим характеристикам, - заявил генеральный директор УКБП Николай Макаров. - Благодаря лицензионному соглашению с канадским партнером мы сможем предложить российским производителям вертолетов полный комплекс современных средств и систем БРЭО, объединенных в интегрированное решение".

"СМА-2012С - результат 50-летней работы Esterline CMC Electronics в области доплеровских датчиков скорости и навигационных систем, - отметил президент канадской компании Грег Йелдон. - На сегодняшний день это самая точная и надежная система измерения линейной скорости и навигации из всех представленных на рынке".

КРЭТ активно формирует новую модель предложения на российском рынке авиаприборостроения. Сосредотачивая под своим контролем ведущие российские центры разработки и производства средств и систем БРЭО, концерн стремится стать для авиастроительной и вертолетостроительной отраслей комплексным поставщиком готовых современных интегрированных решений авионики. К настоящему времени КРЭТ уже обладает критическими технологиями производства ключевых элементов БРЭО, включая радиолокационное и навигационное оборудование, комплексные системы управления, топливоизмерения, индикации и сигнализации, датчики аэротриии, вибрации и давления. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «КОНЦЕРН «РАДИОЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ» (КРЭТ)  
КОНСОЛИДИРОВАЛО 75% АКЦИЙ ОАО «ТЕХПРИБОР»**

Концерн "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) приобрел 25,64% обыкновенных акций предприятия "Техприбор", говорится в сообщении концерна.

Сумма сделки составила 575 млн. руб. Покупку акций профинансировал ЗАО "АКБ "Новикомбанк". Под контролем холдинга сейчас находятся 75,64% акций предприятия. Оставшиеся 24,36% акций принадлежат миноритарным акционерам, не участвующим в управлении предприятием.

На базе предприятия планируется создать конструкторское бюро с собственным серийным производством и центр компетенции в области топливных и топливоизмерительных систем для летательных аппаратов.

"Техприбор" владеет критическими технологиями в областях создания бортовых комплексов контроля и управления топливом и аппаратуры виброконтроля двигателей. Не имея в России конкурентов, предприятие поставляет продукцию всем крупнейшим российским авиастроительным компаниям. Растущий спрос на военную и гражданскую авиационную технику со стороны государства и авиакомпаний обеспечат рост финансовых показателей, как отдельных авиаприборостроительных предприятий, так и всего авиаприборостроительного направления концерна", - приводятся в сообщении слова генерального директора КРЭТ Николая Колесова.

По итогам 2012 г. выручка "Техприбора" составила 2,1 млрд. руб., чистая прибыль - 164 млн. руб. К 2015 г. планируется увеличить выручку компании до 2,7 млрд. руб., а чистую прибыль - до 237,4 млн. руб.

Концерн "Радиоэлектронные технологии" (входит в госкорпорацию "Ростех") - центр приборостроения для ОПК и гражданских отраслей. Компания разрабатывает и производит средства радиоэлектронной борьбы, авионику, системы госопознавания, измерительную аппаратуру. В концерн входят 95 организаций в 28 субъектах РФ. ([АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **Анализ**

### **СИНГАПУР: РЫНОК МЕДИЦИНСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ БУДЕТ РАСТИ**

По сообщению французской коммерческой службы UBiFrance, в рамках Генерального плана развития здравоохранения до 2020 г. правительство Сингапура намерено в ближайшие пять лет удвоить бюджетные ассигнования на медицинские цели, доведя их до суммы, эквивалентной 5 млрд. евро. Это удвоение станет частью его социальной и экономической политики, которая будет содействовать улучшению качества медицинских услуг и росту притока иностранцев на лечение в Сингапур.

В связи со старением населения (к 2030 г. возраст одного из каждых пяти жителей Сингапура будет превышать 65 лет) генеральный план предусматривает увеличение числа больничных коек в стране на 3,7 тыс., а также строительство новых государственных больниц и медицинских центров, в том числе двух больниц общего профиля в Сянгканге и Джуронге и четырех больниц в небольших поселениях. В текущем году начнут работать два специализированных центра - National Heart Centre и NUH Medical Centre.

Открытие новых больниц, развитие медицинского туризма и старение населения будут способствовать расширению спроса в стране на новое современное медицинское оборудование. Понадобятся также 20 тыс. дополнительных медсестер, медиков и стоматологов.

Емкость сингапурского рынка медицинского оборудования составляет около 180 млн. евро в год. Перед продажей данное оборудование должно быть обязательно зарегистрировано в Министерстве здравоохранения.

Наибольшим спросом на рассматриваемом рынке пользуются оборудование для лечения сердечно-сосудистых заболеваний, ортопедическая техника, диагностические системы со средствами отображения, радиационно-терапевтическая аппаратура, оборудование для неврологии.

Большинство продаваемого в стране медицинского оборудования относится к импортной продукции. Самым крупным поставщиком последней являются США, доля которых в общем сингапурском импорте в 2010 г. составила 30%; далее следуют Япония (12%) и КНР (9%).

Сингапур позиционирует себя в качестве регионально-го дистрибуторского центра и узлового центра по биомедицинским исследованиям. Там насчитывается более 600 импортеров и дистрибуторов медицинского оборудования, а также около 70 его производителей. Благоприятное географическое положение и поощрительная политика сингапурского правительства привлекли на этот рынок около 30 международных компаний по производству медицинского оборудования, в том числе таких крупных, как Abbott, Becton Dickinson, Boston Scientific, Cardinal Health, Covidien, GE, Johnson & Johnson, Medtronic, Philips и Siemens Medical. Эти компании создали там свои производственные и исследовательские подразделения, где работает в общей сложности примерно 1,5 тыс. человек.

Производство медицинского оборудования в Сингапуре возросло с 950 млн. евро в 2000 г. до 2,7 млрд. в 2011г. Значительная его часть приходится на указанные выше 30 международных компаний. Для привлечения еще большего числа производителей в стране создается парк Medtech Hub (на площади 7 га), который станет кластером по изготовлению медицинской техники. Решение о размещении в нем своих предприятий уже приняла около 10 фирм, включая Biosensors International.

Политическая, экономическая и социальная стабильность, защита интеллектуальной собственности и наличие квалифицированной англоязычной рабочей силы делают возможным превращение Сингапура в региональный центр производства медицинского оборудования. Эта страна обеспечивает 30% мирового выпуска слуховых протезов и 10% - контактных линз. Кроме того, на нее приходится около половины глобального производства термо-устройств для амплификации сегментов ДНК и биочипов.

Медицинским достижениям Сингапура способствуют его успехи в электронике, управлении производством и логистикой, литье пластмассовых и металлических изделий, обработке поверхностей, чистке, стерилизации и упаковке. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

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

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

**МИРОВОЙ РЫНОК: НАМЕЧЕНЫ СДВИГИ НА РЫНКЕ СМАРТФОНОВ**

Газета Financial Times, которую цитирует BBC, отмечает успех корпорации Google в ее борьбе с корпорацией Apple за рынок программного обеспечения для мобильных устройств. Разрыв в числе загруженных программ, существующий в пользу Apple, быстро сокращается, и в ближайшие месяцы Google должен стать лидером в этой области.

Операционная система Android, которая используется в смартфонах, а теперь и в планшетных компьютерах, оказалась крайне популярной в странах Азии и Африки.

В прошлом году корпорация Apple продала 600 млн. портативных устройств, а Google реализовал 900 млн. таких устройств, в том числе смартфонов, планшетников и портативных компьютеров. (Forbes.kz/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**ЮЖНАЯ КОРЕЯ: SAMSUNG ELECTRONICS БУДЕТ ОСНОВНЫМ ПОСТАВЩИКОМ ДИСПЛЕЕВ ДЛЯ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ IPAD**

Несмотря на серьезное противостояние Samsung и Apple на рынке, первая из компания все-таки будет поставлять второй дисплеи класса Retina для использования в производстве нового поколения планшетов iPad и iPad Mini.

Об этом сообщают азиатские СМИ со ссылкой на источники в Samsung. При этом они сообщают, что южнокорейская компания станет не единственным поставщиком подобной продукции для калифорнийской Apple, однако будет занимать ключевую позицию.

Источники отмечают, что Samsung готовит для Apple 7.9- и 9,7-дюймовые сенсорные дисплеи Retina с разрешением 2048x1536 пикселей. Первыми в очереди на поставки числятся экраны для iPad Mini, которые должны появиться на полках магазинов уже в III квартале.

За ними начнутся и поставки экранов большего размера, которые будут применяться в классических Apple iPad. Появление iPad 5 запланировано на IV квартал.

Первыми планшетами с экранами такого типа стали iPad третьего поколения. Тогда Samsung также участвовала в производстве соответствующих комплектующих. Другими поставщиками Retina дисплеев для Apple являются компании Sharp и LG Display.

При этом нынешние iPad mini оснащены обычными дисплеями, производство которых лежит на плечах тайваньской AU Optonics. Сможет ли компания поставлять для Apple дисплеи Retina пока не ясно.

Также некоторые аналитики выражают сомнения, что обновленный iPad mini появится в свободной продаже в начале осени. Некоторые из них полагают, что это может произойти ближе к концу года.

Ранее комиссия по международной торговле США ввела запрет на импорт в страну смартфонов iPhone и планшетов iPad по требованию Samsung Electronics.

Apple обвиняют в нарушении патентов Samsung, в результате чего под запрет на ввоз в США попадут iPhone 4, iPhone 3GS, iPad 3G, iPad 2 3G, но только те устройства, которые связаны контрактом с AT&T. Запрет не коснется новых гаджетов Apple, так как те используют технологии, которые обходят или не применяют средства, описанные в патенте.

Apple - американская высокотехнологичная корпорация, которая занимается производством программного обеспечения, персональных компьютеров, аудиоплееров и телефонов. Реализует часть своей 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.

Samsung Electronics - флагман промышленности Южной Кореи и мировой лидер в производстве полупроводников, телекоммуникационного и цифрового оборудования. Компания занимает ведущие позиции на мировых рынках ЖК-дисплеев, смартфонов и микрочипов памяти Dram и Nand.

Стоимость Samsung Electronics достигает \$160 млрд. Сотрудниками компании являются 206 тыс. человек, которые работают в 72 странах. По итогам 2012 г. Samsung заработала \$22,2 млрд. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**ЮЖНАЯ КОРЕЯ: SAMSUNG ELECTRONICS ГОТОВИТСЯ ВЫПУСТИТЬ GALAXY S5 С АЛЮМИНИЕВЫМ КОРПУСОМ**

Galaxy S5 скорее всего оснастят металлическим корпусом. Об этом сообщает AndriodGeegs со ссылкой на источник в компании.

Сообщается, что корпус будет алюминиевый. Представители компании косвенно подтверждают эту информацию, так как в последнее время ушли от классического подхода "дешево спроектировать, дешево собрать, дешево починить". В Samsung все чаще говорят о том, что эксперименты с более дорогими материалами не табу.

Также сообщается, что корейская компания разработала Design 3.0, и речь идет именно о внешнем виде следующего гаджета из линейки Galaxy S. Якобы этот телефон будет сделан по тому же принципу, по которому с небольшими вариациями проектируются iPhone, Xperia Z, HTC One и другие представители топового сегмента.

Galaxy S5 будет построен вокруг единой рамки, она и будет выполнена из алюминия. Это значит, что знаменитой съемной батарейки, которую легко заменить, мы больше не увидим.

Предыдущий представитель линейки Galaxy S, был перзентован в начале года, а в продажу поступил в апреле. И совсем недавно была представлена его вариация Galaxy S4 Active, которая в продажу поступит только летом.

Samsung Electronics - флагман промышленности Южной Кореи и один из мировых лидеров в производстве полупроводников, телекоммуникационного и цифрового оборудования. Компания занимает ведущие позиции на мировых рынках ЖК-дисплеев и микрочипов памяти Dram и Nand. Стоимость Samsung Electronics достигает \$160 млрд. Сотрудниками компании являются 206 тыс. человек, которые работают в 72 странах. По итогам 2012 г. Samsung заработала \$22,2 млрд. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

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

**УКРАИНА СЧИТАЕТ ПЕРСПЕКТИВНЫМ СОЗДАНИЕ  
СОВМЕСТНЫХ С БЕЛАРУСЬЮ ПРЕДПРИЯТИЙ ПО ПРОИЗВОДСТВУ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ**

Украина считает перспективным создание совместных с Беларусью предприятий по производству сельскохозяйственной техники. Об этом сообщил министр экономического развития и торговли Украины Игорь Прасолов на встрече с министром промышленности Беларуси Дмитрием Катериничем. "Беларусь и Украина друг для друга являются мощными партнерами, и, несмотря на то, что в мировой экономике есть определенные проблемы, у наших стран сложились достаточно устойчивые экономические отношения. Увеличение производства сельскохозяйственной техники очень важно для нашей страны, потому что сельскохозяйственный рынок растет, необходимо увеличивать экспортные возможности, а это зависит от техники", - отметил министр. Поэтому, по его мнению, создание совместных с Беларусью предприятий по производству сельхозтехники для Украины является перспективным направлением. "Это позволит нам осуществлять необходимую модернизацию парка комбайнов, прицепных устройств, тракторов и другой техники. По разным подсчетам, из-за нехватки сельхозтехники на украинских полях в год теряется около 5 млн. т зерна. Украине нужно обновить около 31 тыс. устаревших и энергозатратных тракторов, это очень много", - сказал Игорь Прасолов, подчеркнув, что с учетом имеющихся мощностей стране не под силу произвести необходимое количество тракторной техники.

Министр экономического развития и торговли обратил внимание, что Украина заинтересована в локализации производств, а не в создании предприятий по сборке техники. "К нам приезжает много иностранных машиностроительных компаний с предложениями, но отношения с Беларусью ценны для нас, поэтому нам стоит найти подходящее для двух сторон решение, собрать промышленников и быстрыми темпами производить необходимую технику", - считает Игорь Прасолов.

Министр промышленности Беларуси Дмитрий Катеринич также подчеркнул, что для того, чтобы Украине выполнить задачи по увеличению объема производства сельскохозяйственной продукции, необходимо обновление сельхозтехники. "Согласно расчетам, необходимо ежегодно обновлять и вводить в эксплуатацию около 7,5 тыс. комбайнов, это колоссальная цифра. Поэтому задача удвоить производство сложнотехнической техники к 2015 г. на площадях уже имеющихся в Украине предприятий, безусловно, серьезная", - считает министр.

Дмитрий Катеринич отметил, что Беларусь сохранила сельскохозяйственное машиностроение. "В свое время глава государства Беларуси поставил задачу самостоятельно обеспечивать продовольственную независимость страны. Мы с этим справились. Для реализации этой задачи нужна была современная техника, поэтому министерства промышленности, сельского хозяйства и НАН Беларуси под каждую культуру совместно разработали систему машин", - констатировал он. Сейчас, по словам министра, в планах усовершенствовать и обновить эти системы с учетом появления современных технологий. Дмитрий Катеринич считает, что специальным ведомствам Беларуси и Украины также стоит разработать подобные системы машин, чтобы понимать, в каком направлении двигаться совместным предприятиям. "В Украине есть много заводов, которые могли бы выпускать для совместных производств комплектующие детали, такие как аккумуляторы, шины, гидроаппаратуру, насосы и другие. Это в том числе позволит создать дополнительные рабочие места", - отметил министр.

Стороны также обсудили схемы финансирования поставок техники белорусского производства и совместно выпускаемой продукции. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД» (ХТЗ)  
УКРЕПЛЯЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТЬЮ**

7 июня на полях крупнейшего сельскохозяйственного предприятия Ярославской области - ЗАО "Агрофирма Пахма" состоялся Областной день поля. В рамках выставки было представлено свыше двухсот образцов современной почвообрабатывающей, кормозаготовительной и уборочной техники ведущих мировых производителей - Харьковский тракторный завод, "Ростсельмаш", "Гомсельмаш", "Бобруйскагромаш", CLAAS, JohnDeere, и других.

Официальный дилер ХТЗ в Ярославской области ЗАО "ЯР АПЦ" представил два трактора ХТЗ-17221, которые уже успешно работают на полях РФ. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: CLAAS НАЧИНАЕТ ПРОИЗВОДСТВО КОМБАЙНОВ  
В ПАО «ХЕРСОНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»**

Четвертая по мощностям компания в мире по производству сельскохозяйственной техники CLAAS сообщила, что изучает возможности инвестирования в Украину. Об этом 13 июня на международной бизнес-конференции ABC: Ukraine & Partners заявил региональный менеджер по экспорту группы компании CLAAS Томас Клаусницер.

Базой производства немецких зерноуборочных комбайнов в Украине станет Херсонский машиностроительный завод. "Мы провели экономический анализ целесообразности пуска производства техники в Украине. Уже в этом году мы планируем открыть пилотный проект, который далее будем развивать в масштабные мощности. Украина для нас очень интересная площадка для расширения присутствия компании в мире и СНГ, поскольку имеет серьезный географический потенциал и сильные традиции развития сельского хозяйства", - подчеркнул Томас Клаусницер.

Компания CLAAS - немецкая машиностроительная компания, лидер среди производителей сельскохозяйственной техники. Компания имеет 14 заводов в Европе, Азии и Америке, на которых работает более 8 тыс. человек. К продукции CLAAS входят зерно-и кормоуборочные комбайны, тракторы, пресс-подборщик, кормовые машины, телескопические погрузчики. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### СНГ: УКРЕПЛЯЕТСЯ СОТРУДНИЧЕСТВО ОАО «РОСТСЕЛЬМАШ» И КАЗАХСТАНА

Компания "Ростсельмаш" заключила меморандум о взаимном сотрудничестве с АО "Казагрофинанс". Подписание документа состоялось в Астане 26 июня. В рамках договора о сотрудничестве будет осуществляться совместная сборка комбайнов VECTOR 410KZ на базе ТОО "Комбайновый завод "Вектор". Реализация данного проекта позволит обновить парк сельскохозяйственной техники республики. Также подписание меморандума даст мощный импульс дальнейшему развитию отношений между двумя странами, обмену опытом, обучению и активному взаимодействию в области сельхозмашиностроения. "Казахстан - стратегический партнер для "Ростсельмаша". Подписание меморандума станет важным этапом в развитии машиностроительной отрасли, - отметил генеральный директор компании "Ростсельмаш" Валерий Мальцев.

