

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

**Деловой
Мир**

журналистское агентство

Машиностроение Украины

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ С 2003 ГОДА

№15 (249) 1 - 15 сентября 2013 г.

XII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ – 2013

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ



Генеральные информационные партнеры:



Технический партнер:



ОРГАНИЗАТОР
Международный выставочный центр
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

Государственного агентства Украины по управлению
государственными корпоративными правами и имуществом
Украинской Национальной Компании "Укрстанкоинструмент"

19-22
НОЯБРЯ 2013 г.



+38 044 201-11-65, 201-11-56, 201-11-58
e-mail: lilia@iec-expo.com.ua
www.iec-expo.com.ua
www.tech-expo.com.ua

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
Украина, Киев, Броварской пр-т, 15
© "Левобережная"

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ЛАБОРАТОРНОЙ ИНДУСТРИИ



VI Международный форум «Комплексное обеспечение лабораторий»

15 - 17 октября 2013 года

КИЕВЭКСПО ПЛАЗА ufi
Киев, ул. Салютная, 2-Б (ст. метро "Нивки")

При поддержке:

Комитетов Верховной Рады Украины
Министерств и ведомств
Профильных ассоциаций и объединений

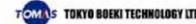
Организаторы:



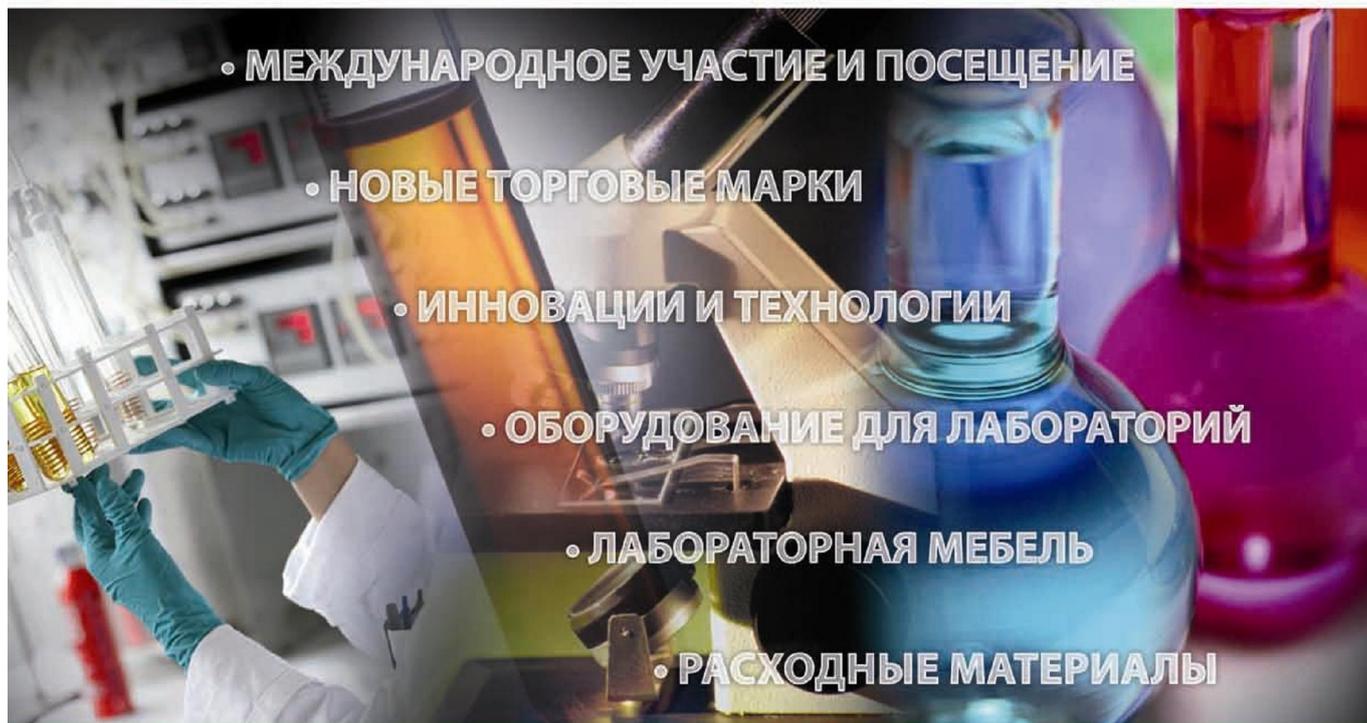
Генеральный партнер:



Генеральный спонсор:



Партнеры:



- МЕЖДУНАРОДНОЕ УЧАСТИЕ И ПОСЕЩЕНИЕ
- НОВЫЕ ТОРГОВЫЕ МАРКИ
- ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ
- ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЛАБОРАТОРИЙ
- ЛАБОРАТОРНАЯ МЕБЕЛЬ
- РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



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»
- LABInnovation «Определение микросодержания серы, азота и хлора. Обзор оборудования компании TE Instruments»