В настоящий момент потребность казахстанских аграриев в технике в основном покрывается за счет импортных машин. Поэтому в стране остро стоит вопрос создания собственных сборочных производств. Пуск данного казахстано-российского проекта позволит снизить стоимость готовой продукции и сократить срок поставки техники. Но самое главное то, что совместное сборочное производство в Кокшетау поможет существенно обновить парк комбайнов в Казахстане. Данное соглашение достигнуто в рамках реализации послания президента Республики Казахстан Нурсултана Назарбаева о развитии партнерских отношений с Российской Федерацией, а также в рамках реализации совместного проекта по сборке техники. По предварительным данным казахстанская составляющая в проекте совместного сборочного производства комбайнов VECTOR 410KZ составит более 20%. Кроме финансирования сотрудничества будет осуществляться в направлении обмена опытом и информацией, обучения на базе "Ростсельмаша" сотрудников "КазАгроФинанс", привлечения эксперта от "Ростсельмаша" для работы в Казахстане. В рамках проекта продолжится закупка АО "КазАгроФинанс" техники, произведенной в ТОО "Комбайновый завод "Вектор", для последующей передачи в лизинг лизингополучателям Республики Казахстан. Дополнительно будут рассматриваться вопросы создания совместной сборки другой техники на территории Казахстана. По словам председателя правления АО "КазАгроФинанс" Гумара Рахимжанова, заключение данного меморандума может стать весомым шагом к развитию в республике целого ряда новых производств, по сбору доступной сельхозтехники для аграриев.

Компания "Ростсельмаш" осуществляет поставки техники на территорию Казахстана более 50 лет. "Ростсельмаш" и АО "КазАгроФинанс" сотрудничают в области закупки техники более десяти лет. Доля комбайнов "Ростсельмаш" в парке зерноуборочной техники страны составляет 42%. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### СНГ: КАЗАХСТАН ПЛАНИРУЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ

#### ПОЛНЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ЦИКЛ ПРОИЗВОДСТВА БЕЛОРУССКОЙ ТЕХНИКИ

На территории Казахстана работают 13 совместных сборочных предприятий по производству белорусской техники различного назначения. Постепенно они намерены отказаться от "отверточной" сборки и создать производства с полным технологическим циклом. Об этом заявил чрезвычайный и полномочный посол Казахстана в Беларуси Ергали Булегенов. По его словам, есть понимание с обеих сторон - и белорусской, и казахстанской - о том, что назрела необходимость двигаться дальше и переходить от сборочного производства, когда белорусское предприятие поставляет комплектующие для техники, которую собирают в Казахстане, к организации производства с полным технологическим циклом, когда будут использоваться комплектующие, произведенные в Казахстане. По мнению дипломата, это позволит в будущем "совместно выходить не только на рынок Казахстана, но и на рынки Центральной Азии, Сибири" и других регионов.

Вместе с тем Ергали Булегенов не считает перспективной организацию дополнительного сборочного производства белорусских тракторов в Павлодаре. Он напомнил, что такое производство успешно работает в Семей. Там уже выпускается около 1 тыс. тракторов МТЗ в год. Такого количества, по мнению дипломата, достаточно для внутреннего рынка Казахстана. Посол также подчеркнул, что белорусский опыт в производстве сельскохозяйственной техники и в целом по развитию агропромышленного комплекса представляет большой интерес для Казахстана. В стране принята новая стратегия развития до 2050 г., и Казахстан намерен к этому времени войти в тридцатку развитых стран. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### БЕЛАРУСЬ: РУП «БОБРУЙСКИЙ ЗАВОД ТРАКТОРНОЙ ДЕТАЛЕЙ И АГРЕГАТОВ»

#### ВОЗОБНОВИЛО ПОСТАВКУ ТРАКТОРНОЙ ТЕХНИКИ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В НОРВЕГИЮ

Бобруйский завод тракторной детали и агрегатов (Бобруйск) возобновил поставку тракторной техники собственного производства в Норвегию. В последние дни мая предприятие произвело отгрузку первого трактора из запланированных к отгрузке 3 тракторов "Беларус-320.4". Данная поставка в страну фьордов является первой после более чем 3-летнего перерыва. Тракторы с бобруйской маркой в Норвегию будут поставлены в адрес официального дилера РУП "Минский тракторный завод" компании AS Landbruksenteret.

Тракторы будут размещены в шоурумах как собственно AS Landbruksenteret, так и его региональных дилеров. Это позволит значительно расширить географию распространения и количество потенциальных потребителей. Планируется, что в рамках программы продвижения бобруйских тракторов на рынок Норвегии поставленные тракторы будут представлены норвежским партнером и в 3-4 национальных и региональных выставках в различных городах этой скандинавской страны. В частности, в середине сентября "Беларус-320.4" будет экспонироваться на национальной выставке в Сельорде (регион Телемарк). Уже определено, что в этой выставке бобруйский трактор будет представлен на стенде регионального дилера компании AS Landbruksenteret - фирмы "Нуршта Машин". Поставка тракторов в Норвегию стал еще одним шагом в расширении географии экспортных поставок техники с маркой бобруйского предприятия. В рамках данной стратегии в текущем году первые партии малогабаритных тракторов "Беларус" были поставлены также во Францию, Вьетнам и Камбоджу. При этом в страны Юго-Восточной Азии предприятием были поставлены "эксклюзивные" модели тракторов, разработанные и изготовленные с учетом требований, предъявляемых к данному виду техники условиями эксплуатации и особенностями агротехники возделывания традиционных сельхозкультур, в частности риса.

РУП "Бобруйский завод тракторных деталей и агрегатов" создано в 1945 г., и входит в состав ПО "Минский тракторный завод". Завод специализируется на производстве запасных частей к тракторам "Беларус". С 2007 г. на предприятии освоен выпуск малогабаритных тракторов "Беларус-320". Сегодня производственная программа предприятия насчитывает 9 основных моделей тракторов и коммунальной техники на их базе. В 2012 г. заводом было выпущено свыше 3000 тракторов. (Пресс-релиз РУП "БЗТДиА"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: ОАО «РОСАГРОЛИЗИНГ» ОСУЩЕСТВИЛО МАСШТАБНЫЕ ПОСТАВКИ СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ В ЧЕЧНЮ

ОАО "Росагролизинг" уделяет особое внимание развитию сельского хозяйства в регионах Северного Кавказа. Федеральный лизинг - доступный и выгодный механизм поддержки АПК и реальная возможность для реализации эффективных проектов в отрасли. В рамках неоднократных рабочих встреч генерального директора компании Валерия Назарова с руководством Чеченской Республики был разработан порядок совместных действий по модернизации АПК Чечни с участием ОАО "Росагролизинг". За все время сотрудничества в регион на условиях федерального лизинга поставлено 562 единицы современной техники, в том числе 148 тракторов, 138 комбайнов и 276 единиц автомобильной и прочей сельхозтехники.

С начала года в соответствии с заявками сельхозтоваропроизводителей Чечни в Республику поставлено 130 единиц техники. Крупнейшими лизингополучателями стали государственные предприятия: госхоз "Колос", ООО "Чеченагролизинг", госхоз "МТС Аргунский №1". Вся техника была передана в хозяйства к началу сезонных работ. В регионе уже приступили к уборке урожая, и работу комбайнов, поставленных "Росагролизингом", на полях госхоза "Центоройский" проверил 19 июня глава Чечни Рамзан Кадыров. "Сегодня мы начали уборку урожая. Мне выпала честь повести первый комбайн и намолотить первые центнеры зерна в госхозе "Центоройский". Я очень волновался и чувствовал огромную ответственность - на этом поле в молодости комбайнером работал мой отец, Герой России Ахмат-Хаджи Кадыров. Я помню здесь каждый метр земли. Намолот хороший. Ожидаем 22-25 ц/га экологически чистой продукции. Работать на такой технике одно удовольствие", - поделился он впечатлением. Масштабное обновление технического парка хозяйств активно поддерживается руководством Чечни - в 2013 г. впервые выделены республиканские субсидии в 100 млн. руб., компенсирующие часть лизинговых платежей.

В феврале-марте - современные тракторы и прицепное оборудование в лизинг - поступили в госхоз "Колос". Учитывая значимость и важность поставки, хозяйство посетило руководство Минсельхоза Чечни. Качественные показатели новой техники проверил заместитель председателя правительства ЧР - министр сельского хозяйства Муса Дадаев. "В республике была острая нехватка тяжелой техники для вспашки посевных площадей и в этом году на базе госхоза "Колос" мы приобрели современную технику с помощью ОАО "Росагролизинг". Мощные тракторы и прицепной инвентарь к ним в скором времени выйдут на посевные площади региона. Это значительно облегчит работу аграриев", - подчеркнул Муса Дадаев.

Директор ГУП "Госхоз "Колос" Аниса Муртазалиева рассказала, что приобретенная техника позволит засеять более 90% озимых культур в срок. "Думаю, в этом году к уборочной страде мы подойдем более подготовленными. А результаты уборки будут на порядок больше, чем в предыдущие годы", - отметила она.

По словам заместителя министра сельского хозяйства Чеченской Республики Джамалди Моллаева, "главной причиной выбора госхоза "Колос", для приобретения сельхозтехники стал тот факт, что на сегодняшний день он является одним из наиболее финансово стабильных хозяйств региона и отвечает всем требованиям ОАО "Росагролизинг".

Осматривая хозяйство в конце апреля, министр отметил, что "только в этом году к уборочной страде мы планируем закупить около 50 единиц высокопроизводительной техники, в том числе рисоуборочные и свеклоуборочные комбайны". Также руководство министерства планирует закупить и технику для овощеводства (культиваторы, сеялки). "Вся эта техника, конечно, не удовлетворит потребность в масштабах республики, но думаю, что 30-40% проблему нехватки техники мы перекроем", - отметил Муса Дадаев.

В мае-июне в соответствии с поступившими заявками "Росагролизинг" приобрел для чеченских аграриев 40 комбайнов производства комбайнового завода "Ростсельмаш". Получателями новой уборочной техники стали механизаторы госхоза "МТС Аргунский №1". Партии сельхозтехники на специальных грузовых платформах были доставлены в республику по железной дороге. На базе данного госхоза работает районная машинно-тракторная станция, которая в период сезонных работ обеспечивает техникой аграриев района: тех, для кого приобретение собственных агрегатов является слишком обременительным и дорогостоящим процессом. Одним из таких хозяйств стал госхоз "Центоройский".

19 июня в ходе рабочей поездки в Гудермесский район министр Муса Дадаев посетил госхоз "МТС Аргунский №1" с инспекцией. "Зерноуборочный комбайны высокопроизводительны и многофункциональны, мощность и безотказность комбайна "Ростсельмаша" - достойное решение для успешного развития АПК республики", - подчеркнул он.

Заместитель министра сельского хозяйства Джамалди Моллаев отметил комфортность новой техники. "Большая площадь остекления кабины и хорошая оптика, позволяет комфортно работать не только днем, но и ночью, такой комбайн - настоящая находка для высокоэффективной организации сельского хозяйства", - добавил Моллаев. При этом, обращаясь к собравшимся селянам, он сказал: "Напоминаем, что такую технику на условиях федерального лизинга могут использовать сельхозтоваропроизводители республики любой формы собственности".

Директор департамента растениеводства химизации и механизации министерства Хан-Паша Матуев отметил преимущества модернизации парка сельхозтехники. "Приобретение техники для ведения сельскохозяйственного бизнеса - важное условие его эффективного развития. Использование современной спецтехники позволяет повышать урожайность и рентабельность деятельности, а следовательно, делать бизнес в аграрной сфере более конкурентоспособным. Без современной техники показатели выращивания сельхозкультур оставляют желать лучшего", - отметил Хан-Паша Матуев.

Такая важная и нужная для аграриев Северного Кавказа работа по технической модернизации региональных АПК через привлечение средств федерального лизинга будет продолжена. Руководство Чечни совместно с ОАО "Росагролизинг" и в дальнейшем планирует поддерживать высокие темпы обновления агротехнопарка республики. В июне осуществлена поставка техники производства "ЕлАЗ" и комплекса прицепного оборудования по заявке Серноводского аграрно-технического колледжа Чечни. Также на рассмотрении в компании находятся заявки от лизингополучателей Чечни на приобретение партии тракторов. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

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

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

**РОССИЯ: ГК «РОСТЕХ» И NILES-SIMMONS-HEGENSCHEIDT (NSH)  
ВЫВЕДУТ СТАНКОСТРОЕНИЕ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ**

Входящий в госкорпорацию "Ростех" холдинг "РТ-Станкоинструмент" и один из ведущих немецких производителей токарных станков Niles-Simmons-Hegenscheidt (NSH) подписали соглашение о сотрудничестве. Это уже второй крупной европейский игрок станкостроительной отрасли, локализующий производство в России при поддержке "Ростеха". Вместе партнеры намерены наладить выпуск высокотехнологичных станков для автомобильной, железнодорожной, аэрокосмической, энергетической и других отраслей промышленности.

"Благодаря сотрудничеству с NSH предприятия "Ростеха" получают доступ к самым современным технологиям по созданию металлообрабатывающего оборудования европейского уровня, - заявил гендиректор "РТ-Станкоинструмент". - Локализация производства будет способствовать росту наших компетенций в области изготовления современных металлообрабатывающих станков".

В рамках соглашения планируется пуск крупноузловой сборки немецких токарных станков высокой точности с последующей локализацией производства компонентов на базе предприятий холдинга "РТ-Станкоинструмент". В будущем партнеры рассматривают возможность создания совместного предприятия с передачей уникальных германских компетенций и технологий для разработки новейших технологий механообработки, создания современного высокотехнологичного металлообрабатывающего оборудования и его внедрения на отечественных предприятиях.

Основными потребителями производимого оборудования станут российские предприятия, выполняющие заказы для РЖД, ОАК, а также предприятия автомобильной промышленности. Продвижение и реализация станков будет осуществляться через торговый дом холдинга - "ВО "Станкоимпорт".

Партнерство предусматривает также создание программ по обучению персонала "РТ-Станкоинструмент", проведение стажировок специалистов российской компании на предприятиях NSH, а также совместные разработки инновационных технологий в области станкостроения. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ВЫСТАВКА «МЕТАЛЛООБРАБОТКА» ПОДТВЕРДИЛА ВОСТРЕБОВАННОСТЬ ТОВАРОВ И УСЛУГ,  
ПРЕДЛАГАЕМЫХ ООО «УРАЛЬСКАЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ (УМК) «ПУМОРИ»**

Первые итоги работы Уральской машиностроительной корпорации "Пумори" на международной выставке "Металлообработка-2013" (27-31 мая, Москва, ЦБК "Экспоцентр") убедительно подтвердили: востребованность на российском рынке оборудования, инструмента и услуг, предлагаемых корпорацией, неуклонно растет.

"Спрос на оборудование, входящее в товарный портфель "Пумори", вырос на 40% по сравнению с 2012 г., - отметил коммерческий директор корпорации Олег Полукаров. - В частности, увеличился спрос на такие стратегические корпоративные продукты, как Okuma - на 34%, на станки индийских производителей ACE, AMS и Electronica - на 25%, а на выпускаемые компанией Fastems системы и средства автоматизации производства - в несколько раз".

Большой интерес вызвали металлообрабатывающие станки японского производителя с мировым именем Toshiba Machine, впервые представленные Уральской машиностроительной корпорацией "Пумори" на московской выставке. Спрос на это оборудование, вызванный решением задач по модернизации предприятий тяжелого машиностроения, полностью соответствует запланированным цифрам.

Представители Toshiba Machine провели семинар "Станки Toshiba для модернизации тяжелого машиностроения России", на котором познакомили участников с новейшими техническими решениями в производстве станков Toshiba Machine, а также с уникальными возможностями оборудования, которое позволяет перейти на новый уровень производства.

Особое внимание на стенде было уделено вспомогательному инструменту производства "Пумори". В частности, представлены новинки: фрезерные патроны с механически запрессованной цангой по технологии полого конуса, точные системы с электронной индикацией перемещения и новая серия расточных систем для черновой и чистовой обработки. "В беседах с посетителями специалисты компаний корпорации приходят к выводу, что для успешного решения инженеринговых задач и технического перевооружения предприятий российского машиностроения настоятельно требуются комплексный подход и грамотное управление портфелем товаров и услуг. Именно по этому пути намерена продолжать свое движение наша корпорация", - сказал в заключение О. Полукаров. (Пресс-служба УМК "Пумори"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**ЕВРОПА: SANDVIK COROMANT РАСШИРЯЕТ ГЕОГРАФИЮ НИОКР**

В апреле в Роверето (Италия) состоялось открытие нового модернизированного Центра исследований и разработок Sandvik Coromant в области цельных концевых фрез. Это первый научно-исследовательский центр компании в Италии и третий центр в рамках нового глобального подразделения НИОКР, включающего также офисы в Шеффилде (Великобритания) и Хальмстаде (Швеция).

Подразделение занимается исследованием и разработкой новой продукции в области осевого инструмента для сверления, резьбонарезания и фрезерования. Все центры получили многомиллионные инвестиции, которые были направлены на создание рабочей среды, опытных цехов и лабораторий, оснащенных по последнему слову техники. Строительство центра в Италии частично было профинансировано автономным регионом Тренто, оказывающим мощную поддержку исследованиям и разработкам, рассматривая их как важную часть своей экономики.

"Инвестиции в разработку осевого инструмента в Хальмстаде, Шеффилде и Роверето вносят вклад в развитие глобальной сети НИОКР, а также являются важной частью возрастающего многообразия внутри Sandvik Coromant", - говорит Горан Бертер, вице-президент по НИОКР Sandvik Coromant.

По мере развития отрасли возрастают требования к сокращению цикла НИОКР и производства. С самого начала Sandvik Coromant делает ставку на технологическое лидерство за счет исследований и разработок. Мировое положение компании позволяет ей участвовать в опытно-конструкторских проектах заказчиков, что ведет к появлению оптимизированной продукции, усовершенствованных видов обработки и новых стандартов производительности. Сегодня компания сотрудничает с более чем 70 сторонними центрами компетенции, университетами и институтами.