Организаторы: Компании LMT, ХИМЛАБОРРЕАКТИВ

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

По вопросам участия
в научно-практической и бизнес программах: +380 (44) 526-92-89, marketing@labcomplex.com

www.labcomplex.com

Международный специализированный партнер: labor@lmt.kiev.ua

Специализированный информационный партнер:

Специализированный интернет-портал:

Официальный информационный спонсор:

Информационная поддержка:

ИННОВАЦИИ

IT

Финансирование

ИЗДАНИЯ

СЕРВИС

ЭКОЛОГИЯ

ЭНЕРГЕТИКА

МАШИНОСТРОЕНИЕ

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ

СЕРВИС

ИЗДАНИЯ

МАШИНОСТРОЕНИЕ

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

СЕРВИС

ИЗДАНИЯ

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

КАК ОПУБЛИКОВАТЬ РЕКЛАМУ В ЖУРНАЛЕ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ»

ПОЛНОЦВЕТНУЮ НА ОБЛОЖКЕ

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

ЧЕРНО-БЕЛУЮ НА ВНУТРЕННИХ СТРАНИЦАХ

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

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

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

СКИДКИ РЕКЛАМНЫМ АГЕНТСТВАМ И ВЫСТАВКОМАМ – ОТ 20%

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

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

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

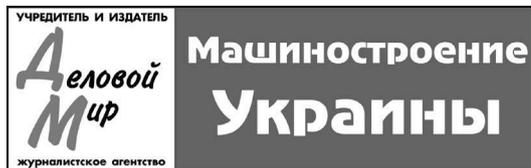
Текст рекламного объявления можно передать нам различными способами:

- просто как текст факсом или по e-mail - мы сами сделаем объявление и согласуем его с Вами;
- в виде графического файла *.tif, 300 dpi, СМУК; 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
▼ 1 – 15 СЕНТЯБРЯ 2013 г.

№15 (249)

ОГЛАВЛЕНИЕ НОМЕРА

	Стр.
Машиностроительный комплекс	5
Авиакосмическая промышленность	6
Автомобильная промышленность	18
Горно-шахтное, горнорудное и металлургическое машиностроение	37
Железнодорожное машиностроение	38
Машиностроение для легкой, пищевой промышленности, бытовых приборов	41
Оборонная промышленность	42
Подшипниковая промышленность	44
Приборостроение	46
Промышленность средств связи	47
Сельскохозяйственное машиностроение	48
Станкостроительная и инструментальная промышленность	53
Строительно-дорожное и подъемно-транспортное машиностроение	53
Судостроительная и судоремонтная промышленность	55
Тяжелое и энергетическое машиностроение	65
Химическое и нефтяное машиностроение	67
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 КВ от 30.10.2002 г.
▼ Абон. ящик 3749, Днепропетровск, 49064, Украина.
▼ Тел.-факс.: +38 056 3701434, 3701435
▼ E-mail: machinery@business.dp.ua
▼ <http://www.business.dp.ua/index.html>

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

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

КАК ПОДПИСАТЬСЯ НА ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ «МАШИНОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ»

Подписной индекс

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

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

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

Подписка для иностранных граждан организована в редакции.

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

РЕДАКЦИОННЫЙ ПОДПИСНОЙ ЛИСТ

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

В АВГУСТЕ ЖУРНАЛ И НОВОСТИ НЕ ВЫХОДЯТ

Подписной лист надо заполнить и отправить:

▼ по факсу: +38 056 3701434, 3701435

▼ по e-mail: bw@business.dp.ua

▼ почтой: а/я 3749, Днепропетровск, 49064, Украина
 Возможна оплата с расчетного счета на расчетный счет, с расчетного счета на кредитную карточку, с кредитной карточки на кредитную карточку, с помощью WebMoney и т.д.

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

Алчевск	KSS (06442) 22244, 29294
Бердянск	KSS (06153) 37725
Винница	KSS (0432) 579324
Горловка	KSS (06242) 27055, 27073
Днепропетровск	1. KSS (0562) 335289 2. Меркурий (056) 7219393, 7219394 3. САММИТ (056) 3704423 4. Статус (062) 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/>

№15 (249)

1 – 15 сентября 2013 г.

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

Статистика

УКРАИНА: ЭКСПОРТ-ИМПОРТ ТОВАРОВ В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ 2013 ГОДА, МЛН. \$