Все три Центра ведут активную совместную работу со сторонними партнерами, такими как университеты и исследовательские центры. Например, Центр в Хальмстаде располагается недалеко от Хальмстадского университета, а в Шеффилде - рядом с Центром перспективного проектирования (AMRC), специализирующимся на работе с промышленными предприятиями: начиная международными аэрокосмическими гигантами и заканчивая малыми и средними компаниями. Центр исследований и разработок в Роверето помимо прочего тесно сотрудничает с Трентским университетом и Миланским техническим университетом.

Для расширения уникальной компетенции в области осевого инструмента компания решила повышать уровень компетентности инженеров-разработчиков в Великобритании, Швеции и Италии. "Осевой инструмент - наше фокусное направление, где мы имеем большие амбиции. Это позволяет нам быть ближе к нашим заказчикам и партнерам, участвовать в их проектах, внедряя новейшие технологии", - говорит Дэвид Гулборн, менеджер по исследованиям и разработкам цельного осевого инструмента.

Новый центр исследований и разработок в Италии занимает около 800 кв. м, что вдвое превышает размеры старого центра. Цех и лаборатория были модернизированы, а парк станков расширен за счет нового высокотехнологичного оборудования и технологий 3D сканирования и моделирования последнего поколения.

Центр в Роверето расположен в том же месте, что и завод по производству цельных твердосплавных концевых фрез, продаваемых по всему миру. Завод был основан еще в 1925 г., но тогда сверла изготавливались под маркой Cofler.

Команда специалистов в Италии включает инженеров и лаборантов. Треть команды составляют женщины, включая главу отдела Джованну Маланьино, которая также отвечает за проект развития Центра. "Компания Sandvik всегда подерживала многообразие. Центр в Роверето является хорошим примером, особенно для Италии. Когда я поступила на инженерный факультет в Техническом университете Турина, то там учились в основном юноши, девушки были в явном меньшинстве. Теперь я горжусь тем, что стою во главе команды компетентных и мотивированных инженеров и специалистов, треть из которых женщины", - говорит Джованна Маланьино.

Основными направлениями деятельности отдела являются проектирование инструмента, проведение экспериментов, а также разработка новой продукции, новых технологий, новых методов фрезерования и новых материалов. (Пресс-служба компании Sandvik Coromant/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

## СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

### УКРАИНА: НОВИНКАМИ ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ» УКОМПЛЕКТОВАН РОССИЙСКИЙ КИРПИЧНЫЙ ЗАВОД «АЖЕМАК»

ПАО "Харьковский машиностроительный завод "Красный Октябрь", единственный в странах Восточной Европы поставщик комплексных технологических решений для кирпичных заводов, завершил поставки новейшего оборудования для завода "Ажемак" (холдинг "Башкирский кирпич").

Российский производитель в начале июня получил новейший высокопроизводительный автомат резки PL500, и сейчас харьковские специалисты готовят его к вводу в эксплуатацию. Кроме того, несколькими месяцами ранее на это же предприятие был поставлен вакуумный пресс нового поколения PL100. Оба комплекса - новейшие разработки конструкторского бюро "Красного Октября", не уступающие по своим техническим характеристикам европейским аналогам.

При создании PL500 разработчики ориентировались на лучшие европейские образцы, такие как автомат швейцарской фирмы "Фрейматик". В конструкции ключевых узлов используется импортная комплектация, в частности, применены мотор-редукторы Lenze и Motovario, пневмооборудование CAMOZZI. Новинка по некоторым характеристикам превосходит европейские аналоги, но при этом дешевле примерно на 30%. Автомат производительностью до 15 тыс. штук условного кирпича в час позволяет резать керамический брус с высокой точностью с одновременным нанесением фасок на три грани кирпича.

Поставленный в феврале "Ажемаку" экструдер PL100 способен перерабатывать 20-60 т сырья в час и предназначен для производства различных видов кирпича и керамического камня на линиях производительностью от 15 до 90 млн. условного кирпича в год. В PL100 также применяются комплектующие европейских производителей. В частности, здесь установлены планетарные редукторы итальянской компании Bonfiglioli, система управления французской фирмы Schneider, моторы-редукторы Lenze (Германия). Пресс выполнен на уровне лучших европейских образцов, но при этом в 1,7 раза дешевле.

ПАО "Харьковский машиностроительный завод "Красный Октябрь" (торговая марка - Plinfa) - единственное в странах Восточной Европы и СНГ специализированное предприятие, осуществляющее все виды профильных работ при строительстве и модернизации кирпичных заводов: исследование сырьевой базы, проектирование технологического цикла, разработку и производство оборудования, его шеф-монтаж и сервисное обслуживание. Основные потребители продукции - заводы по производству кирпича и керамических блоков мощностью от 15 до 120 млн. кирпича в год. География поставок предприятия - все страны СНГ, Восточная Европа, Азия, Северная Африка. Предприятие основано в 1870 г., сегодня на нем занято 280 человек. (Пресс-служба ПАО "Харьковский машиностроительный завод "Красный Октябрь"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### РОССИЯ: ДЛЯ ЭКСКАВАТОРОВ KOMATSU РАЗРАБОТАН КОВШ УВЕЛИЧЕННОГО ОБЪЕМА

ООО "Комацу Мэнүфэкчуринг Рус" проводит апгрейд машин для российского рынка, снабжая их новыми опциями в соответствии с запросами покупателей.

Для этого компания создала отдельный конструкторский отдел, инженеры которого целенаправленно занимаются разработкой специальных опций для серийной продукции, поступающей на российский рынок.

Экскаватор Komatsu PC200 инженеры компании снабдили новым ковшом, объем которого увеличился и составил 1 куб. м по SAE и 0,9 куб. м по CECE. Модель предназначена для работ с грунтом, плотность которого не превышает 1,5 т/куб. м. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: ООО «ЧЕТРА - ПРОМЫШЛЕННЫЕ МАШИНЫ» ПОКАЗАЛО КОНЦЕПТЫ НОВОЙ ТЕХНИКИ НА ВЫСТАВКЕ «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ – 2013»

В начале июня российская компания "ЧЕТРА - Промышленные машины" представила в Москве на выставке "Строительная техника и технологии - 2013" концепты шарнирно-сочлененного самосвала С-33 и бульдозера Т-6, выпущенные на заводе "Промтрактор" (Концерн "Тракторные заводы").

С-33 - первый колесный самосвал, выпущенный ОАО "Промтрактор". Машины данного класса используются в горнодобывающей промышленности и строительной отрасли, где требуется повышенная проходимость и маневренность для транспортировки тяжелых грузов в суровых климатических условиях. В создании С-33 учтен опыт ведущих мировых производителей сочлененных самосвалов. Машина оснащена трансмиссией и мостами фирмы ZF, шинами Mitas, блоками клапанов и узлами гидравлики трансмиссии PMS Polarteknik, рулевым управлением Eaton. Кузов самосвала грузоподъемностью 33 т, изготовлен из высокопрочной стали Hardox 450. Машина приводится в движение шестицилиндровым дизельным двигателем Cummins.

Вторым концептом, представленным на СТТ-2013, стал самый миниатюрный в линейке ОАО "Промтрактор" гусеничный бульдозер Т-6. Это единственный промышленный трактор данной мощности в мире, который можно транспортировать без оформления разрешительных документов в ГИБДД на автомобилях КАМАЗ-65117. Чтобы продемонстрировать его габариты, на выставке он был подвешен на стреле трубоукладчика "ЧЕТРА-ТГ-122".

Т-6 оснащен прямым поворотным гидрофицированным отвалом и прицепным устройством. Бульдозер весит 9400 кг и предназначен для выполнения землеройных работ в городских условиях, а также легких работ в промышленном, дорожном, нефтегазовом и гидротехническом строительстве. В Т-6 установлена просторная кабина, оснащенная согласно современным требованиям к эргономике рабочего места оператора и обеспечивающая оптимальный обзор рабочей площадки и отвала. Интуитивное управление одним джойстиком снижает утомляемость оператора, а также делает управление машиной особо точным. (Пресс-млужба "ЧЕТРА-ПМ"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### Статистика

#### ЕВРОПА: ПРОИЗВОДСТВО СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В АПРЕЛЕ 2013 ГОДА СНИЗИЛОСЬ

Агентство Eurostat опубликовало данные о производстве строительной техники в апреле, анализ которых показывает продолжающийся спад на европейском рынке. Согласно данным Eurostat, выпуск строительной техники в Евроне (в отчет включены показатели 15 членов союза) упал на 6,6%, в Евросоюзе (27 стран) - на 5,9%.

Польша, Португалия, Словения и Испания входят в число стран, где снижение производства наиболее ярко выражено. Падение составило 25,1%, 24,4%, 19,3% и 15,3% соответственно. В то же время в Венгрии, Болгарии и Швеции наблюдается положительная тенденция - 9,8%, 3,9% и 2,5% в плюсе.

Анализ данных апреля и марта показал рост производства в Евроне на 2%. В Евросоюзе цифра скромнее - 0,9%. Наилучшие показатели у Германии, Португалии, Италии. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ЛИНЕЙКА ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ JCB LTD. ДОПОЛНИЛАСЬ 6-ЦИЛИНДРОВОЙ МОДЕЛЬЮ

Компания JCB намерена укрепить позиции на рынке дизельных двигателей. Недавно британский производитель сообщил о скором пуске в серийное производство первого 6-цилиндрового двигателя Dieselmax 672. По информации JCB, основой для создания 7,2-литровой новинки стал успешный 4-цилиндровый мотор Dieselmax объемом 4,8 л. Также как и его предшественник, Dieselmax 672 будет оборудован турбокомпрессором с неизменной геометрией крыльчатки, системой впрыска топлива под высоким давлением с единой топливной магистралью Delphi и электронной системой управления. Известно, что изначально новые Dieselmax 672 планируют адаптировать под стандарт токсичности Stage II и в таком варианте поставят на рынки России, Бразилии и Китая. Первыми машинами, оснащенными новыми 6-цилиндровыми моторами, станут гусеничные экскаваторы JS330 и JS360. В дальнейшем моторами Dieselmax 672 планируют комплектовать и другую технику. Моторы стандарта Tier 4 final станут доступны в середине 2015 г.

Судя по информации производителя, новый двигатель будет доступен в четырех вариантах мощности - 188, 221, 255 и 302 л. с. (140, 165, 190 и 225 кВт соответственно), с максимальным крутящим моментом 1200 Нм. Также компания-производитель утверждает, что по сравнению с предыдущими вариантами двигателей экскаваторов серии JS новый Dieselmax 672 экономичнее на 8%, а интервал его техобслуживания достигает 500 моточасов.

Разработка нового 6-цилиндрового мотора обошлась JCB в \$70 млн. Известно, что выпуск Dieselmax 672 будет осуществляться на современном заводе в Фостоне, графстве Дербшир. Для организации массового производства Dieselmax 672 компании дополнительно придется нанять порядка 50 рабочих. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

#### США: DEERE & COMPANY ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ФИНАНСОВОГО ГОДА ЗАРАБОТАЛА РЕКОРДНЫЕ \$1,084 МЛРД.

Чистая прибыль Deere & Company в II квартале составила \$1.084 млрд. (\$2.76 за акцию); показатели за аналогичный период прошлого года составили \$1.056 млрд. (\$2.61 за акцию).

За 6 месяцев 2013 ф. г. чистая выручка компании составляла \$1.734 млрд. (\$4.41 за акцию) в сравнении с показателями \$1.589 млрд. (\$3.91 за акцию) за аналогичный период прошлого года.

Выручка по всему миру за II квартал выросла на 9%, составив \$10.914 млрд., а также на 9% за 6 месяцев до стигнув \$18.335 млрд. за 6-месячный период. Выручка от продажи оборудования составила \$10.265 млрд. за квартал и \$17.058 млрд. за 6 месяцев, в сравнении с показателями аналогичного периода прошлого года - \$9.405 млрд. и \$15.524 млрд. соответственно. "Продемонстрировав рекордные финансовые показатели во II квартале, John Deere успешно продвигается на пути к высоким годовым результатам", - заявил Сэмюэль Аллен, исполнительный директор и председатель совета директоров Deere & Company. Аллен отметил, что продажи и доход II квартала были самыми высокими за всю историю компании. "Результаты Deere являются отражением благоприятных условий в мировом сельхоз секторе, продолжающем набирать свою мощь. Показатели компании говорят об искусном выполнении операционных и маркетинговых планов, направленных на расширение нашего глобального присутствия". (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### США: DEERE & COMPANY ПРОДОЛЖАЕТ ОБНОВЛЯТЬ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

Обе машины характеризуются повышенной комфортностью, улучшенной производительностью и обладают малым радиусом свеса поворотной платформы.

Одной из главных особенностей 75G и 85G является 53-сильный дизельный двигатель (39,6 кВт), соответствующий стандартам Stage IIIB/Tier 4 Final. Мотор оборудован сажевым фильтром (DPF) с функцией автовосстановления, позволяющей избежать влияния регенерации на производительность.

Дополнительно на гусеницы новых машин можно установить резиновые башмаки либо усиленные резиновые ленты, дающие возможность 75G и 85G работать на бетонированных поверхностях и заезжать на бордюры без угрозы их повреждения. Ширина рукоятей, ковшей, гусеничной ленты и прочего оборудования, обеспечивающего еще большую универсальность, может быть различной.

Экскаватор 85G наделен функцией независимого поворота стрелы, способствующей лучшей маневренности машины и позволяющей работать на труднодоступных участках.

Обе машины укомплектованы новой кабиной с увеличенным пространством для ног, оснащенной (в стандартной комплектации) многофункциональным дисплеем и сиденьем с пневмоподвеской.

Также в экскаваторах предусмотрено два рабочих режима - силовой и экономичный. Первый предназначен для выполнения стандартных операций и регулирует баланс скорости и расхода топлива. Второй предназначен для выполнения более легких задач при небольшом расходе топлива (за счет ограничения максимальных оборотов мотора) и низком уровне шума. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

### США: ФИРМА HYUNDAI CONSTRUCTION EQUIPMENT AMERICAS, INC. ПРЕДСТАВИЛА НОВУЮ СЕРИЮ ЭКСКАВАТОРОВ

Фирма Hyundai Construction Equipment Americas, Inc. анонсировала выпуск трех моделей новой серии 9A.

В настоящее время к производству подготовлены 3 модели новой серии. Новинки, относящиеся к экскаваторам среднего и тяжелого класса, получили индексы 330LC-9A, 380LC-9A и R300LC-9A. Отличительной чертой новых машин является двигатель, соответствующий жестким требованиям экологического стандарта Interim Tier 4, а также улучшенная гидросистема.

Эксплуатационная масса Hyundai R300LC-9A составляет 30,96 т, мощность дизельного двигателя - 212 л. с., на кромке ковша усилие равно 5,7 т. Что касается экскаватора 330LC-9A, его эксплуатационная масса составляет 34 т, двигатель имеет мощность 268 л. с. Модель 380-9A наделена двигателем, мощность которого составляет 290 л. с., масса этой новинки - 39,1 т. Комплекуются экскаваторы дизелями Cummins. Модель 300LC-9A агрегируется двигателем QSB6.7, а на две другие модели новой серии установлен двигатель QSL9.

Отличительная особенность двигателей - наличие системы, позволяющей регулировать угол установки лопаток в сопломом аппарате турбины турбокомпрессора в зависимости от нагрузки на двигатель, а также частоты вращения коленчатого вала. Ряд усовершенствований включает: имеющий переменную частоту вращений привод вентилятора, систему перевода двигателя при отсутствии нагрузки на холостой ход с 2 режимами малого газа, а также 3 режима работы гидросистемы и двигателя - экономичный, стандартный и полной мощности.

Временные интервалы между смазываниями подшипников шарниров новых экскаваторов Hyundai серии 9A увеличены до 250 часов. Достичь этого удалось за счет доработки их конструкции. Помимо этого, в подшипниках используются новые полимерные вкладыши. Увеличились и другие интервалы сервисного обслуживания: периоды обслуживания фильтров рабочей жидкости до 1000 моточасов, масляных фильтров до 5000 моточасов. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

### ЮЖНАЯ КОРЕЯ: HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES (НИ) ДОПОЛНИЛА СЕРИЮ 9А ДВУМЯ НОВЫМИ ЭКСКАВАТОРАМИ

Обе новинки от Hyundai (модели R520LC-9A и R480LC-9A) оборудованы двигателями Cummins QSX11.9 мощностью 372 л. с., соответствующими стандартам EU Stage IIIB/Tier 4I.

В отличие от R520LC-9 и R480LC-9 (ранних моделей), новые гусеничные экскаваторы наделены более мощной гидросистемой и отличаются увеличенными в размере кабинами с безопасными цельными стеклами.

Управлять новинками можно с помощью Remote Management. Данная система осуществляет диагностику рабочего состояния машины и всю важную информацию выводит на монитор.

Пока это вся информация, предоставленная производителем о новых гусеничных экскаваторах. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

### ЯПОНИЯ: KOMATSU LTD. ПРЕДСТАВИЛА НОВИНКУ В КЛАССЕ ЭКСКАВАТОРОВ С МАЛЫМ РАДИУСОМ ПОВОРОТА

Новая модель Komatsu PC138US-10 появилась в линейке гусеничных экскаваторов с малым радиусом поворота платформы Dash-10.

В зависимости от исполнения новинка имеет массу 13400-14467 кг. Компактные габаритные размеры и радиус поворота платформы позволяют Komatsu PC138US-10 эффективно работать в условиях города и прочих местах с ограниченным пространством. При этом, несмотря на уменьшенный за счет контурного дизайна кабины радиус поворота, грузоподъемность PC138US-10 сопоставима с грузоподъемностью обычных экскаваторов. Кабина оператора спроектирована специально для новой модели и имеет систему защиты при опрокидывании ROPS и раздвижную дверь.

Агрегируется новый экскаватор двигателем стандарта Tier 4i, имеющим мощность 69,7 кВт. По сравнению с ранее выпускавшейся моделью у PC138US-10 более производительный мотор, а потребление топлива стало меньше на 7%.

Komatsu PC138US-10 имеет демпфирующую подвеску, способствующую снижению на рабочем месте уровня вибраций. На жидкокристаллическом семидюймовом мониторе отображается вся необходимая информация, которая доступна на 25 языках.