	Экспорт		Импорт	
	январь-июнь-2013	январь-июнь-2012	январь-июнь-2013	январь-июнь-2012
Всего	30742,7	33672,2	34963,1	40892,5
Машины, оборудование и механизмы; электротехническое оборудование; звукозаписывающая и воспроизводящая аппаратура; телеаппаратура	3309,2	3253,9	6071,2	6214,1
- котлы, машины, аппараты и механические приборы	1819,7	1761,6	3199,8	3623,7
- электрические машины и оборудование	1489,5	1494,0	2871,4	2591,5
Транспортные средства и дорожное оборудование	1844,8	2693,1	2915,9	4226,0
- железнодорожные или трамвайные локомотивы, дорожное оборудование	1389,8	2074,3	165,6	550,2
- средства наземного транспорта, кроме железнодорожного	168,1	286,4	2699,9	3146,7
- аэронавигационные или космические аппараты	134,1	222,0	40,7	34,3
- плавучие средства морские или речные	152,8	108,7	9,7	509,5
Приборы и аппараты оптические, фотографические, кинематографические, медицинские и хирургические; часы; музыкальные инструменты	132,2	128,6	457,2	446,9
- приборы и аппараты	130,7	127,5	443,3	434,6
- часы	1,1	0,9	8,9	7,3
- музыкальные инструменты	0,3	0,3	5,1	5,3

(Українські новини/Машиностроєння України, СНГ, мира)

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

	Июнь	В % к июню 2012 г.	Январь-июнь	В % к январю-июню 2012 г.
Котлы центрального отопления, тыс. шт.	28,0	94,2	103	102,4
Резервуары и цистерны металлические объемом более 300 л, тыс. т	1,0	46,6	8,4	77,4
Приборы полупроводниковые, млн. шт.	1,5	57,1	7,6	73,7
Приборы для измерения физических и химических величин, тыс. шт.	33,6	109,7	197	86,5
Приборы для контроля других физических характеристик, тыс. шт.	470	87,5	2873	97,5
Счетчики электроэнергии, в том числе калиброванные, тыс. шт.	131	68,1	784	87,9
Приборы и аппаратура для автоматического регулирования и управления, тыс. шт.	1,8	63,0	9,2	50,1
Термостаты, маностаты, инструменты и приборы для регулирования или контроля, автоматические другие, тыс. шт.	9,7	161,3	35,2	114,3
Электродвигатели и генераторы постоянного тока, тыс. шт.	1,4	49,3	10,0	55,4
Электродвигатели и генераторы переменного тока, электродвигатели универсальные, тыс. шт.	21,2	92,5	100	66,2
Трансформаторы электрические, млн. шт.	0,3	115,2	2,2	116,3
Аппаратура электрическая высоковольтная, тыс. шт.	25,7	73,2	156	89,6
Аппаратура электрическая низковольтная, млн. шт.	0,9	61,9	6,3	83,6
Провод изолированный обмоточный, тыс. т	0,9	96,2	5,4	87,0
Проводники электрические на напряжение не более 1000 В, тыс. км	41,1	98,2	217	89,1
Проводники электрические на напряжение более 1000 В, тыс. км	0,5	32,1	3,5	37,3
Устройства электромонтажные, млн. шт.	3,6	79,4	24,2	83,1
Стиральные машины, тыс. шт.	16,1	73,8	87,9	72,9
Помпы центробежные для перекачки жидкостей; помпы другие, тыс. шт	24,4	76,3	139	86,8
Валы трансмиссионные и кривошипы, тыс. т	0,6	40,6	4,8	69,1
Краны перегрузочные, краны порталные, краны мостовые, шт.	8	42,1	44	56,4
Грузоподъемники и конвейеры пневматические и другой непрерывного действия, для грузов и материалов, шт.	357	102,0	1514	96,6
Оборудование прокатных станков; рольганги, опрокидыватели и манипуляторы, оборудование, шт.	194	373,1	758	189,0
Бухгалтерские машины, контрольно-кассовые аппараты,	14,1	390,8	50,1	244,2

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

	Июнь	В % к июню 2012 г.	Январь-июнь	В % к январю-июню 2012 г.
почтовые маркировочные машины, аппараты билетные и другие аналогичные машины, содержащие счетные устройства, тыс. шт.				
Оборудование холодильное и морозильное промышленное и тепловые насосы, тыс. шт.	26,1	122,3	163	107,8
Машины и аппараты фильтровальные или очищающие для жидкостей, тыс. шт.	0,9	44,5	5,6	65,2
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	256	46,3	2124	66,7
Плуги отвальные, шт.	94	10,6	714	7,9
Бороны дисковые, шт.	241	150,6	2445	86,2
Рыхлители и культиваторы, шт.	96	77,4	628	123,1
Сеялки, шт.	220	550,0	1682	92,5
Деревообрабатывающие станки, шт.	102	81,6	579	85,7
Конвертеры и машины литейные, изложницы и ковши, используемые в металлургии и в литейном производстве, шт.	299	66,4	1505	61,2
Валки к прокатным станам, шт.	727	108,7	3852	81,2
Подъемники, элеваторы и конвейеры непрерывного действия для подземных работ, шт.	33	84,6	197	85,3
Машины бурильные и проходческие, шт.	76	19,1	462	50,1
Оборудование промышленное для переработки мяса или птицы, шт.	867	37,7	6197	28,2
Легковые автомобили, тыс. шт.	4,7	71,0	17,2	46,1
Автобусы, шт.	215	55,0	885	57,8
Автомобили грузовые, шт.	130	49,4	732	43,3
Прицепы и полуприцепы автомобильные, тыс. шт.	2,4	108,4	10,9	107,0
Вагоны грузовые несамоходные, тыс. шт.	2,5	58,1	15,2	58,9

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

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

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА ПОСТАВИТ В ХОРВАТИЮ ПЯТЬ САМОЛЕТОВ МИГ-21

Государственная компания по экспорту и импорту продукции и услуг военного и специального назначения "Укрспецэкспорт" договорилась с Министерством обороны Хорватии о поставке 5 и ремонте 7 самолетов МиГ-21. Об этом говорится в сообщении "Укрспецэкспорта". "В июле в Загребе представители "Укрспецэкспорта" и Министерство обороны Хорватии подписали контракт на закупку услуг по ремонту и доработке 12 самолетов МиГ-21. Согласно условиям контракта, "Укрспецэкспорт" отремонтирует 7 самолетов МиГ-21, принадлежащих Военно-воздушным силам Республики Хорватия. Кроме того, Министерство обороны Хорватии закупит у "Укрспецэкспорта" 5 отремонтированных МиГ-21, которые являются собственностью ГП "Одесавиаремсервис", - говорится в нем.

Согласно сообщению, контракт будет выполнен до середины 2014 г.

С украинской стороны контракт подписал генеральный директор "Укрспецэкспорта" Дмитрий Перегудов, от хорватской стороны - министр обороны Анте Котроманович.

Ремонт будет проводиться на мощностях "Одесавиаремсервиса", которое входит в состав государственного концерна "Укроборонпром".

В мае "Укрспецэкспорт" выиграл тендер на ремонт 6 вертолетов Минобороны Хорватии.

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

УКРАИНА: РОССИЯ ЗАКАЗАЛА У ГП «АНТОНОВ» МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ «КУКУРУЗНИКИ»

Подконтрольное украинскому государству предприятие "Антонов" располагает заказами из России, Кубы и Азербайджана на самолет Ан-2-100 - модернизированный вариант "кукурузника" (Ан-2). Об этом генеральный конструктор "Антонова" Дмитрий Кива.

По его словам, некоторые партнеры готовы сделать заказ на сотни самолетов. Стоимость одного Ан-2-100 будет составлять \$0,8-1 млн. Другие подробности не уточняются.

10 июля Ан-2-100 впервые поднялся в небо. От Ан-2 он отличается двигателем - на модернизированном "кукурузнике" установлен турбовинтовой МС-14, разработанный украинским "Мотор Сич". Одним из преимуществ Ан-2-100, как утверждает производитель, является использование авиационного керосина, а не авиационного бензина, который в СНГ не производится.

Вес модернизированного самолета на 200 килограммов меньше Ан-2. Экипаж, как и прежде, составляет два человека, количество пассажирских кресел - 12.

"Антонов" будет производить Ан-2-100 путем переоборудования уже находящихся в эксплуатации Ан-2. Сейчас на территории Украины насчитывается 135 таких самолетов, из которых только 54 имеют летную годность. По информации издания "Авиапорт", еще 60 Ан-2 находится в Узбекистане, 63 - в Азербайджане, 89 - в Туркмении, 294 - в Казахстане и более 1,5 тыс. - в России. (Lenta.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «МОТОР СИЧ» УСТАНОВИТ ДВИГАТЕЛИ НА МИ-17 ДЛЯ АФГАНИСТАНА

ПАО "Мотор Сич" (Запорожье) оснастит двигателями российские вертолеты Ми-17В5, которые будут поставлены в Афганистан в рамках нового контракта между РФ и США. "Партия из 30 российских Ми-17В5, которые будут поставлены в Афганистан в рамках недавно заключенного между РФ и США нового контракта, будет оснащаться двигателями ТВ3-117-СБМ1 производства "Мотор Сич", - сообщил представитель менеджмента компании. По его данным, начало поставок машин в рамках контракта намечено на 2014 г. "Сегодня "Мотор Сич" обеспечивает все экспортные заказы РФ на поставки Ми-17. Россия - один из основных заказчиков наших вертолетных двигателей, в том числе, для своих экспортных машин", - отметил он.

Осенью 2011 г. "Мотор Сич" и российский холдинг "Вертолеты России" заключили масштабный, объемом \$1,2 млрд. контракт на поставку в течение пяти лет 1,3 тыс. двигателей для поставляемых российским авиапромом на экспорт вертолетов.

В рамках контракта, рассчитанного на 2012-2016 гг., украинский производитель обеспечит российским партнерам поставки двигателя ТВ3-117 для поставляемых за рубеж, и, в частности, в страны Юго-Восточной Азии, а также Центральной и Южной Америки, вертолетов Ми-8, Ми-17 и Ми-24.

РФ и США заключили новый контракт на поставку 30 вертолетов Ми-17В5 в Афганистан в ходе 50-го международного авиакосмического салона Le Bourget - 2013 в июне в Париже. Детали контракта не обнародовались.