Всего у новинки 6 режимов работы: высокой мощности, экономичный, работа в высокопроизводительном и экономичном режиме с навесным оборудованием, подъем, а также режим работы с гидромолотом. (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

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

**УКРАИНА: ПАО «СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ЗАВОД» («СЕВМОРЗАВОД», СМЗ)  
В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ БУДЕТ ЗАГРУЖЕНО**

Главный акционер ПАО "Севастопольский морской завод" (АРК), народный депутат Петр Порошенко уверен, что в ближайшие годы судозавод будет загружен, как внутренними, так и экспортными заказами. Как сообщается в размещенном на сайте П. Порошенко сообщении пресс-службы завода, в ходе празднования 230-летия СМЗ, ведущий акционер предприятия проинформировал трудовой коллектив о планируемой производственной программе судозавода.

В частности, сообщил П. Порошенко, СМЗ уже прошел сертификацию в России и готов приступить к выполнению заказов Министерства обороны РФ. "Уже подписаны сертификаты у специальных служб Российской Федерации, которые доверили заводу, учитывая его традиции и ваш профессионализм, право осуществлять модернизацию Черноморского флота России. Дело за малым: дождаться решения командования Черноморского флота о направлении заказов на завод", - сказал он.

Вместе с тем, отметил П. Порошенко, правительство Украины, наконец, разморозило программу по строительству понтона для плавучего крана, которое "Севморзавод" обеспечивал по заказу ПАО "Мостобуд". Проект, обеспечивающий строительство мостов через Днепр, был остановлен правительством 2 года назад. "Удалось добиться пересмотра решения, и правительство приняло другое решение - о разморозке проекта и продолжении строительства", - сказал он.

Главный акционер СМЗ также выразил уверенность в том, что судозавод примет участие в госпрограмме по изготовлению металлоконструкций, которые последние годы Украина завозила из Турции. "Металлоконструкции, которые закупались за границей, с сегодняшнего дня будут строиться здесь, у нас. Нам поверили, что мы в состоянии делать лучше, чем кто бы то ни было, как в нашей стране, так и за рубежом. Потому что, лучшим тому доказательством являются славные традиции нашего завода", - отметил он.

П. Порошенко также отметил значимость прихода на предприятие новых технологий, обеспечивших расширение профиля деятельности и услуг СМЗ. "Все судостроительные заводы Украины сейчас в критической ситуации. "Севморзавод" - счастливое исключение. Мы идем по нарастающей, объемы производства за последние годы выросли в 7 раз, мы погасили задолженность перед бюджетом и Пенсионным фондом и сформировали пакет заказов. С внедрением новых технологий придут и новые заказы по строительству инфраструктуры, кранов, судоремонту и судостроению", - отметил он.

Главный акционер СМЗ также проинформировал о выкупе самого крупного долга предприятия объемом 100 млн. грн., под который была заложена достроечная стенка судозавода.

Севастопольский морской завод - одно из крупнейших в Украине предприятий, специализирующихся на военном и коммерческом судостроении и судоремонте. Дочерними компаниями общества выступают ООО "СРУП "ССЗ Лазаревское адмиралтейство", ДП "Внешэкономсервис", ООО "Севмортранс", ООО "Севморверфь", ЗАО "ФСК "Адмиралтейская" и ООО "Жил-Уют". С сентября 2010 г. основным акционером СМЗ выступает ОАО "Закрытый недиверсифицированный корпоративный инвестиционный фонд "Прайм Эссетс Кэпитал" П. Порошенко. По данным предприятия, общий объем инвестиций за это время составил 136 млн. грн., в том числе в обновление основных фондов - около 5 млн. грн.

Основными акционерами "Севморзавода" на начало года выступали ПАО "ЗНКИФ "Прайм Эссетс Кэпитал" П. Порошенко - 59,9585% и Vernon Holdings Limited (Британские Виргинские о-ва) - 29,36%.

По данным компании, в 2012 г. СМЗ сократил неконсолидированный чистый убыток по МСФО в 2,6 раза до 5,35 млн. грн., его чистый доход возрос на 17% до 52,87 млн. грн. ([Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Trans-Port.com.ua/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

**УКРАИНА: В ИЮНЕ 2013 ГОДА ПАО «ХЕРСОНСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ХСЗ)  
СПУСТИЛО НА ВОДУ ТРЕТИЙ ТАНКЕР ПРОЕКТА RST27 «СВЛ ЮНИТИ»**

21 июня на Херсонском судостроительном заводе состоялся торжественный спуск на воду танкера проекта RST27 "СВЛ ЮНИТИ" - третьего судна из серии танкеров, которые предприятие строит по заказу группы компаний SVL (Мальта). 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, обеспечивается одновременная перевозка двух сортов груза. "Херсонский судостроительный завод является единственным предприятием в Украине, строящим сегодня полнокомплектные суда проекта RST27, которые сейчас очень востребованы. Досрочное выполнение данного контракта позволяет нам рассчитывать на дальнейшее сотрудничество с компанией SVL и появление новых заказчиков", - сказал генеральный директор ХСЗ Олег Федак.

Совладелец компании SVL Артемий Осипьян отметил высокое качество строительства всех трех судов. Он подчеркнул, что первое судно успешно прошло ходовые испытания и уже приступило к работе. Второе - готовится к такому же экзамену, который состоится в ближайшее время. Артемий Осипьян выразил благодарность коллективу завода за высокий профессионализм, проявленный при строительстве всех судов серии.

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.

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 т 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, обеспечивают перевозки груза с поддержанием температуры 60 град. С.

Херсонский судостроительный завод входит в состав судостроительного направления компании "Смарт-Холдинг" - Smart Maritime Group. Завод снован в 1951 г. За последние 7 лет на предприятии были построены и переданы заказчикам 38 судов, в числе которых суда снабжения буровых платформ - якорекладчики и рефрижераторные суда, речные танкеры, железнодорожные паромы, полнокомплектные сухогрузные суда типа "Челси" и др. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Metalmonitor/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

## УКРАИНА: ГЛАВОЙ ПАО «ЧЕРНОМОРСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ЧСЗ) ОСТАНЕТСЯ ВАЛЕРИЙ КАЛАШНИКОВ

Наблюдательный совет Черноморского судостроительного завода (ЧСЗ, Николаев) переизбрал генеральным директором Валерия Калашникова. Об этом говорится в сообщении завода.

Полномочия Калашникова на должности гендиректора продолжены до 16 июня 2014 г.

ЧСЗ основан в 1897 г., занимается строительством и ремонтом танкеров, балкеров и других типов судов, докованием судов доковым весом до 7 тыс. т и длиной до 130 м. Он входит в состав судостроительного субхолдинга компании "Смарт-холдинг", которую контролирует бизнесмен Вадим Новинский. (Українські новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## УКРАИНА: ПАО «ЧЕРНОМОРСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ЧСЗ) СПУСТИЛО НА ВОДУ МОРСКОЙ БУКСИР ДЛЯ ЛАТВИЙСКОЙ КОМПАНИИ

На Черноморском судостроительном заводе (ЧСЗ, Николаев) спустили на воду морской буксир для компании AS PKL Flote (Латвия).

В церемонии спуска судна на воду приняли участие руководители областных и городских органов государственной власти и представители компании AS PKL Flote.

Строительство нового многоцелевого морского буксира осуществляется в соответствии с контрактом, заключенным между ЧСЗ и AS PKL Flote 27 июня 2012 г. Это судно обновленного проекта, предназначенное для буксировки и проводки судов в акватории портов, совершения эскортных операций, борьбы с пожарами на судах, а также для выполнения ледокольных работ.

"Производство и проектирование судов этого класса ЧСЗ освоил в начале нынешнего века, и от строительства буксиров завод не планирует отказываться. Кантовщики, построенные черноморцами, сегодня эксплуатируются в трех украинских портах: херсонском, феодосийском и морском нефтяном терминале "Южный". Сегодня мы спустили пятый по счету полнокомплектный буксир, который ЧСЗ строит для зарубежного партнера - компании AS PKL Flote, - подчеркнул генеральный директор Черноморского судостроительного завода Валерий Калашников.

ЧСЗ строит морской буксир в соответствии с правилами Классификационного общества Российского Морского Регистра Судоходства и условиями контракта.

Судно спроектировано проектно-конструкторским центром ЧСЗ и предназначено для буксировки несамоходных судов и плавучих сооружений, проводки судов в акватории портов, совершения эскортных операций в Балтийском море на скорости до 10 узлов, борьбы с пожарами на судах, а также для выполнения ледокольных работ. Пропульсивный комплекс буксира обеспечивает тягу не менее 65 т на швартовых и состоит из 2 главных двигателей со вспомогательными механизмами, 2 поворотных винто-рулевых колонок с винтами регулирования шага в насадках. Судно имеет дополнительное подкрепление корпуса для работы во льдах. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## АЗЕРБАЙДЖАН: В СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА НОВАЯ СУДОВЕРФЬ БУДЕТ ВВЕДЕНА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

В сентябре новая судовой верфь, построенная рядом с Бакинским заводом глубоководных оснований им. Гейдара Алиева, будет введена в эксплуатацию.

Созданием современного многопрофильного судостроительного завода занималась сингапурская судостроительная компания Keppel Offshore&Marine в партнерстве с Государственной нефтяной компании Азербайджана (SOCAR) и Азербайджанской инвестиционной компанией (АИК).

Стоимость первой фазы возведения судостроительного завода определена в \$405 млн., второй фазы - в \$60 млн.

Церемония закладки фундамента нового судостроительного завода состоялась в марте 2010 г., а в декабре того же года участники проекта подписали учредительный договор о создании совместного предприятия ООО "Каспийский судостроительный завод". Параллельно с обсуждением финансово-организационных вопросов началось непосредственное строительство судовой верфи, окончательный вариант проекта которой разработали британская компания Royal Haskoning и нидерландская ТТС. Территория судовой верфи занимает 880 тыс. кв. м, а протяженность ее стапелей и причалов достигает 1300 м.

"Строительные работы на Бакинском судостроительном заводе близятся к завершению, ориентировочно в сентябре объект будет введен в эксплуатацию. Производимые здесь специализированные суда, а затем и танкера будут использоваться не только в Азербайджане, но и в соседних странах", - сообщил в ходе недавней конференции Caspian Oil & Gas начальник Управления инвестиций SOCAR Вагиф Алиев.

Расчетная мощность предприятия предусматривает обработку и сборку порядка 25 тыс. т металлоконструкций в год. Таким образом, уже с конца 2014 г. на судовой верфи ежегодно можно будет строить четыре танкера дедвейтом 15 тыс. т. Причем на втором этапе возможности Бакинской судовой верфи позволят собирать наиболее востребованные сегодня на Каспии нефтеперевозчики грузоподъемностью до 60-70 тыс. т.

Одновременно на других стапелях завода можно будет ежегодно строить до четырех снабженческо-буксировочных судов, предназначенных для нужд морского нефтяного флота. "Первым судном, которое до конца года будет спущено на воду со стапелей Бакинского судостроительного завода, станет портовый буксировщик", - заявил недавно президент SOCAR Ровнаг Абдуллаев.

Мощности завода позволят производить также ежегодно ремонт и сервисное обслуживание до 80-100 судов различного тоннажа и назначения. При наличии соответствующего спроса в более отдаленной перспективе, здесь же можно будет строить сухогрузы, яхты, пассажирские теплоходы и даже корабли для Военно-морских сил и Пограничных войск страны.

Не исключено, что в дальнейшем Бакинский судостроительный завод сможет получить заказы на производство танкеров и вспомогательных судов и для других прикаспийских государств. Что касается Казахстана и Туркменистана, то у них идея строительства собственных судовой верфей (в населенном пункте Курык и порту Туркменбаши) все еще находится в проектной стадии. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## РОССИЯ: НА ПОДДЕРЖКУ СУДОСТРОЕНИЯ ДО 2020 ГОДА ПРЕДУСМОТРЕНО 416 МЛРД. РУБ.

На поддержку российского судостроения до 2020 г. предусмотрено 416 млрд. руб. Такие цифры привел сегодня на заседании Морской коллегии премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

"Ну и целый ряд решений предусмотрен государственной программой до 2020 г. с соответствующими параметрами. Параметры кратные, скажем так. Мы исходим из того, что дальнейшее развитие отрасли тем не менее не должно быть связано с государственными заданиями, только с государственным спросом. Мы живем не в советскую эпоху, необходимо, чтобы все участники этой деятельности увеличивали свою эффективность, демонстрировали ее", - сказал российский премьер. (ИТАР-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### РОССИЯ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ

#### ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННОГО ПАРТНЕРА В СУДОСТРОИТЕЛЬНУЮ ОТРАСЛЬ

Правительство России рассматривает возможность привлечения стратегического иностранного партнера в судостроительную отрасль, заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин. "Мы сейчас считаем все потенциальные заказы - гражданские и военные. Это неприемлемая ситуация, когда нам приходилось выводить огромные деньги из страны с тем, чтобы строить корабли под гражданские заказы на верфях Франции, Германии, Финляндии, Кореи и так далее", - отметил Рогозин.

По мнению вице-преьера, для изменения ситуации необходимо проанализировать соотношение спроса и предложения с тем, чтобы привлечь иностранных партнеров исключительно для выполнения тех заказов, которые могут выполнить российские производители в установленные сроки.

Рогозин отметил, что выбор иностранного партнера должен в обязательном порядке предусматривать его встречные обязательства, либо по передаче технологий, либо по инвестициям в развитие судостроения в России. "Только такая формула будет принята во внимание", - сказал он.

Рогозин уточнил, что решение о выборе иностранного инвестора может быть принято на основании рекомендации ОСК. "Это вопрос, который правительство выслушает от ОСК. ОСК должна предложить", - резюмировал он.

Также при строительстве сложных судов и разнообразной морской техники целесообразно заниматься финансированием серии, заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин. "Строить каждый корабль в отдельности - это дорого", - считает вице-премьер.

И именно серийное строительство, по его словам, позволяет обеспечить сокращение затрат, ускорить производства комплектующих деталей и оборудования, сократить различные процедуры, например, тендеры. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### РОССИЯ: КООРДИНАЦИЕЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

#### БУДЕТ ЗАНИМАТЬСЯ МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

Координацией судостроительной отрасли в России на постоянной основе будет заниматься Морская коллегия при правительстве России. Об этом в ходе заседания Коллегии заявил председатель высшего исполнительного органа власти страны Дмитрий Медведев, следует из трансляции заседания. По словам Медведева, коллегия должна заниматься на ежедневной основе вопросами контроля выполнения судостроительных программ, вырабатывать четкую систему приоритетов, контролировать, что строится, где и за какие деньги, в какие сроки и каковы результаты, а также кто несет за них ответственность.

В свою очередь, заместитель председателя правительства Дмитрий Рогозин, курирующий отрасль, предложил пересмотреть структуру Морской коллегии, введя постоянно действующий орган - президиум, организацией которого будет заниматься заместитель министра одного из профильных министерств. В его состав войдут представители профильных федеральных органов государственной власти и основных заказчиков судостроительной продукции. Деятельность президиума, в свою очередь, будет обеспечиваться межведомственной рабочей группой. Коллегии планируется придать и контрольные функции отслеживания выполнения федеральных программ. Решения Коллегии будут оформляться протоколами, с учетом которых будут формироваться поручения на уровне правительства России. Соответствующие изменения предлагается внести и в Положение о Морской коллегии. "Должна быть постоянно действующая часть коллегии, рабочий ее орган, который будет постоянно работать над проблематикой судостроения и будет закреплен организационно и кадрово", - подытожил Дмитрий Медведев. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### РОССИЯ: ОАО «ВЫБОРГСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ВСЗ)

#### НЕ ДОБИЛОСЬ ВЗЫСКАНИЯ ЗАДОЛЖЕННОСТИ С ООО «ГАЗФЛОТ»

Федеральный арбитражный суд Московского округа подтвердил отказ в иске ОАО "Выборгский судостроительный завод" (ВСЗ, Ленинградская обл., входит в "Объединенную судостроительную корпорацию") к ООО "Газфлот" ("дочка" "Газпрома") о взыскании 1,204 млрд. руб.

Столичный арбитраж в октябре 2012 г. отклонил иск завода, в феврале решение вступило в законную силу после того, как апелляция его подтвердила. В иске Выборгский судостроительный завод просил взыскать 690,66 млн. руб. задолженности за выполненные работы по строительству для "Газфлота" двух полупогружных буровых платформ и около 513 млн. руб. аванса за работы по строительству подводных телеуправляемых аппаратов.

Платформы были приняты без замечаний, и право собственности на них зарегистрировано за "Газпромом", заявил ранее истец. Представитель истца отметил, что фактическая стоимость работ меньше договорной, что, в частности, связано с тем, что были уменьшены таможенные пошлины на поставку оборудования. Ответчик должен же был оплатить договорную стоимость работ, а не фактическую. Представитель ответчика заявил, что завод не представил необходимые документы, которые подтверждали бы его затраты. Кроме того, истец сам не принимал меры по снижению стоимости фактических работ.

Суд поддержал позицию ответчика, указав, что истцом не полностью были соблюдены условия договора, возлагающие на него выполнение определенных обязательств, при исполнении которых у ответчика возникла бы обязанность по оплате выполненных работ.

В ноябре 2007 г. по итогам конкурса "Газфлот" и ВСЗ подписали контракт на строительство двух полупогружных буровых установок (ППБУ) для бурения эксплуатационных скважин на Штокмановском месторождении. Платформы предназначены для работы в суровых природно-климатических условиях. По словам представителя ВСЗ, платформы сданы: одна - 27 сентября 2011 г., а вторая - 20 октября 2011 г. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ЗАВОД «НИЖЕГОРОДСКИЙ ТЕПЛОХОД» (ЗНТ)  
В ИЮНЕ 2013 ГОДА ЗАЛОЖИЛО ЧЕТЫРЕ КАТЕРА ПРОЕКТА 23040**

В ОАО "Завод "Нижегородский теплоход" 27 июня заложены кили четырех катеров комплексного аварийно-спасательного обеспечения проекта 23040 для Министерства обороны Российской Федерации.