По данным российской стороны, новый контракт стал "второй фазой" заключенного в 2011 г. контракта стоимостью более \$300 млн. на поставку в Афганистан 21 вертолета Ми-17В5. Полная стоимость договора, в которую вошли поставки запчастей и обслуживание вертолетов, по данным из открытых источников, составила около \$900 млн.

ПАО "Мотор Сич" - один из крупнейших мировых производителей двигателей для авиационной техники, а также промышленных газотурбинных установок. Поставляет продукцию в 106 стран. Доля РФ в общем объеме экспорта предприятия составляет около 30%. Портфель заказов компании на 2013 г. оценивается в более \$900 млн., крупнейшие заказчики - РФ, КНР, Индия. "Мотор Сич" обеспечивает более чем на 80% потребность авиапрома РФ в вертолетных двигателях. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ЗАВЕРШЕНЫ ИСПЫТАНИЯ НОВОГО ДВИГАТЕЛЯ ПАО «МОТОР СИЧ»

Министерство обороны РФ завершило государственные испытания вертолетного турбовального двигателя повышенной мощности ПАО "Мотор Сич" (Запорожье) ТВ3-117ВМА-СБМ1В, который будет установлен на российские модернизированные боевые Ми-8.

Как сообщили в руководстве компании, акт о завершении госиспытаний подписан российским военным ведомством в Москве.

В рамках госиспытаний Ми-8МТВ-5-1 Минобороны РФ с двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В успешно выполнил более 40 испытательных полетов, уточнил представитель топ-менеджмента ПАО. "Двигатель имеет ряд существенных преимуществ по сравнению с двигателями ТВ3-117 и ВК-2500: он эффективен в эксплуатации в условиях высокогорья и высоких температур, а также имеет повышенный на 30% эксплуатационный ресурс. Мощность двигателя в крейсерском режиме составляет 1 тыс. л. с.", - отметил собеседник.

Уже в ближайшее время на авиаремонтном заводе (АРЗ) в Гатчине (Ленинградская обл.) в рамках украинско-российской кооперации будет начата ремоторизация Ми-8 в интересах Минобороны РФ, сообщил он.

Как отметил собеседник, госиспытания двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е в Украине завершены весной. "Их успешное проведение является основным условием для предъявления модернизированного вертолета Ми-8МСБ на государственные испытания в рамках ОКР "Шмель" в интересах украинского оборонного ведомства", - отметил он. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГК «УКРОБОРОНПРОМ» ПОДПИСАЛ ДВА АВИАРЕМОНТНЫХ КОНТРАКТА С ВЬЕТНАМОМ

Во Вьетнаме было подписано два контракта между Государственным предприятием "Укроборонсервис", которое входит в состав Государственного концерна "Укроборонпром", и компанией VAXUCO (Вьетнам). Об этом сообщили в пресс-службе ГК "Укроборонпром".

Первый контракт предусматривает проведение в Украине ремонта авиационных двигателей АЛ-31Ф. Второй - предусматривает предоставление украинской стороной технических консультаций по ремонту авиационных двигателей АЛ-31Ф. Конечный пользователь - ПВО-ВВС Вьетнамской народной армии. Ремонт двигателей и предоставление технических консультаций выполнит ГП "ЛРЗ "Мотор" (Луцк), которое входит в состав ГК "Укроборонпром". (УНН/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

СНГ: ООО «АВИАРЕМОНТ-МС» ПЛАНИРУЕТ ЗАНЯТЬСЯ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ ДВИГАТЕЛЕЙ Д-18Т

Российско-украинское совместное предприятие (СП) "Авиаремонт-МС" планирует проводить модернизацию авиадвигателей Д-18Т, сообщил директор предприятия Валерий Армоленко.

По его словам, в ближайшие годы предприятие будет способно проводить модернизацию авиадвигателей Д-18Т в профиль "РДН" (Н - надежный). Профиль "РДН" во многом соответствует техническому лицу двигателя Д-18Т третьей серии, но получается путем модернизации моторов нулевой и первой серий. "В настоящее время капитально-восстановительный ремонт двигателей Д-18Т серии 0 или 1 с модернизацией в профиль "РДН" производится только на запорожском предприятии "Мотор Сич", - отметил собеседник.

По словам В. Армоленко, СП имеет всю необходимую документация для ремонта и модернизации, но необходимы строительство испытательной станции и организация производственных участков. В настоящее время СП располагает цехом, полностью оснащенный для сборки и разборки двигателя, для замены агрегатов. Строительство испытательной станции запланировано на 121-м авиационно-ремонтном заводе (121 АРЗ) в подмосковной Кубинке, где производится ремонт Д-18Т. Срок строительства - два года. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

СНГ: УКРАИНА И РОССИЯ МОГУТ СОЗДАТЬ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТОВ «РУСЛАН»

Украинское правительство готово передать совместному предприятию с Россией интеллектуальные права на крупнейший в мире серийный транспортный самолет. Вице-премьер Юрий Бойко заявил, что совместное предприятие по производству самолетов "Руслан" может быть создано осенью. При этом основным заказчиком со стороны России - Минобороны - отказался от закупок "Руслана". Коммерческие предприятия финансово не потянут проект по возобновлению производства "Русланов", подчеркивают эксперты.

Осенью Украина и Россия могут создать совместное предприятие (СП) по выпуску модернизированной версии тяжелого транспортного самолета Ан-124-100 ("Руслан"), сообщил вице-премьер Юрий Бойко (курирует в том числе промышленный сектор). По его словам, договоренность об этом была достигнута в Сочи во время встречи премьеров Украины и РФ Николая Азарова и Дмитрия Медведева. "Было принято решение о создании совместного производства по строительству самолета Ан-124-100 "Руслан". Мы получили поручение от премьер-министров обеих стран подписать уставные документы уже в сентябре на заседании украинско-российского комитета по вопросам экономического сотрудничества", - заявил Бойко. По его словам, это будет пилотный проект "новой модели сотрудничества между авиапромами двух государств". "Очень важно, чтобы мы имели положительный опыт создания совместного предприятия и совместного производства. Ан-124 - это уникальный самолет, который имеет очень большой потенциал во всех сферах мировой экономики", - отметил Юрий Бойко.

Украинская сторона может внести в совместное предприятие технологическую базу и инновационную составляющую, а российская - финансы и рынок сбыта, заявлял ранее Юрий Бойко. "В таком случае интеллектуальная собственность СП должна быть защищена от передачи третьей стороне", - подчеркнул вице-премьер.

На встрече в Сочи вопрос о возобновлении совместного производства "Русланов" действительно поднимался, подтвердил пресс-секретарь премьер-министра Николая Азарова Виталий Лукьяненко. По словам источника в правительстве, премьеры не подписывали никаких соглашений: "Договоренности были устными, и было найдено решение, как можно восстановить производство - это СП". "Мы работаем над организацией совместного производства. Решение об этом было принято президентами России и Украины год назад", - отметил генконструктор ГП "Антонов" Дмитрий Кива. В российской авиакорпорации ОАК неофициально говорят, что на встрече премьеров не бы-

ло представителей российского авиапрома, но были представители Минпромторга.

Источники с российской стороны утверждают, что производство самолетов невозможно, если не будет заказа со стороны Минобороны РФ. В прошлом году (при бывшем министре обороны РФ Анатолии Сердюкове) сообщалось о том, что Минобороны может приобрести до десяти единиц таких самолетов. Однако с назначением нового руководителя ведомства - Сергея Шойгу - ситуация изменилась. Источник в военном ведомстве сообщил, что и в настоящий момент это приобретение не считают целесообразным: "Упор будет сделан на заказ Ил-76МД-90А. Авиастроение всегда было предметом политического торга Украины и России", - отмечает глава аналитического отдела агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев. "Однако что касается Минобороны, то ключевой задачей для министерства сейчас является замена устаревших Ан-12 и Ан-26. Ну а "Русланы" у министерства есть, и, скорее всего до 2020 г. они будут последовательно ремонтироваться и модернизироваться", - отметил эксперт. По его словам, "Русланы" нужны Минобороны в основном для оперативной переброски больших контингентов Вооруженных сил и достаточно тяжелой техники в случае конфликтных ситуаций, но подобных агрессивных планов у РФ сейчас нет.

Если страны все же создадут СП, то предприятие вряд ли будет эффективным, считает Олег Пантелеев. "Передача интеллектуальной собственности - большой плюс. И оборонно-промышленным, и коммерческим предприятиям будет легче вести переговоры с такой компанией. Однако даже создание СП не гарантирует возобновление производства. Для государства сейчас нет смысла тратить такие средства, а коммерческие компании вряд ли могут осилить такой проект", - подчеркнул он.

В возобновлении производства заинтересована российская авиакомпания "Волга-Днепр" (крупнейший гражданский эксплуатант "Русланов"). ГП "Антонов", запоржский производитель авиадвигателей "Мотор Сич" и авиакомпания "Волга-Днепр" отработывают поэтапную программу восстановления производства, разработки и выпуска "Русланов" для мирового рынка с 2003 г. В январе в "Волга-Днепр" заявляли, что нуждаются в 60 самолетах схожей с Ан-124 вместимости до 2030 г., поэтому в компании решили начать штучное производство "Русланов" в Германии "после десяти лет бесполезных попыток сделать что-то в России". (Коммерсант-Украина/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ПЕРВЫЕ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ САМОЛЕТЫ М-12 БУДУТ ПОСТРОЕНЫ К КОНЦУ 2013 ГОДА

Два модернизированных легких многоцелевых двухмоторных самолета М-12 будут построены в конце года, сообщил главный конструктор ООО "АвиаПром-Шаг" Николай Мастеров.

По его словам, сейчас в производстве находятся три самолета, строящиеся по заказам. Первый из них должен быть готов в конце июня, он построен для заказчика из Ульяновска. Эта машина с двигателями Jabiru 2200 (79 л. с.). В сборке также находятся и два модернизированных самолета М-12 с двигателями Rotax-912ULS, с которыми самолет имеет повышенные основные летно-технические характеристики по скорости и дальности полета.