Катер проекта 23040 представляет собой дальнейшее развитие серии из десяти водолазных катеров проекта А160 (строительные номера 801-810), построенных ОАО "ЗНТ" в 2010-2012 гг. для ФГУ "Госморспасслужба России", а также водолазного катера проекта ZT28D "Пеликан", разработанного конструкторским отделом завода. В сравнении с катерами "Фламинго", катерами проекта 14157, катера проекта 23040 имеют большие размерения, более высокие энерговооруженность и ледовый класс, что позволяет им уверенно работать на внешних рейдах и за их пределами с удалением от мест убежищ до 50 миль. По словам главного конструктора ОАО "ЗНТ" Андрея Чичагова, среди дополнительных функций катера - возможность осуществлять поисковые, осмотровые и обследовательские работы с помощью штатного малогабаритного телеуправляемого необитаемого подводного аппарата и буксируемого гидролокатора. Кроме того впервые на катерах подобного рода предусмотрена система джойстикového управления.

Основные характеристики судна: длина наибольшая - 28,09 м, ширина наибольшая - 5,56 м, высота борта в носу - 3,4 м, осадка средняя - 1,5 м, водоизмещение полное - около 118 т, главный двигатель - 2x441 кВт, дизель-генератор - 2x80 кВт, аварийно-стояночный дизель-генератор - 1x20 кВт, скорость хода - около 13,7±0,3 узл., экипаж - 3 чел., водолазы - 5 чел.

Катер предназначен для:

- водолазного обеспечения подводно-технических работ на глубинах до 60 м при волнении моря до 3 баллов, проведения водолазных работ двумя водолазами одновременно с расходом воздуха до 120 л/мин на глубину до 60 м с экспозицией на грунте 60 мин;

- проведения декомпрессии, воздушных, кислородных и гелиевых режимов лечебной рекомпрессии;
- участия в аварийно-спасательных, гидротехнических и судоподъемных операциях;
- обследования дна акваторий, затонувших объектов и гидротехнических сооружений;
- тушения пожаров на кораблях и судах, плавучих и береговых объектах высотой до 30 м;
- откачки воды с аварийного судна;
- выполнения обследовательских работ с помощью малогабаритного телеуправляемого необитаемого подводного аппарата (ТНПА);
- поиска затонувших объектов на глубинах до 150 м, при помощи буксируемого гидролокатора;
- поиска находящихся за бортом людей, при помощи тепловизионной системы ночного видения;
- выдачи электропитания на аварийный корабль или объект.

"В соответствии с условиями контракта завод "Нижегородский теплоход" выполнит обязательства по строительству катеров проекта 23040 в течение 3 лет. Первые 4 судна будут отправлены в Новороссийск (Черноморский флот). Последующих суда будут переданы Каспийской флотилии (3 ед.) и Балтийскому флоту (3 ед. - Кронштадт и 6 ед. - Балтийск)", - рассказал генеральный директор ОАО "ЗНТ" Сергей Коновалов.

Госконтракт на строительство 16 катеров комплексного аварийно-спасательного обеспечения проекта 23040 по заказу Минобороны подписан с ЗНТ в конце марта. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ФГУП «КРЫЛОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР»**

**УСИЛИВАЕТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ МИНОБОРОНЫ**

Решение об усилении взаимодействия между головными научно-исследовательскими организациями Министерства обороны РФ и Крыловским государственным научным центром (ГНЦ) на всех этапах создания кораблей, вооружения и военной техники совместно принято МО и Минпромторгом России. Об этом сообщили в пресс-службе ГНЦ.

Согласно принятому решению, департаменту судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга РФ и Главному командованию Военно-морского флота поручено организовать взаимодействие ФГУП "Крыловский государственный научный центр" с головными научно-исследовательскими организациями Министерства обороны РФ.

В числе этих организаций НИИ кораблестроения и вооружения ВМФ ВУНЦ ВМФ "ВМА", НИИ оперативнo-стратегических исследований и строительства ВМФ ВУНЦ ВМФ "ВМА", НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ "ВМА", проинформировала пресс-служба.

Предметной областью совместных работ ФГУП "Крыловский государственный научный центр" и научно-исследовательских организаций ВМФ определены: долгосрочное прогнозирование и определение основных направлений развития военного кораблестроения; подготовка обоснований и предложений по государственной программе вооружений и государственному оборонному заказу; разработка аванпроектов кораблей и подводных лодок; подготовка тактико-технических заданий на создание кораблей, их вооружения и военной техники; проведение экспертиз тактико-технических заданий на создание кораблей, проектов кораблей, проектов программ.

Принятое решение утверждено заместителем министра обороны РФ Юрием Борисовым и заместителем министра промышленности и торговли РФ Алексеем Рахмановым. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ЛЕНИНГРАДСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ПЕЛЛА» СПУСТИЛО НА ВОДУ  
ВТОРОЕ СУДНО КОМПЛЕКСНОГО ПОРТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА БАЗЕ ПРОЕКТА СКПО-1000**

Судостроительный завод "Пелла" (Ленинградская обл.) спустил на воду второе из серии судов комплексного портового обслуживания на базе проекта СКПО-1000. Как сообщает пресс-служба судостроительного предприятия, передача судна госзаказчику намечена на 2013 г. Судно предназначено для бункеровки судов различными видами топлива, сбора нефтесодержащих, сточных, льяльных вод с судов и плавучих объектов, сбора с судов твердого мусора и пищевых отходов, перевозки и постановки буев, обслуживания плавучих средств навигационного ограждения, ликвидации аварийных разливов нефти, перевозки грузов.

Технические характеристики судна: длина наибольшая - 49,9 м, ширина наибольшая - 14,0 м, осадка - около 5,0 м, скорость - около 10,0 узлов, символ класса - KM Ice3 R2 Aut1 Oil Tanker (более 60 град. С) ESP по классификации РС.

Судостроительный завод "Пелла" основан в 1950 г. В 1992 г. предприятие было приватизировано. Структура компании построена по принципу холдинга и включает головную фирму, а также ряд дочерних предприятий. Завод специализируется на строительстве буксиров для российских заказчиков. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

**РОССИЯ: ОАО «МОСКОВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (МССЗ)  
В ИЮНЕ 2013 ГОДУ СПУСТИЛО НА ВОДУ ОБСТАНОВОЧНОЕ СУДНО ПРОЕКТА 3050**

ОАО "Московский судостроительно-судоремонтный завод" (МССЗ) 20 июня спустило на воду обстановочное судно проекта 3050 класса РРР "Р 1,2", заводской номер 214, строящегося в рамках госконтракта на выполнение работ по строительству объекта "Обновление обслуживающего флота" для ФБУ "Беломорско-ОнежскоеГБУВПиС". Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Серия из 27 современных обстановочных судов строится по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути. Обстановочные суда предназначены для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на всех реках России.

На Московском судостроительно-судоремонтном заводе размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов (проектов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренных в рамках подпрограммы "Внутренний водный транспорт" ФЦП "Развитие транспортной системы России на 2010-2015 гг."

ОАО "Московский судостроительно-судоремонтный завод" - один из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 г. здесь было построено свыше 1800 судов. ОАО "МССЗ" является самым крупным производителем речных пассажирских судов, катеров в России, строящий в т. ч. водоизмещающие моторные яхты класса luxury длиной от 25 до 50 м. Предприятие полного цикла с собственным конструкторским бюро, судокорпусным, окрасочным, электромонтажным, механосборочным и интерьерным производством. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ПО «СЕВЕРНОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» («СЕВМАШ»)  
ЗАВЕРШИЛО МОДЕРНИЗАЦИЮ УНИКАЛЬНОЙ ЭЛЕКТРОННО-ЛУЧЕВОЙ УСТАНОВКИ СВАРКИ**

На судостроительном заводе "Севмаш" прошла модернизацию уникальная электронно-лучевая установка сварки. "Это одна из крупнейших установок в мире. Работы проходили в рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 гг.", - сообщает пресс-служба северодвинского завода.

Оборудование ввели в эксплуатацию в цехе в 1992 г. Оно предназначено для производства сложных сварных крупногабаритных конструкций, которые изготавливались, в том числе, для АПЛ "Северодвинск", "Юрий Долгорукий", "Александр Невский".

Работы по модернизации в течение двух лет вел ижевский Научно-исследовательский технологический институт "Прогресс". Специалисты заменили механическую систему установки, обеспечивающую сварку по сложным траекториям, модернизировали электронно-лучевую сварочную аппаратуру, установка теперь оснащена системами видеонаблюдения. Модернизированное оборудование готовят к пуску. "Это гигантский скачок вперед. Номенклатура изделий, доступных для сварки электронным лучом с учетом новых технических особенностей колоссально расширилась, мы сможем создавать новые оригинальные конструкции", - отметил руководитель электронно-лучевого комплекса, специалист отдела главного сварщика ОАО "ПО "Севмаш" Сергей Рыжков.

Наличие одной из крупнейших электронно-лучевых установок в мире с технологическими возможностями на уровне лучших мировых достижений даст предприятию возможность с высоким качеством выполнять заказы не только российского флота, но и других отраслей, а также привлечь внимание зарубежных заказчиков. ("Би-порт"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: В ОАО «ЦЕНТР СУДОСТРОЕНИЯ «ЗВЕЗДОЧКА» НАЧАТО СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ЦЕХА**

В ОАО "Звездочка" по ФЦП "Развитие гражданской морской техники" начало строительства специализированного сборочно-испытательного цеха для движительно-рулевых колонок. Об этом сообщает перс-служба предприятия. В цехе будет размещено уникальное оборудование для сборки и испытаний движительно-рулевых колонок (ДРК), которые до сих пор изготавливались только за рубежом, мощностью до 10 МВт. Мостовые краны цеха позволят с высокой точностью перемещать крупногабаритные изделия весом до 250 т.

Строительство цеха, место для которого выбрано по соседству с зданием специализированного винтообработывающего производства, осуществляет партнер Центра судоремонта - ОАО "Спецстрой России".

Окончание строительства нового цеха запланировано на конец 2014 г. С 2015 г. начнется строительство второй очереди здания, в котором планируется производить сборку и испытания и других новых типов пропульсивных комплексов - винтов регулируемого шага, кольцевых и водометных движителей, валопиний, гибридных установок. "Создание в ОАО "ЦС "Звездочка" серийного производства движительно-рулевых колонок и других пропульсивных установок для судов ледового класса позволит открыть более 200 новых рабочих мест и обеспечит судостроительные верфи современными судовыми движителями отечественного производства", - указывается в сообщении.

ОАО "ЦС "Звездочка" (Архангельская обл., Северодвинск) - судостроительное предприятие, специализирующееся на судостроении и судоремонте, строительстве судовых платформ, производстве гребных винтов различного назначения. Предприятие входит в ОАО "Объединенная судостроительная корпорация". (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «ЯРОСЛАВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»  
СПУСТИЛО НА ВОДУ ГОЛОВНОЕ ОБСТАНОВОЧНОЕ СУДНО ДЛЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА**

Ярославский судостроительный завод спустил на воду головное обстановочное судно для Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота).

Судно длиной около 25 м и водоизмещением 125 куб. м предназначен для работы на внутренних водных путях и акваториях. Он способен буксировать несамоходные плавсредства, перевозить различные грузы, осуществлять поставку боновых заграждений. В случае необходимости экипаж судна может участвовать в операциях по ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.

Руководство судостроительного завода заключило государственный контракт на строительство серии из шести судов данного проекта в рамках госпрограммы по обновлению российского флота.

ОАО "Ярославский судостроительный завод" находится в центральной части России на берегу Волги. Акционирован в 1993 г. Предприятие специализируется на строительстве судов гражданского и военного флота. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### МИРОВОЙ РЫНОК: BAE SYSTEMS ПЕРЕДАЛА ВМС ОМАНА ГОЛОВНОЙ КОРВЕТ КЛАССА «ХАРИФ»

На главной базе ВМФ Великобритании в Портсмуте состоялась торжественная церемония передачи головного корвета класса "Хариф" поставителям Королевского флота Омана. Корабль построен компанией BAE Systems и получил название "Аль Шамих". Контракт на поставку ВМС Омана трех корветов класса "Хариф" был подписан в 2007 г. Сумма сделки составила 400 млн. ф. ст. (\$618,6 млн.).

Корветы класса "Хариф" длиной 99 м и шириной 14,6 м обладают водоизмещением 2,5 тыс. т. Корабли могут развивать скорость до 25 узлов, а дальность их хода составляет 3,5 тыс. миль. Корветы способны совершать автономные походы длительностью 21 день.

Корабли проекта "Хариф" вооружены пусковой установкой на 12 зенитных ракет VL MICA, восемью противокорабельными крылатыми ракетами Exocet Block 3, 76-миллиметровой пушкой Oto Melara, двумя 30-миллиметровыми пушками MSI DS 30M и системой самозащиты MASS. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### МИРОВОЙ РЫНОК: КОМПАНИЯ DAMEN SHIPYARDS HARDINXVELD В ИЮНЕ 2013 ГОДА ПОСТАВИЛА ПАТРУЛЬНОЕ СУДНО ПРОЕКТА PATROL VESSEL 1304 HYBRID

Damen Shipyards Hardinxveld поставила патрульное судно проекта Patrol Vessel 1304 Hybrid, спроектированного и построенного для компании WATERNET (the Water Network Foundation).

Церемония именная церемония Waterspreeuw (Ковшик) состоялась 17 июня.

Это первое гибридное судно в истории группы Damen Shipyards. Высота катера всего 1,80 м, что позволяет ему проходить практически под всеми мостами на судоходных каналах города. Специальная конструкция корпуса позволяет избегать больших волн при маневре, минимизируя неудобства для плавучих домов на оживленных каналах Амстердама. Движительная установка с рулевыми колонками и 11 кВт носовым подруливающим устройством обеспечивает высокую маневренность Waterspreeuw в узких каналах.

Помимо этого судно может причалить в любом месте, не оборудованном для швартовки. Проект судна соответствует экологическим стандартам.

Waterspreeuw может работать только на электроэнергии, имея на борту 130 кВт винторулевую колонку производства HYDROSTA. 13 литиево-полимерных батарей производства ESTechnology обеспечивают работу двигателя по крайней мере в течение 6 часов при средней скорости 10 км/ч. Судно также имеет на борту дизель-генератор Stey /AMK, что соответствует европейским стандартам по выбросам газов, установленных Центральной комиссией судоходства на Рейне (CCR2). (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### БРАЗИЛИЯ: КОНЦЕРН BAE SYSTEMS ПЕРЕДАЛ ВМС ПОСЛЕДНИЙ ИЗ ЗАКАЗАННЫХ СТОРОЖЕВЫХ КОРАБЛЕЙ ТИПА AMAZONAS

Концерн BAE Systems (Великобритания) передал ВМС Бразилии последний из заказанных сторожевых кораблей типа Amazonas (Ocean Patrol Vessel - OPV). Корабль получил имя "Araguari", передает Jane's. Первоначально данный корабль, как и два его предшественника - Amazonas и Ara - строился по заказу службы береговой охраны Тринидада и Тобаго. Однако Тринидад и Тобаго отказался от покупки сторожевиков в сентябре 2010 г., сославшись на задержки в их поставке. В 2012 г. корабли приобрела Бразилия.

Первый корабль такого типа вошел в состав бразильского флота в январе, а второй - в ноябре 2012 г.

Сторожевые корабли типа Amazonas были построены по измененному проекту британских кораблей типа River.

Каждый корабль вооружен 30-миллиметровой пушкой MSI DS 30M, двумя 25-миллиметровыми пушками и двумя 12,7-миллиметровыми пулеметами. Кроме того, каждый корабль типа Amazonas оснащен вертолетной площадкой. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### ГЕРМАНИЯ: КОМПАНИЯ NORDIC YARDS РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ МОЩНОСТЕЙ

Компания Nordic Yards (Висмар) рассматривает возможности для расширения мощностей, а также для покупок и интеграций новых площадок, в том числе мощностей верфи P+S в Германии.

Об этом рассказал владелец и президент Nordic Yards Виталий Юсуфов в интервью газете "Коммерсант". "На бывших верфях P+S, которые находятся в очень сложном положении, введена жесткая процедура банкротства. Мы смотрим, какие особенности у площадки, каковы ее конкурентные преимущества. На мировом рынке в борьбе за заказы гораздо важнее иметь технологии, четкую специализацию, а не какой-то дополнительный завод. Ровно по этому критерию мы оценивали площадки, ранее принадлежавшие P+S. Этот анализ пока не завершен, но я не исключаю, что может выйти какой-то интерес к верфи в Штральзунде", - сообщил Юсуфов.

Кроме того, компания анализирует и другие европейские площадки, в том числе на северо-западе Германии.

"Nordic Yards активно интересуется темой офшорно-ветровой энергетики, строит ветровые платформы для Siemens, есть заказ Alstom. В этой теме есть много производственных этапов, освоить которые Nordic Yards было бы интересно. Помимо наших гигантских платформ есть меньшие по размеру платформы, и есть, например, производство подводных фундаментов для них. Учитывая рост популярности ветровой энергетики, такие фундаменты будут заказываться в ближайшие годы в Европе в количестве сотен и тысяч штук. Мы нашли в Германии площадку, которая располагает компетенциями по их производству, ведем ее анализ", - пояснил глава Nordic Yards. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### НИДЕРЛАНДЫ: DAMEN SHIPYARDS РАЗРАБОТАЛА КОНЦЕПЦИЮ АРКТИЧЕСКОГО БУКСИРА-СНАБЖЕНЦА

Разработка пяти студентов бакалавриата, обучающихся на факультете корабельных инженеров в Делфтском технологическом университете, в результате совместной работы группы Damen Shipyards с партнерами стала проектом нового арктического модульного буксирного судна снабжения (Damen AMTSV). Об этом говорится в пресс-релизе группы Damen Shipyards.

100-метровое судно двойного действия способно работать круглый год в Баренцевом море и в течение 8 месяцев в моря Баффина и Бофорта. AMTSV способно плавать во льдах толщиной 1,6 м на скорости 3 узла.

Над доработкой проекта трудились Damen, классификационное общество DNV, Голландский институт гидродинамики и морских исследований и два университета. Целью стала разработка новых арктических судов поддержки буровых платформ от этапа проектирования до поставки. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## СИНГАПУР: PENGUIN SHIPYARD INTERNATIONAL ЗАВЕРШИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО 50-ГО КАТЕРА ПРОЕКТА FLEX38 ДЛЯ FEMCO

Penguin Shipyard International, дочерняя компания сингапурской Penguin International Limited, закончила строительство Kirrie - пятидесятого судна в серии разъездных катеров проекта FLEX38, сообщает портал MarineLog.