Из двух М-12 с двигателями Rotax-912ULS одна машина строится для заказчика из Краснодара, вторая находится в производственном заделе, так как заказчик на нее еще не конкретизирован - на нее есть несколько потенциальных покупателей. "Оба самолета с Rotax 912ULS будут готовы в этом году, причем первая уйдет покупателю в конце года, а вторая, скорее всего, передана заказчику в самом начале 2014 г.", - считает Н. Мастеров.

Он также напомнил, что с Ульяновской школой высшей летной подготовки (ШВЛП) продолжаются переговоры по возможности поставок М-12 в качестве учебно-тренировочных самолетов, так как он имеет сдвоенное управление. А потребность ШВЛП в УТС исчисляется в десятках машин. С Ульяновской ШВЛП ведет переговоры авиакомпания, имеющая два самолета М-12. "Большой интерес к самолету М-12 проявляют в Казахстане, Болгарии, Венгрии, имеется вероятность поставок в Турцию, есть покупатель в Самарской области", - дополнил собеседник. (АвиаПорт/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СТРАНЕ ГРОЗИТ ПОЛНАЯ ПОТЕРЯ РЫНКА КОММЕРЧЕСКИХ САМОЛЕТОВ

Если реализация перспективных проектов гражданских самолетов MC-21 и "Суперджет" будет неудачной, России грозит полная потеря мирового рынка коммерческих самолетов. Такое мнение высказал на круглом столе "Авиапром России: итоги и перспективы реформирования" заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) Константин Макиенко.

"Если проекты MC-21 и SSJ100 не получатся, то коммерческой авиации в России не будет", - сказал он.

Как считает эксперт, большой ошибкой было прекращение в свое время сотрудничества с компанией "Эрбас" по ряду проектов. В начале 2000-х годов, в частности, началась реализация совместной российско-европейской программы по конвертации пассажирских самолетов A320 "Эрбас" в грузовой вариант. Однако, по ряду причин, она была закрыта. Также не было реализовано намерение по 5%-ному участию российского авиапрома в перспективном проекте A350 "Эрбас". "Если бы сотрудничество с Европой по программе A320 продолжилось, сейчас бы коммерческая авиация в России была бы другая", - сказал Макиенко.

Что касается такой ее составляющей, как малая авиация, единственный выход здесь - приобретение зарубежной техники "с глубокой локализацией закупаемых самолетов в российском авиапроме", считает Макиенко. Такие планы пытаются реализовать, в частности некоторые частные компании в составе "Ростеха", напомнил он.

Кардинальной ошибкой российского руководства прошлых лет был также отказ от вступления в программу создания тяжелого пассажирского самолета A380. Самолетостроительный концерн "Эрбас" в 1990-е годы оценивал стоимость разработки этого самолета в \$10 млрд. и предлагал России до 25% этой программы. Однако политическое руководство страны приняло решение не участвовать в создании A380 на партнерских условиях и отклонило предложение "Эрбас". В настоящее время программа A380 успешно реализуется и самолет востребован на мировом авиационном рынке. (Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ ЗАКУПАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ В ОАЭ

Министерство обороны РФ планирует приобрести ограниченную партию беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в Объединенных Арабских Эмиратах (ОАЭ), сообщил источник в Оборонно-промышленном комплексе. "Речь идет, по крайней мере, о двух комплексах United 40 версии Block 5 разработки компании ADCOM Systems", - сказал собеседник.

По информации, распространенной компанией ADCOM, БПЛА United 40 версии Block 5 имеет фюзеляж S-образной формы с тандемным крылом размахом порядка 20 м и оснащен двумя двигателями с тянущими винтами, расположенными на пилонах под крылом. Беспилотник может выполнять полеты на высотах до 9 тыс. м, находясь в воздухе более 100 часов без дозаправки.

В качестве целевой нагрузки на борту БПЛА размещается оптико-электронная система наблюдения и РЛС. Кроме того, по словам представителей ADCOM, на четырех внешних точках подвески, расположенных на заднем крыле, может быть размещено оружие, в частности, управляемые ракеты "воздух-поверхность" Yabhon-Namrod собственной разработки.

Ведущий российский эксперт в области беспилотных систем, главный редактор профильного издания UAV.RU Денис Федутин, комментируя данную информацию, заявил, что в случае реализации данных намерений Россия станет первым заказчиком на БПЛА United-40. "Данная система ранее не поставлялась ни заказчикам из других стран, ни заказчикам в ОАЭ. Беспилотник в его нынешней модификации был впервые продемонстрирован на салоне вооружений и военной техники IDEX-2013 в Абу-Даби в феврале, а первый испытательный полет был выполнен позднее, в марте", - пояснил эксперт.