Судно длиной 38 м и мощностью 4050 л. с. будет передано группе компаний FEMCO для работы у берегов о. Сахалин.

Катер проекта Flex-38SL является версией популярной серии FLEX-38S, которую отличает удлиненная палуба, увеличенная площадь грузовой палубы - 100 кв. м (80 кв. м на Flex-38S). Вместимость - 70 пассажиров, 55 т палубного груза, 72 тыс. л топлива и 30 тыс. л пресной воды. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## США: ВМС ПОЛУЧИЛИ НОВУЮ АТОМНУЮ ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ

Новейшая атомная подводная лодка с ракетно-торпедным вооружением (ПЛАТ) "Миннесота" (Minnesota) SSN-783 типа "Вирджиния" поставлена ВМС США.

Как сообщила компания "Хантингтон Ингаллс индастриз" (Huntington Ingalls Industries, HII), в состав которой входит компания-строитель "Ньюпорт ньюс Шипбилдинг" (Newport News Shipbuilding, NNS), лодка была поставлена заказчику 6 июня с опережением графика на 11 месяцев.

Лодка "Миннесота" является 10-й ПЛАТ типа "Вирджиния" и завершающей ПЛАТ этого типа в варианте "блок II" (Block II). Водоизмещение ПЛАТ "Миннесота" составляет 7800 т.

Программа строительства ПЛАТ типа "Вирджиния" принята вместо программы SSN-21. В 1997 г. компания "Ньюпорт ньюс шипбилдинг" получила заказ на строительство лодок этого типа. Головная ПЛАТ SSN-774 "Вирджиния" вступила в строй в 2004 г. На середину 2013 г. построено 10 ПЛАТ (SSN-774 - 783), ведется строительство еще 8 ПЛАТ (SSN-784 - 791). Всего по программе планируется построить 30 ПЛАТ. Стоимость серийного корабля оценивается в \$2 млрд.

ПЛАТ типа "Вирджиния" предназначены для проведения самостоятельных операций против подводных лодок и надводных кораблей противника, нанесения ударов по наземным целям с применением крылатых ракет морского базирования (КРМБ), обеспечения противолодочной обороны (ПЛО) боевых кораблей и конвоев, борьбы на коммуникациях с целью сковывания перевозок противника, скрытного проведения специальных операций, в том числе и в мелководных районах и т. д. (ВПК.name/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ФИНЛЯНДИЯ: ДВИГАТЕЛЬ WARTSILA X40 ПРОШЕЛ ОЧЕРЕДНОЕ ИСПЫТАНИЕ

Двухтактный двигатель Wartsila X40 успешно прошел типовые испытания (TAT), говорится в пресс-релизе финской корпорации. Тестирование проводилось в Чжухае (Китай), в компании Yuchai Marine Power Co Ltd., которая является лицензированным представителем Wartsila.

Двигатель уже прошел проверку соответствия требованиям классификационных обществ и будет представлен на рынке после прохождения его ходовых испытаний. При проведении этого испытания двигатель тестировался на соответствие стандартам Охраны человеческой жизни на море (SOLAS). По этим требованиям двигатель должен обеспечивать непрерывную работу винта в любых условиях.

Двигатели класса X40 и X35 являются представителями второго поколения двигателей Wartsila с электронным управлением и контролем времени впрыска топлива. Поколение X отличается повышенным коэффициентом тактовой частоты и диаметра цилиндра и позволяет достичь более низкую скорость двигателя и удельный расход топлива (BSFC).

С помощью этой технологии подача топлива для каждого цилиндра, а также смазка цилиндров управляются одним модулем, что позволяет экономить топливо и снизить эксплуатационные расходы. Двигатели этого класса также включают самую современную систему управления процессами Unic-Flex, которая основана на платформе Wartsila UNIC (Unified Controls).

Wartsila X40 и X35 предназначены для сегмента рынка цилиндров малого диаметра. Эти двигатели будут использоваться для небольших сухогрузов, танкеров и фидерных контейнеровозов. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ШВЕЦИЯ: SAAB GROUP РАЗРАБОТАЛА ДРОН-АМФИБИЮ, ИМИТИРУЮЩИЙ ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ

Шведская компания Saab Group, широко известная как производитель авиационной техники, разработала дрон-амфибию, имитирующий подводную лодку.

Saab AUV62-AT - высокотехнологичный автономный подводный аппарат, предназначенный для использования Военно-морским флотом в качестве тренировочной цели. Аппарат позволяет проводить тренировки операторов, проверку сонаров и систем управления противолодочных средств, сэкономяв на дорогостоящих выходах в море традиционных учебных целей - настоящих подводных лодок.

Уникальное акустическое оборудование дрона способно имитировать шумы и эхо-сигналы так, что аппарат неотличим на экранах сонаров от реальной подводной лодки.

AUV62-AT имеет электрический привод с питанием от аккумуляторной батареи. Дрон может быть запрограммирован на движение по заданному маршруту или управляться оператором в реальном времени по радио- или акустическому каналу связи.

Подводный дрон оборудован системой, обнаруживающей другие суда с целью предотвращения столкновений с ними. Максимальная скорость аппарата - 12 узлов (22 км/ч), максимальная глубина погружения - 300 м. AUV62-AT может быть запущен в море с берега, подводной лодки или обычного корабля.

Кроме имитатора цели AUV62-AT Saab предлагает заказчикам версию дрона AUV62-MR, предназначенную для обнаружения морских мин и других подводных объектов. (Porttech.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

[\(http://ukrmach.dp.ua/\)](http://ukrmach.dp.ua/)

**УКРАИНА: ВЫИГРАН ТЕНДЕР НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВЕТРОЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В КАЗАХСТАНЕ**

Украинская компания планирует поставить ветротурбины для строительства первой промышленной ветроэлектростанции в Казахстане. Об этом рассказал директор ООО "Фурлендер Виндтехнолоджи" Виталий Загудаев. "Наша компания подписала контракт на поставку 22 ветротурбин мощностью 2 МВт каждая - в Ерейментау будет построен первый в Казахстане ветропарк, использующий турбины такого уровня", - рассказал он.

Отвечая на вопрос, можно ли расценивать этот факт как показатель конкурентоспособности украинского производителя ветротурбин на постсоветском пространстве, Загудаев рассказал, что в тендере на поставки ветротурбин в Казахстан участвовало пять западных компаний, "но предпочтение отдали нашей турбине", которая отличалась лучшими техническими и экономическими показателями, а также надежностью.

По словам директора, уже в 2014 г. парк будет введен в эксплуатацию. В то же время он рассказал о том, что территория, на которой будет проводиться строительство, имеет "специфические климатические особенности", поэтому этап активных работ продлится до октября. В текущем году планируется провести большую часть запланированных строительных работ первой очереди, монтаж ветротурбин запланирован на июнь 2014 г.

Необходимое оборудование будет доставлено водным путем - по Волго-Донскому каналу, - и затем транспортироваться на расстояние еще 1,5-2 тыс. км.

Председатель правления Украинской ветроэнергетической ассоциации Андрей Конеченков сообщил, что "на сегодняшний день на постсоветском пространстве Украина - единственная страна, которая имеет собственное производство", сегодня конкурентами Украины на мировом рынке выступают Индия, Китай, Южная Корея и европейские страны.

В ближайших планах украинских производителей ветротурбин - заявить о себе в Узбекистане и Таджикистане. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: ПАО «МАРИУПОЛЬСКИЙ ЗАВОД ТЯЖЕЛОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ» (МЗТМ) СМЕНИЛО ГЕНДИРЕКТОРА**

Наблюдательный совет Мариупольского завода тяжелого машиностроения (МЗТМ, Донецкая обл.) 27 июня освободил от обязанностей генерального директора Игоря Карапейчика и назначил вместо него Владимира Рачинского. Об этом говорится в сообщении предприятия.

Должность гендиректора Карапейчик занимал с апреля 2011 г., он не является акционером завода.

На должность гендиректора Рачинский назначен на 1 год.

2012 г. МЗТМ, согласно международным стандартам финансовой отчетности, закончил с чистой прибылью 49,441 млн. грн. В 2012 г. предприятие получило чистый доход 235,1 млн. грн.

Завод специализируется на вагоностроении, производстве металлургического оборудования, кранов, газо- и электроплит, нагревательных котлов и металлических труб с полиуретановой защитой, другого оборудования. (Українськи новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ЗАВЕРШИЛО ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ КАЗАХСТАНА**

ОАО "Турбоатом" завершило изготовление оборудования для блока №2 Экибастузской ГРЭС-1 (Казахстан), сообщает пресс-служба предприятия.

Согласно информации, в июне в присутствии заказчика предприятие выполнило комплексные испытания системы регулирования турбины К-500-240-2, по результатам которых подписан акт сдачи-приемки.

Далее оборудование демонтируют, оно пройдет ревизию, консервацию и будет отправлено на станцию.

На энергоблоке №2 Экибастузской ГРЭС-1 выполняется модернизация турбины К-500-240-2 мощностью 500 МВт. В соответствии с контрактом "Турбоатом" поставил турбину мощностью 540 МВт, которая будет установлена на существующий фундамент. В результате реконструкции мощность блока возрастет на 40 МВт, срок службы будет продлен на 25-30 лет. Пуск энергоблока намечен на 2013 г.

Специалисты предприятия также осуществляют авторский надзор монтажных работ, подготовку к пуску и участие в пуско-наладочных работах. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**Предприятие на рынке****УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ГОТОВЯТ К ПРИВАТИЗАЦИИ**

Фонд госимущества после некоторых колебаний все же принялся готовить к продаже харьковский завод "Турбоатом". 75,224% акций "Турбоатома" будут выставлены на продажу в декабре. Конкурс ожидается бойким. В борьбу за актив могут включиться нынешние миноритарии завода - группа "Энергетический стандарт" Константина Григоришина и холдинг "Силовые машины" Алексея Мордашова, а также менеджмент предприятия во главе с Виктором Субботиным. И это, возможно, еще не полный список.

В июне ФГИ опубликовал план-график продажи госпакетов акций до конца 2013 г., в котором фигурируют остатки нескольких облэнерго, Одесский припортовый завод и харьковский "Турбоатом". Именно от двух последних предприятий и ждут наибольшего вклада в копилку приватизационных поступлений бюджета. Ведь исход конкурсов с участием энергопоставляющих компаний в большинстве случаев предreshен. А за ОПЗ и "Турбоатом" может разгореться серьезное соперничество, что предполагает до-

полнительный дисконт к цене продажи. Окончательное решение относительно продажи "Турбоатома" должен завизировать Кабинет министров. Но у него рука вряд ли дрогнет. Следующий год - предвыборный, и задание по бюджетной попытке социальной сферы будет стоять особенно остро. Кроме того, 2013 г. является наиболее проблемным в разрезе погашения значительных сумм по внешним и внутренним госзаимствованиям - \$9 млрд. и 5 млрд. грн. соответственно.

Финансовые ожидания от продажи Одесского припортового и "Турбоатома" у ФГИ примерно одинаковые, причем одинаково большие. Ранее глава ведомства Александр Рябченко оценивал ОПЗ в 5-7 млрд. грн., а "Турбоатом" - не менее чем в \$600 млн. По его словам, такую цену уже озвучивали компании, потенциально готовые купить харьковский завод. Как отметил А. Рябченко, в 2010г. оценочная стоимость "Турбоатома" составляла \$400 млн., в 2008 г. -\$ 200 млн. Правда, официальная оценка имущества завода еще не проводилась, но на фоне озвучен-

ной динамики вполне закономерны сомнения многих экспертов: стоит ли продавать актив, стоимость которого за 5 лет выросла втрое, а прибыльность - чуть ли ни в 10 раз. В 2007 г. чистая прибыль "Турбоатома" равнялась неполным 35 млн. грн., а в прошлом году - 309 млн. грн. И это еще не самое высокое достижение. В 2011 г. показатель чистой прибыли у харьковского предприятия составил 427,3 млн. грн. Финплан на текущий год - более 350 млн. грн. прибыли.

Уставный фонд "Турбоатома" - всего 105,6 млн. грн. В инвесткомпании Eavex Capital нынешнюю капитализацию предприятия оценивают в \$259 млн. При этом аналитики Eavex отмечают, что еще в начале июня во время отчета в профильном парламентском комитете А. Рябченко выразил сомнение в том, что правительство согласится на приватизацию "Турбоатома". Он пояснил, что предприятие работает с такой прибылью, которой хватает для дальнейшего развития. Глава ФГИ предположил, что позиция может измениться только в том случае, если появится инвестор, который заинтересует правительство еще лучшими перспективами завода. Впрочем, на момент отчета А. Рябченко такой инвестор, по его словам, отсутствовал. Тем не менее в приказе ФГИ от 12 июня "Турбоатом" появился в списке предприятий, которые готовят к приватизации до конца года.

Подобные расхождения между словом и делом можно трактовать по-разному. Объяснение №1 - правительство на всякий случай готовит резерв для наполнения бюджета, если придется латать финансовые дыры (о чем уже упоминалось выше). В прошлом году все поступления от приватизации составили 6,76 млрд. грн. Сейчас же один харьковский завод потенциально способен принести в казну примерно столько же. Объяснение №2 - "Турбоатом" стал предметом экономических торгов на высшем уровне между Киевом и Москвой. Возможно, это случилось во время последней встречи Виктора Януковича и Владимира Путина в конце мая. Косвенно на это указывает оперативная реакция на июньский приказ ФГИ посла РФ в Украине Михаила Зурабова. "Мы обратили внимание на объявление о продажах "Турбоатома" и ОПЗ. У российской стороны есть заинтересованность принимать участие в конкурсе", - цитирует М. Зурабова "Интерфакс-Украина". Еще более интригующе прозвучал его следующий тезис: "Я думаю, что украинские партнеры не готовы к тому, что российская сторона полностью приобретет эти предприятия. Возможно, будет создан некий консорциум". Слова посла свидетельствуют о том, что если окончательного решения о будущем "Турбоатома" еще и нет, то разговор об этом наверху уже велся.

Можно предположить, что месседж о консорциуме адресован в первую очередь руководству "Турбоатома". Председатель правления завода В. Субботин всегда отрицательно относился к планам продажи компании. Его мотивация проста и логична. Во-первых, компания работает эффективно и при нынешней форме собственности, так зачем менять хорошее на неизвестное? Во-вторых, если "Турбоатом" отойдет в руки иностранному инвестору, Украина потеряет контроль не просто над доходным местом, а над целой стратегической отраслью в машиностроении. Силу своего авторитета В. Субботин уже доказал в 2007-2008 гг., когда была предпринята целая череда попыток сместить его с должности усилиями как одного из миноритариев "Турбоатома" К. Григоришина, так и тогдашнего первого вице-премьера страны Александра Турчинова при поддержке ГлавКРУ. Директор отбил, после чего его позиции только укрепились. А вот отношения с К. Григоришиным до сих пор остаются прохладными. Несмотря на то что через кипрскую Linfoil Limited ему принадлежит немногим больше 15% акций "Турбоатома".

Чтобы уберечь себя от подобных инцидентов в будущем, В. Субботин, очевидно, был бы заинтересован превратиться из менеджера предприятия в его совладельца. Однако даже ресурсов контролируемого им "Мегабанка" может не хватить на выкуп достаточно дорогого актива. Поэтому российский намек о консорциуме можно воспринимать как завуалированное предложение В. Субботину пакта о сотрудничестве.

Хотя, если хорошенько присмотреться, рядом с пряником почти всегда можно обнаружить и кнут. В преддверии приватизации предприятия параллельно наблюдаются и попытки сбить ему цену. Причем опять же - от российской стороны. Речь идет о недавних заявлениях компании "РуссГидро" о том, что харьковчане срывают сроки поставки турбинного оборудования для Камской ГЭС. Не вдаваясь в финансовые перипетии данного контракта - кто кому чего должен - хотелось бы отметить, что заключен он по линии "Энергетического стандарта" К. Григоришина. Совпадение?

Обнародованные "РуссГидро" обвинения вряд ли бросят тень на отношения харьковского предприятия с другими его партнерами, но их цель превентивно в другом - постараться снизить стартовую стоимость пакета акций "Турбоатома". Не исключено, что заводу придется почувствовать вскоре еще ряд подобных уловок. Например, по поводу устаревшего оборудования, иллюстрацией чему может послужить февральский пожар в литейном цехе, произошедший из-за того, что не выдержал нагрузок трансформатор. Или на тему ухудшения финансового состояния предприятия - ведь в первом квартале его прибыль сократилась на треть против показателя за аналогичный прошлогодний период. Хотя подавляющее большинство отечественных машиностроителей могут только мечтать о тех 75 млрд. грн. чистой прибыли, которые "Турбоатом" заработал в январе-марте. Так же, как и о емкости его годового портфеля заказов, который на 2013г. оценивается в 1,7 млрд. грн.

Глобальные же мечтатели строят планы о том, как присоединить "Турбоатом" к своим активам. Из россиян о готовности включиться в процесс покупки производителя турбин прямо или намеком уже высказывались компании "Росатом" и "Силовые машины" (последняя даже владеет 5% пакетом акций ОАО) - постоянные клиенты украинского завода. У Григоришина тоже российский паспорт, что возводит его в разряд иностранных инвесторов. Но маловероятно, что он самостоятельно сможет потягаться за 75% акций "Турбоатома", скорее - с кем-то в паре. Впрочем, приватизационный конкурс может оказаться достаточно привлекательным и для крупных украинских бизнес-групп, тесно сотрудничающих с харьковским предприятием. В частности, оно сейчас выполняет большой массив заказов на водные турбины для компании "Укрэнерго", в которой сильны позиции Юрия Бойко и Дмитрия Фирташа. Но и для ДТЭК, проводящей планомерную реконструкцию своих тепловых электростанций, подобный машиностроительный актив мог бы оказаться не лишним. Наконец, само местоположение "Турбоатома" автоматически забрасывает его в поле зрения группы Сергея Курченко, особенно агрессивной в последнее время на рынке корпоративных поглощений.

Одним словом, страдать от недостатка внимания в ближайшее время "Турбоатому" не придется. Хотя для производственных процессов это не самая хорошая пора. Предприватизационный период - это турбулентная зона, в которой некомфортно работать любому предприятию, а тем более "голубой фишке" при отсутствии явного фаворита будущих приватизационных гонок. (МинПром/ [Машиностроение Украины. СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

## **РОССИЯ: ОАО «ЗИО-ПОДОЛЬСК» ВВЕЛО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВОЕ КОМПРЕССОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

На машиностроительном заводе "ЗиО-Подольск" (входит в машиностроительный дивизион Росатома - "Атомэнергомаш") введены в эксплуатацию пять новых винтовых компрессорных установок марки ВВ-50/8 ВУЗ.

Модернизация проведена в рамках программы энергосбережения и повышения энергоэффективности, принятой в 2011 г. Один из основных пунктов данной программы - децентрализация системы обеспечения предприятия сжатым воздухом. Внедрение современного оборудования позволило отказаться от устаревшей компрессорной станции и перевести производственные цеха на автономное снабжение, что в свою очередь, дает возможность практически полностью отказаться от наружных магистральных сетей и сократить потери при транспортировке.

Вновь установленное оборудование необходимо для сжатия воздуха и его транспортировки. Новые компрессоры гораздо более эффективны в работе, им требуется меньшее количество электроэнергии, что ставит их выше аналогичных устройств старого образца.

Новые компрессоры установлены в трех цехах, где сосредоточено наибольшее количество станков, работающих на сжатом воздухе. Модернизация оборудования в цехах осуществлялась постепенно. В течение месяца специалисты завода заменили имеющуюся компрессорную технику на более мощные и эффективные аппараты. "Экономия от данных мероприятий с учетом вывода из эксплуатации центральной компрессорной станции составит порядка 7 млн. руб. в год", - отметил главный энергетик ОАО "ЗиО-Подольск" Николай Гудков. (Пресс-служба ОАО "Атомэнергомаш"/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **РОССИЯ: ГК «ПРОМЫШЛЕННЫЕ СИЛОВЫЕ МАШИНЫ» (ПСМ) ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ**

Инжинирингово-производственная группа "ПСМ" - "Промышленные силовые машины" заключила контракт на организацию энергоснабжения двух месторождений ведущего независимого производителя природного газа в России "НО-ВАТЭК". Сумма договора составит 100 млн. руб. В комплекс работ, которые ПСМ предстоит выполнить до сентября этого года, входит разработка, изготовление и поставка одиннадцати дизельных электростанций, а также шеф-монтажные и пусконаладочные работы. Суммарная мощность генераторов превысит 12 МВт.

Оба месторождения находятся в Ямало-Ненецком автономном округе, где добывается так называемая "белая нефть" - газовый конденсат. Для первого участка, который уже эксплуатируется, ПСМ изготовит четыре электростанции мощностью 1 МВт каждый. Они будут использоваться в качестве аварийных источников питания.

Второе месторождение еще только готовится к промышленному освоению, здесь организуется доразведка и строится трубопроводная система. На этом участке будут работать 7 дизель-генераторов ПСМ: три мощностью по 1,6 МВт, два - 1,02 МВт и еще два - мощностью по 0,64 МВт. Они обеспечат пуск компрессоров, перекачивающих жидкие углеводороды в магистральные трубопроводы. В остальное время электростанции будут работать в резервном режиме.

ПСМ изготовит электростанции на базе японских двигателей Mitsubishi и немецких двигателей MTU. Они будут укомплектованы синхронными генераторами Marelli Motori (Италия). Для эксплуатации в суровом северном климате компания смонтирует все установки в цельнометаллические теплоизолированные контейнеры и оборудует их предпусковыми подогревающими устройствами. По условиям проекта электростанции смогут работать в трех режимах: автономно, параллельно на общую нагрузку и в режиме резервирования основной сети. Управление режимами будет выполнять система ПСМ СУЭМ на базе контроллера Intelli-Gen производства ComAp (Чехия). (Пресс-служба ГК "ПСМ"/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **РОССИЯ: ОАО «СИЛОВЫЕ МАШИНЫ» ИЗГОТОВИЛО ВТОРУЮ ТУРБИНУ ДЛЯ КАЗАНСКОЙ ТЭЦ-2**

Калужский турбинный завод (КТЗ), входящее в компанию "Силовые машины", изготовил и успешно испытал вторую паровую турбину мощностью 36 МВт для строящихся парогазовых установок (ПГУ) на Казанской ТЭЦ-2.

Контракт на поставку энергооборудования был подписан с "КЭР-Холдингом" (Казань, Республика Татарстан) в 2011г. По условиям контракта КТЗ спроектирует, изготовит и поставит две турбины Т-26/36-7,5/0,12 мощностью 36 МВт каждая, а также поставит два турбогенератора производства "Электротяжмаш-Привод" (Лысьва, Пермская обл.). В объеме обязательств КТЗ входят шеф-монтаж и пуско-наладочные работы.

В марте на заводском стенде в присутствии представителя заказчика прошли испытания первой паровой турбины. В настоящее время обе турбины упакованы и готовы к отгрузке.

Турбина Т-26/36 представляет собой конденсационную турбину с промежуточным вводом пара контура низкого давления и регулируемым теплофикационным отбором пара. КТЗ имеет опыт проектирования и производства подобных турбин. На Казанской ТЭЦ-2 поставленные КТЗ агрегаты будут работать в составе двух ПГУ-110. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **РОССИЯ: ЗАО «УРАЛЬСКИЙ ТУРБИННЫЙ ЗАВОД» (УТЗ) МОДЕРНИЗИРУЕТ МОЩНОСТИ КАЗАНСКОЙ ТЭЦ**

Уральский турбинный завод заключил договор с генерирующей компанией ОАО "ТГК-16" на техпереворужение паровой турбины ПТ-60 в приключенную паровую турбину для Казанской ТЭЦ-3.

Особенность проекта на Казанской ТЭЦ-3 заключается в реализации оригинального технологического решения, при котором используется ранее установленное, но зачастую простаивающее оборудование. Приключенная турбина, устанавливается на выхлопе противодавленческой турбины и приводится в действие паром, совершившим работу в этой турбине.

В связи с тем, что на Казанской ТЭЦ-3 установлены две противодавленческие турбины, которые вырабатывают большое количество пара, а следовательно, и тепловой энергии, производство электрической энергии частично определяется количеством потребления тепловой энергии. Вследствие снижения потребления тепловой энергии, производство электроэнергии также снизилось.

Техпереворужение паровой турбины ПТ-60 в приключенную, обеспечит более эффективное и экологичное производство электроэнергии на Казанской ТЭЦ-3- отмечает генеральный директор ЗАО "УТЗ" Игорь Сорочан.

В рамках данного договора Уральский турбинный завод изготовит комплект деталей и узлов для техпереворужения турбины. Поставка обновленной турбины планируется на конец второго квартала 2014 г. (Пресс-релиз ЗАО "Уральский турбинный завод"/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

**УКРАИНА: ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ ПАО «СУМСКОЕ**

**НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ИМ. М. ФРУНЗЕ» НА 2013 ГОД ПРЕВЫШАЕТ \$400 МЛН.**

ПАО "Сумское НПО им. М. Фрунзе" в 2013 г. имеет гарантированный портфель заказов на \$400 млн. Продукция торговой марки FRUNZE до конца года будет отправлена заказчиком из Российской Федерации, в страны Средней Азии и СНГ, а также Дальнего зарубежья, передает пресс-служба предприятия.

Согласно сообщению, традиционно больше 90% своей продукции Сумское НПО им. Фрунзе отправляет на экспорт. Львиная доля заказов нынешнего года получена от российских компаний, в числе которых "Газпром", "Новатэк", "Роснефть", "Сургутнефтегаз" и другие ведущие нефтегазовые корпорации. Также предприятие активно работает на рынках Дальнего зарубежья, имеет заказы из Туркменистана, Узбекистана, Азербайджана, Украины.

Наибольшим спросом на мировом рынке пользуется нефтегазовое и нефтехимическое оборудование торговой марки FRUNZE, в портфеле заказов НПО им. Фрунзе на 2013 г. его доля достигает 90%. Кроме того, реализуются контракты по выпуску продукции для АЭС, насосов различного назначения, серийного оборудования.

"В текущем году мы рассчитываем реализовать продукции и услуг на порядка \$400 млн. Это весьма хороший показатель. Но хочу отметить, что 2013 г. я считаю своего рода промежуточным этапом перед насыщенной работой в последующих периодах. Сейчас мы работаем на перспективу, активно участвуем в тендерах в разных странах мира с тем, чтобы набрать заказы на 2014-2018 гг. В частности, на 2014-2015 гг. мы прорабатываем проекты на \$1 млрд. Дальнейшие перспективы также весьма обнадеживающие - в 2016-2018 гг. планируем получить заказы еще на \$1,5 млрд.", - отметил гендиректор Сумского НПО им. М. Фрунзе Алексей Цымбал.

ПАО "Сумское НПО им. М. Фрунзе" входит в группу компаний "Энергетический стандарт" и является одним из крупнейших в Европе производителей газоперекачивающих агрегатов и комплектных компрессорных станций различного назначения; широкой номенклатуры насосов, компрессоров, центрифуг, оборудования для химической, газовой и нефтеперерабатывающей промышленности, атомных электростанций. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ГК «ПЕРМСКАЯ КОМПАНИЯ НЕФТЯНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ» (ПКНМ)  
ОТРЕМОНТИРУЕТ БУРИЛЬНЫЕ ТРУБЫ ДЛЯ ГК «БАШНЕФТЬ»**

До конца 2013 г. группа компаний "Пермская компания нефтяного машиностроения" отремонтирует 3500 бурильных труб для группы компаний "Башнефть". Стоимость контракта составляет 40 млн. руб.

ПКНМ произведет ремонт стальных, утяжеленных, ведущих, толстостенных и легких бурильных труб. Они будут использоваться в Башкирии и Нижневартовске при бурении нефтяных и газовых скважин.

Ремонт будет осуществляться с применением технологий наплавки металла и замков, нарезания резьб и восстановления диаметра замков. Также ПКНМ очистит поверхность бурильных труб от загрязнений, выявит и устранит внутренние дефекты и повреждения бурового оборудования.

ПКНМ выполнит данный комплекс работ сразу в двух сервисных центрах в Краснокамске и в Нефтеюганске.

Владимир Жаренников, директор ПКНМ: "Мы впервые сотрудничаем с "Башнефтью" и начали сразу с довольно крупного заказа. Поэтому мы выполняем его одновременно в обоих сервисных центрах. Для выполнения работ мы используем все наши ремонтные технологии, которые позволяют не только восстановить изношенное оборудование, но и увеличить его эксплуатационный срок". (Пресс-служба ПКНМ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «УРАЛХИММАШ» РАСШИРЯЕТ ПРИСУТВИЕ НА РЫНКЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ**

Согласно условиям договора ОАО "Уралхиммаш" должно изготовить и поставить четыре комплекта ПСГ (подогреватель сетевой горизонтальный). Два комплекта оборудования предназначены для строящейся ТЭЦ-16, два - для ТЭЦ-20.

Оборудование используется для работы в системе подогрева сетевой воды паром из отборов ЦСД и ЦНД паровой турбины и паром низкого давления котла-утилизатора ПГУ-420Т. ПСГ представляет собой горизонтальный пароводяной теплообменный аппарат с U-образными трубками с поверхностью теплообмена 2300 куб. м.

Масса оборудования - 55,5 т, длина - более 11 м, диаметр - более 2000 мм, толщина стенки корпуса - 20 мм. Подогреватель идет в комплекте со сборником конденсата. Масса сборника конденсата составляет почти 2 т.

Два комплекта оборудования для ОАО "ТЭК "Мосэнерго" в комплекте со сборником конденсата были отгружены железнодорожным транспортом. Оставшиеся два комплекта будут отправлены в адрес заказчика до конца июля.

ОАО "Уралхиммаш" изготавливает сетевые подогреватели для энергетической отрасли с 2009 г. За это время было изготовлено и отгружено в общей сложности 23 единицы оборудования. (Пресс-служба ОАО "Уралхиммаш"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «УРАЛХИММАШ» ОТГРУЗИЛО КОЛОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ В АДРЕС ЗАКАЗЧИКОВ**

ОАО "Уралхиммаш" отгрузило абсорбер аминовой очистки для ОАО "Куйбышевский НПЗ" (НК "Роснефть").

Масса абсорбера 25,1 т, высота более 26,6 м, переменный внутренний диаметр: верхний - 900 мм, нижний - 2400 мм, толщина стенки верхнего корпуса - 16 мм, нижнего - 24 мм. Оборудование работает при температуре в верхней части 55 град. С, нижней - 65 град. С и давлении в верхнем корпусе 0,72 МПа, нижнем - 0,74 МПа.

Абсорбер предназначен для очистки углеводородного газа от сероводорода водным раствором метилдиэтанолamina. Оборудование было отгружено автомобильным транспортом. Согласно условиям договора "Уралхиммаш" должно изготовить и поставить в адрес заказчика девять единиц колонного оборудования, пять из которых уже поставлены заказчику.

ОАО "Уралхиммаш" изготовило и отгрузило колонну регенерации метанола К-2 для ООО "Тобольск-Нефтехим".

Масса колонны составляет почти 11 т, длина - более 22 м, толщина стенки корпуса - 12 мм, внутренний диаметр - 1000 мм. Оборудование работает при температуре 78-121 град С и давлении 0,12-0,32 МПа.

Оборудование предназначено для получения регенерированного метанола. Колонна входит в состав блока регенерации метанола установки очистки пропановой фракции от метанола ООО "Тобольск-Нефтехим" Оборудование отгружено автомобильным транспортом. (Пресс-служба ОАО "Уралхиммаш"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

**УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖТРАНСФОРМАТОР» (ЗТР)  
УСПЕШНО ПРОШЛО НАДЗОРНЫЙ АУДИТ ПО СИСТЕМЕ ЭКОМЕНЕДЖМЕНТА**

ПАО "Запорожтрансформатор" (ЗТР) успешно прошло надзорный аудит на соответствие интегрированной системы менеджмента (ИСМ) международным стандартам ISO 14001 "Система экологического менеджмента" и OHSAS 18001 "Система безопасности и охраны здоровья".

Аудит проводился в основных производственных цехах и службах предприятия. Аудиторскую проверку осуществляла компания Bureau Veritas Certification - представительство одноименного французского независимого органа по сертификации, признанного более чем в 100 странах. "ЗТР успешно прошел аудит и подтвердил соответствие международным стандартам ISO 14001 и OHSAS 18001, - отмечает начальник отдела качества ПАО "ЗТР" Дмитрий Иванов. - Bureau Veritas Certification уже во второй раз проводит надзорный аудит на ЗТР. В этом году по результатам инспекционного контроля несоответствий на предприятии обнаружено не было, а замечания, которые возникли при проверке, были устранены в ходе аудита. Аудиторская служба отметила "Запорожтрансформатор" как предприятие, демонстрирующее эффективное внедрение и постоянное улучшение системы менеджмента ИСМ".

В результате проведенного надзорного аудита интегрированная система менеджмента ЗТР рекомендована к продлению срока действия сертификата с проведением ресертификационного контроля в 2014 г. ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**Статистика**

**БЕЛАРУСЬ: КОМПЬЮТЕРНЫЙ РЫНОК В 2012 ГОДУ ВЫРОС**

Компьютерный рынок Беларуси в 2012 г. вырос почти на 56% до 446,5 тыс. единиц, включая десктопы (118,2 тыс.), ноутбуки (323,6 тыс.) и серверы x86 (4,7 тыс.). Таким образом, Беларусь стала лидером по темпам роста среди стран СНГ в 2012 г. Об этом свидетельствуют данные отчета IDC, предоставленного пресс-службой компании.

Поставки настольных компьютеров в Беларусь увеличились 11,2%, в основном, за счет восстановления спроса после глубокого кризиса в 2011 г. Рынок ноутбуков, напротив, испытал взрывной рост в 83%, преимущественно благодаря стимулированию каналов сбыта вендорами.

Однако потенциал потребительского сегмента в Беларуси был серьезно переоценен, что привело к увеличению складских запасов портативных ПК в конце года до более чем 100 тыс. устройств.

С учетом роста популярности планшетов такая ситуация в канале оказывает негативное влияние на рынок ноутбуков и IDC не видит перспектив для сохранения столь же высоких темпов его роста в 2013 г.

Высокую динамику также показал и рынок x86 серверов - в количественном выражении он вырос на 29,4% (после провала в 2011 г. на 5,3%), а в денежном - почти на 60%, и достиг \$20 млн.

Более того, суммарный объем белорусского рынка серверов (x86 и поп-x86) и дисковых систем хранения данных превысил в 2012 г. отметку в \$40 млн., что соответствует 40%-ному приросту. ([РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ООО «ХОЛДИНГ «КАБЕЛЬНЫЙ АЛЬЯНС» ПРЕЗЕНТОВАЛО МАРКУ HOLDFLEX**

Созданная холдингом новая торговая марка HoldFlex объединяет гибкие силовые кабели с медными жилами.

Кабели HoldFlex КГ на 380 и 660 В предназначены для присоединения переносных и передвижных механизмов и устройств номинальной частотой 400 Гц. Основным отличием кабелей новой марки является применение оболочки из термоэластопласта, которая позволяет сохранять гибкость кабеля при температуре до -60 град. С. Устойчивость к низким температурам позволяет применять кабель HoldFlex в различных температурных условиях, в том числе в условиях холодного климата. Сфера применения также широка: строительство и ремонт зданий и сооружений, обслуживание объектов энергетической, нефтегазовой и горнорудной промышленности, объектов РЖД, а также в личном хозяйстве. Кабели устойчивы к воздействию солнечного излучения, что позволяет применять их вне помещений.

При меньших массогабаритных показателях кабель сохраняет эксплуатационные характеристики, остается устойчивым к низким температурам, сохраняя при этом высокую гибкость и прочность. При этом цена на данный кабель выгодно отличается от КГ и КГ-ХЛ.

ООО "ХКА" входит в состав Уральской горно-металлургической компании и использует в производстве медную канатку класса "А", поставляемую ООО "УГМК-Холдинг". ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УЗБЕКИСТАН: ИНДИЙСКАЯ OLIVE TELECOMMUNICATION ОСВОИЛА ПРОИЗВОДСТВО ПЛАНШЕТОВ**

СП "Olive Telecom" приступило к производству планшетных компьютеров OlivePadV-T300, сообщил представитель СП. "Произведены первые тысяча планшетов, в первых числах июля они поступят в коммерческую продажу", - сообщил представитель предприятия.

Планшет с размером экрана 180 мм оснащен процессором частотой 1 ГГц и работает под операционной системой Android 4.0 (Ice-cream Sandwich). Проектная мощность СП по выпуску планшетов к 2015 г. может составить 13,5 тыс. единиц в год.

В феврале 2012 г. индийская Olive Telecommunication и АК "Узбектелеком" подписали учредительные документы о создании СП "OliveTelecom" на территории свободной индустриально-экономической зоны (СИЭЗ) "Навои".

В январе СП освоило выпуск CDMA-модемов, а также мобильных и стационарных CDMA-терминалов проектной мощностью соответственно 10 тыс. и 38 тыс. ежегодно. Проект также предусматривает освоение выпуска смартфонов стандарта CDMA-450. Инвестиции на первом этапе производства составили около \$10 млн.

АК "Узбектелеком", национальный оператор связи в республике, оказывает услуги местной, междугородной, международной голосовой телефонии, услуги сетей передачи данных и др. ([Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## **МИРОВОЙ РЫНОК: BETA LASER MIKE РАЗРАБОТАЛА НОВУЮ МОДЕЛЬ ИЗМЕРИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ DCM 3S-LF200**

Компания Beta Laser Mike, ведущий поставщик высокоточных контрольно-измерительных систем, продолжает временно реагировать на нужды кабельных производителей. Ее последняя разработка - новая модель измерительной системы DCM 3S-LF200, которая эффективно контролирует низкочастотные первичные распределенные параметры передачи LCRG (L - индуктивность, C - емкость, R - сопротивление и G - проводимость) кабелей связи на основе витых пар. Прибор DCM 3S-LF200 - идеальное решение для проверки параметров кабелей для передачи данных, кабелей управления, приборных кабелей и кабелей дальней связи. При помощи этой контрольно-измерительной системы можно проводить испытания очень больших длин кабелей до 30 км.

Благодаря компактной и гибкой конструкции модель DCM 3S-LF200 можно использовать в любом месте, размещая ее на полу в производственном помещении. Этот прибор может быть использован как самостоятельно, так и в сочетании с системами измерения высокочастотных параметров передачи, такими как, например, выпускаемые компанией Beta Laser Mike системы DCM ES - 2G (2ГГц) и SCS - 350B (600МГц) для проверки LAN кабелей и кабелей для передачи данных.

Прибор DCM 3S-LF200 состоит из измерительной установки LCR и программного обеспечения, в сочетании с автоматической твердотельной коммутирующей (3S) системой, обеспечивающей быстрое получение надежных результатов измерения исключительно высокой точности. До четырех витых пар можно автоматически сканировать и измерять, нормализуя результаты в зависимости от длины и температуры и сопоставляя их с предварительно программируемыми предельными значениями.

Рабочая программа для этого прибора разработана специально для испытаний кабельных изделий, она предусматривает введение таких данных, как длина кабеля, диаметр токопроводящих жил, специфицированные предельные значения и другой информации. Автоматическая твердотельная коммутирующая система, рассчитанная на четыре пары, включает контактные зажимы для изделия, благодаря которым устраняется необходимость в удалении изоляции токопроводящих жил.

Модель DCM 3S-LF200 также включает 5-метровые удлинительные кабели для подсоединения к коротким внутренним концам. (RusCable/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### **ЕВРОПА: УЛЬРИХ ШПИССХОФЕР НАЗНАЧЕН НОВЫМ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ АВВ LTD.**

Совет директоров АВВ единогласно выбрал в качестве нового исполнительного директора Ульриха Шписсхофера, главу подразделения Дискретная автоматизация и движение. С 15 сентября он заменит на этой позиции Джо Хогана. Хоган продолжит работу в АВВ в течение нескольких месяцев в качестве главного советника совета директоров.

Шписсхофер стал членом Исполнительного комитета АВВ в 2005 г., в 2009 г. был назначен руководителем подразделения "Дискретная автоматизация и движение". Он удвоил доходы подразделения, провел интеграцию с компанией Baldor - самым крупным приобретением АВВ. Ему удалось повысить прибыль направления "Робототехника" и добиться повышения прибыли в области продаж двигателей и приводов. "У АВВ сильная команда талантливых топ-менеджеров. Я очень рад, что новый исполнительный директор приходит изнутри - у него большой опыт и хорошее представление о портфеле предложений компании - комментирует председатель правления Хубертус фон Грюнберг. - Ульрих сыграл ключевую роль в формировании и внедрении стратегии АВВ, а интеграцию с Baldor можно считать образцом успешного крупного приобретения".

Шписсхоферу удалось расширить бизнес подразделения "Дискретная автоматизация и движение" за счет органического роста и слияний. Это помогло подразделению развиваться быстрее рынка и занять такие ниши, как e-mobility и бесперебойное электроснабжение (UPS), а также лучше сбалансировать географию своего бизнеса. Планируемое приобретение Power-One сделает АВВ ведущим мировым поставщиком солнечных инвертеров. О преемнике Шписсхофера будет объявлено дополнительно.

Исполнительный директор Джо Хоган говорит: "Опираясь на знания и опыт, приобретенные за годы успешной работы в АВВ, Ульрих достиг больших успехов в подразделении Дискретная автоматизация и движение. Благодаря его вкладу и командно-ориентированной работе наша среднесрочная стратегия демонстрирует уверенный прогресс".

До начала работы в подразделении "Дискретная автоматизация и движение", Шписсхофер отвечал за корпоративное развитие, курировал процесс развития и внедрения стратегии по всем направлениям энергетики и автоматизации, тесно сотрудничал со всеми отделами АВВ. В его ответственности было планирование слияний и поглощений и формирование направления венчурных технологий. На этой позиции он усилил производственную эффективность и процесс закупок, заложив основу для программы сокращения затрат. Этой программы компания придерживается в связи с мировым экономическим кризисом последние несколько лет. "Я рад возможности возглавить АВВ и быть полезным нашим заказчикам, опираясь на успех Джо. Я с нетерпением жду продолжения работы со всеми моими коллегами в Исполнительном комитете и со всей командой АВВ. Вместе мы продолжим добиваться роста прибыли и устойчивой реализации". (RusCable/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### **США: ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АККУМУЛЯТОРОВ EXIDE TECHNOLOGIES НА ГРАНИ БАНКРОТСТВА**

У американского аккумуляторного гиганта, поставщика техники и владельца заводов на нескольких континентах, настали не лучшие времена. В соответствии с федеральным законом США, компания подала в суд округа Делавэр прошение о защите от банкротства. Причиной происходящего стал экономический спад в Европе, издержки в производстве и жесткая конкуренция. В результате реструктуризации, компания планирует сократить долг и разработать план по улучшению своих конкурентных возможностей на рынке.

На сегодняшний день компания уже получила предварительное согласие на финансирование \$500 млн. от JP Morgan Chase, N.A. и возобновление кредитной линии. Как сообщили в компании, международные операции будут проходить без контроля со стороны американских судов.

Компания Exide Technologies в 2002 г. уже подавала прошение о защите от банкротства и переживала реструктуризацию. В том году за компанией числился долг в \$2,5 млрд. По плану реструктуризации, компания должна была в течение месяца устранив \$1,3 млрд. долга, а затем, в течение 2 лет - сократить долг до \$540 млн. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### США: APPLE INC. ОТВОЕВАЛА КЛЮЧЕВОЙ ПАТЕНТ О СКРОЛЛИНГЕ В IOS

Патентное ведомство США (United States Patent and Trademark Office, USPTO) вновь признало действительным патент Apple U.S. Patent No.7469381 "List Scrolling and Document Translation, Scaling, and Rotation on a Touch-Screen Display", касающийся особенностей скроллинга в iOS.

Речь идет о функции bounce back, которая помогает пользователю понять, когда информация на экране, например, список контактов или интернет-страница, заканчивается. Если владелец гаджета просмотрел все, что можно, устройство объясняет ему это, заставляя экран отпрыгивать в исходное положение.

В августе прошлого года окружной суд Калифорнии уже приходил к выводу, что 21 модель смартфонов и планшетов Samsung выпущена с нарушением авторских прав на bounce back. Apple использовала данный функционал как один из ключевых ходов в патентной войне против Samsung. Однако предыдущий судебный процесс в апреле аннулировал патент. Решение USPTO в пользу купертинского гиганта аналитик FOSS Patents Флориан Мюллер назвал "громкой победой" Apple, которая дает ей потенциальное превосходство как во втором судебном процессе, так и в разбирательстве в Международной торговой комиссии США.

В постановлении суда признан действительным и пункт 19, с успехом использовавшийся Apple в двух судебных процессах против Samsung. В результате первого процесса южнокорейская компания была признана виновной в нарушении авторских прав Apple, в связи с чем, согласно вердикту жюри присяжных, будет вынуждена возместить более \$1 млрд. ущерба. В январе суд постановил оштрафовать Samsung именно на такую сумму за нарушение шести патентов, принадлежащих Apple. Американская компания не смогла добиться запрета на продажи корейских устройств, так как не доказала, что потребительский спрос на продукцию Samsung был обусловлен скопированными особенностями. Судья также не стала начинать новый процесс, как того требовали юристы Samsung. Они настаивали на том, что текст патентов крайне абстрактен и под его описания попадает слишком широкий круг инноваций.

Apple уже известила окружного судью Люси Кох, председательствующую на судебном процессе Apple - Samsung, о повторном рассмотрении USPTO патента U.S. Patent No.7469381 и возвращении ему прежнего статуса.

Apple - американская высокотехнологичная корпорация, которая занимается производством программного обеспечения, персональных компьютеров, аудиоплееров и телефонов. Реализует часть своей 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.

Samsung Electronics - флагман промышленности Южной Кореи и мировой лидер в производстве полупроводников, телекоммуникационного и цифрового оборудования. Компания занимает ведущие позиции на мировых рынках ЖК-дисплеев, смартфонов и микрочипов памяти Dram и Nand. Стоимость Samsung Electronics достигает \$160 млрд. Сотрудниками компании являются 206 тыс. человек, которые работают в 72 странах. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

### ТАЙВАНЬ: ASUSTEK COMPUTER INC. ПРЕДСТАВИЛА ПЛАНШЕТ MEMO PAD HD7

ASUSTeK Computer Inc. представил новый бюджетный планшет Memo Pad HD7. Презентация состоялась в рамках выставки Computex-2013 на Тайване.

Цена нового устройства от Asus составляет всего \$129 и представители компании утверждают, что это самый дешевый массовый планшет из представленных на широком рынке. При этом председатель правления Asus Джонни Ши признался, что сам пользуется таким каждый день. Говоря подробнее о технических характеристиках новинки, она имеет 7-дюймовый экран с разрешением 1280x800 пикселей, фронтальную и заднюю камеру 1,2 Мп и 5 Мп соответственно, весит 302 г. Также известно, что Memo Pad HD7 работает на базе процессора Cortex-A7 с четырьмя ядрами и в версии за \$129 покупателям доступно 8 Гб встроенной памяти. За версию с 16 Гб придется отдать уже \$149.

Ранее в этом году бюджетные версии планшетов представили и другие компании, например, Iconia A1 за \$169 от Acer. Hewlett-Packard в свою очередь перебила эту ценовую планку с помощью компактного Slate 7 за \$149.

Asus, вероятно, решила не уступать в борьбе "за каждый доллар" и опустила цену еще ниже. При этом популярные планшеты Google nexus 7 и Amazon Kindle Fire HD продаются чуть дороже - по \$199 за штуку.

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](#))

### ЯПОНИЯ: TOSHIBA CORP. АНОНСИРОВАЛА ЛИНЕЙКУ ПЛАНШЕТОВ НА БАЗЕ ANDROID

Toshiba анонсировала новые модели планшетов из линейки Excite, с которыми планирует вновь попробовать силы в сфере мобильных устройств. Новинки от Toshiba получили названия Excite Pure, Excite Pro и Excite Write, которые, согласно данным компании, поступили в продажу с 25 июня. Все они имеют экран с диагональю 10 дюймов и работают под управлением операционной системы Android 4.2 Jelly Bean.

Цена на Excite Pure стартует с отметки в \$299, что немало, если присмотреться к техническим характеристикам. Гаджет оснащен процессором NVIDIA Tegra 3, экраном с покрытием Gorilla Glass 1 и разрешением 1280x800, который был выпущен еще три года назад. При этом Excite Pure не имеет задней камеры, а количество встроенной памяти ограничивается 16 Гб, но имеется слот для карт памяти.

Следующая модель - Excite Pro - имеет характеристики получше. Эта версия укомплектована процессором Tegra 4, 32 Гб памяти, 8-мегапиксельной задней камерой и экраном с разрешением 2560x1600, покрытым Gorilla Glass 2. Помимо этого Excite Pro поставляется с динамиками Harman Kardon, традиционным партнером Toshiba по акустическим системам. Однако цена за весь этот список составляет уже \$499.

Что касается Excite Write, то эта модель имеет все те же характеристики, что и Excite Pro, но при этом будет поставляться с системой Wasot для рукописного ввода. Система позволяет отслеживать степень нажатия на экран при письме с чувствительностью в 1024 ступени. В комплект поставки здесь включены программы TruNote и TruCapture для создания заметок, а стоимость Write стартует с отметки в \$599. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

## ЯПОНИЯ: SONY CORP. ПРЕДСТАВИЛА PLAYSTATION 4

На главной игровой выставке мира E3 Sony раскрыла новую информацию о консоли PlayStation 4. И, похоже, что у японцев есть все шансы стать монополистами на рынке приставок. Главное конкурентное преимущество PlayStation 4 - низкая цена. Вот уж чего рынок не ожидал от Sony, которая всегда продавала устройства чуть дороже: консоль стоит не просто дешевле, а на \$100 дешевле Xbox One. Ее стоимость - \$399 в США и 399 евро в Европе - вписывается в те критерии, которые накануне презентации были заданы аналитиками.

Интересно, что Amazon.com разместила на сайте обе приставки для предзаказа, но не знала, сколько они стоят, поэтому выставила цену в \$740. По данным британского подразделения, на Xbox One было чуть больше заказов. По мнению многих аналитиков - \$499. Есть и другая точка зрения, которая заключается в том, что Xbox стоит дороже из-за встроенного Kinect.

Еще один козырь Sony - "либеральность взглядов" ее создателей. Еще одна вещь, которой японцы не славятся. Несмотря на привычку Sony везде расставлять копирайты и яростно бороться с пиратами, есть опция, недоступная на Xbox One: пользователи могут беспрепятственно делиться играми. Microsoft придумала хитроумную систему, позволяющую передавать игры друзьям, но не всем и в ограниченном количестве.

PlayStation, в отличие от Xbox, не должна быть все время подключена к Интернету.

Наконец, игры. Очевидно, что Microsoft позиционирует консоль как центр домашних развлечений с огромным количеством функций. Sony делает ставку на игровой контент. Пока сложно сказать, какой подход является правильным на фоне глобального вопроса о том, нужно ли миру вообще новое поколение консолей? Nintendo Wii U - единственный его представитель, который продается сейчас, - спросом почти не пользуется. С одной стороны, это опасная тенденция, с другой, у Sony есть все шансы стать монополистом на рынке, так как бороться приходится лишь с одним конкурентом, Microsoft, допустившим ряд ошибок еще до пуска своей консоли.

Компания Sony была основана в 1946 г. и является одним из ведущих производителей электроники в мире. Sony выпускает аудио- и видеопроигрыватели, mp3-плееры, DVD-проигрыватели, проекционные и LCD телевизоры, мониторы и электронные компоненты. Среди продуктов компании такие бренды, как VAIO, Bravia и Walkman.

За 2005-2012 гг. капитализация компании сократилась почти на 60%, однако в начале 2013 г. утерянные позиции были отыграны: с начала текущего года акции Sony подорожали почти на 60%. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

## ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, СИМПОЗИУМЫ

### РОССИЯ: В СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА В МОСКВЕ ПРОЙДЕТ ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ФОРУМ (ERF)

XXXIX Европейский вертолетный форум (European Rotorcraft Forum - ERF) пройдет в этом году 3-6 сентября в Москве. Организатором форума выступает ОАО "Вертолеты России" (дочерняя компания "Оборонпрома", входящего в Госкорпорацию "Ростех"), сообщили в пресс-службе холдинга.

ERF проводится в одной из стран Европы с 1975 г. Это - знаковое для мирового вертолетостроения мероприятие, анализирующее актуальные научные тренды в сфере создания современных винтокрылых летательных аппаратов и определяющее ближайшую технологическую перспективу инновационного развития отрасли. Для научного диалога на мероприятие приезжают сотни различных специалистов в области современного вертолетостроения, представляющие ведущие отраслевые инновационные центры России и Евросоюза, а также представители мировых компаний-производителей, отметили в пресс-службе. Форум традиционно имеет большое значение для глобальной вертолетной индустрии, формируя направления ее развития и подсказывая ученым пути поиска новых технологических решений в сфере создания летательных аппаратов вертикального взлета и посадки.

Ожидается, что в Москве участники ERF выступят с докладами об актуальных тенденциях в области аэродинамики и материаловедения, обсудят современные технические, технологические и производственные возможности по созданию вертолетов нового поколения, в том числе высокоскоростных. Участники обсудят актуальные вопросы аэродинамики и интеграции бортовых систем, перспективные конструкционные материалы, эксплуатационные аспекты и другие важные темы. В дни форума с докладами выступят специалисты и разработчики вертолетной техники ведущих мировых производителей и конструкторских бюро.

"Предполагается, что проведение такого отраслевого мероприятия в этом году в Москве послужит укреплению международного имиджа России как страны, поддерживающей авиационную науку и развивающей высокотехнологичное производство, активно участвующей в международном сотрудничестве и кооперации в сфере вертолетостроения", - отметил источник.

Планируется, что помимо "Вертолетов России" участниками Европейского вертолетного форума станут и другие лидеры глобального вертолетного рынка - компании-производители AgustaWestland и Eurocopter, ведущие авиационные научно-исследовательские центры, а также представители Вооруженных сил различных стран - военные традиционно являются одними из самых опытных эксплуатантов, часто применяющих вертолетную технику на пределе ее возможностей. В форуме также примут участие делегаты из престижных авиационных высших учебных заведений разных стран. (АРМС-ТАСС/[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!**