По данным Центра анализа мировой торговли оружием (ЦАМТО), по контракту, подписанному в апреле 2009 г., Израиль поставил в Россию два БПЛА Bird Eye-400 (стоимостью \$4 млн.), восемь БПЛА I-View Mk150 (\$37 млн.) и два БПЛА Searcher Mk.2 (\$12 млн.). Позднее, по сведениям ЦАМТО, был подписан контракт, предусматривающий закупку 36 беспилотников, предположительно, на \$100 млн. В марте этого года появились сообщения, что российская оборонно-промышленная корпорация "Оборонпром" заключила с израильской компанией IAI контракт на \$400 млн. на организацию в РФ сборочного производства беспилотников типа Bird Eye и Searcher. (РИА "Новости"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ЗАВЕРШЕНЫ ЗАВОДСКИЕ ИСПЫТАНИЯ ЛЕГКОГО САМОЛЕТА «АЛЕКС-251»

ЗАО "Авиатик-Альянс" завершило испытания легкого двухмоторного многоцелевого самолета "Алекс-251", сообщил директор предприятия Алексей Танцырев.

По его словам, в ходе выполнения заводских летных испытаний самолет полностью подтвердил расчетные характеристики и показатели. "Он нормально выходит на глиссирование, "барсов" нет. Несмотря на это, естественно, есть над чем работать, но нет критических замечаний", - отметил А. Танцырев.

В ходе испытаний нормально отработала и силовая установка из двух двигателей Lom-Praha M332C мощностью по 170 л. с. Тем не менее, увеличение мощности двигателя силовой установки до 220-240 л. с. было бы целесообразно, так как самолет оказался несколько "перетяжелен" в ходе изготовления. В настоящее время разработчик самолета пытается сформулировать требования к конверсионному автомобильному двигателю. Однако эта задача весьма сложная, так как условия работы авиационного, особенно на взлетном режиме, и автомобильного двигателей сильно отличаются, отметил директор предприятия.

Как ранее говорил А. Танцырев, летом 2011 г. был получен сертификат единичного экземпляра воздушного судна ЕЭВС №3742/11 и регистрационный номер. На самолете установлен современный комплекс бортового оборудования с двумя электронными индикаторами, отображающими навигационную обстановку и параметры работы двигателя и систем. Самолет после небольшой доводки будет готов стать рыночным продуктом.

Шестиместный самолет-амфибия разрабатывается с начала 2000-х годов московской компанией "Авиатик-Альянс". Самолет предназначен для перевозки пяти пассажиров или груза массой 400 кг. Максимальный взлетный вес самолета-амфибии - 2200 кг. Крейсерская скорость полета - 200 км/ч. Перегоночная дальность - 2100 км. Максимальная продолжительность полета - 10,5 часа.

На самолете установлены два поршневых бензиновых двигателя чешского производства M332C. Взлетная мощность каждого из них составляет 170 л. с. Крейсерская мощность - 127,5 л. с. Удельный расход топлива на крейсерском режиме полета - 216 г/лс.ч. Масса двигателя - 122 кг. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В КАЗАНИ ОТКРЫЛСЯ ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

В Казани открылся завод по производству деталей из композитных материалов для отечественных и иностранных самолетов "КАПО-Композит".

Инвестиции в создание предприятия составили более 3,5 млрд. руб. "КАПО-Композит" будет выпускать элементы механизации крыла и хвостового оперения для российских самолетов Sukhoi SuperJet-100 и MC-21. Серийное производство деталей для SSJ100 планируется начать в конце 2013 г., для MC-21 - с 2015 г. "Мы планируем уже в ближайшие два года выйти на объем производства на уровне больше 1 млрд. руб. в год. Сегодня плановые объемы производства составляют не менее 3 млрд. руб. в год. По мере развития производства мы будем расти более быстрыми темпами" - заявил Михаил Погосян после торжественной церемонии открытия первой очереди ЗАО "КАПО-Композит".

Он отметил, что производство деталей из композитных материалов для иностранных самолетов, в частности, для Boeing и Airbus, будет осуществляться с 2014 г. при участии австрийской компании FACC AG. Она намерена в будущем году войти в уставный капитал ЗАО "КАПО-Композит" с долей 24%. "Сотрудничество с FACC AG дает нам возможность реализовывать не только конкретные производственные программы, но и работать по программам, повышающим конкурентоспособность нашей продукции", - сказал президент ОАК.

"КАПО-Композит" стал первым заводом, открытым в рамках программы ОАК по строительству центров компетенций. По словам Михаила Погосяна, "программа предусматривает запуск новых производств, в том числе по выпуску крыльев из композитных материалов, дверей и люков в Ульяновске, мотогондол в Воронеже, центра проектирования самолетов в Москве". ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ СОЗДАЕТ АВИАЦИОННЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР

Создание национального исследовательского центра обеспечит проведение единой инновационной политики, ориентированной как на авиационную промышленность, так и на другие отрасли экономики. Об этом сообщил директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Андрей Богинский на совещании по вопросу рассмотрения проекта Федерального Закона "О национальном исследовательском центре "Институт им. Н. Жуковского".

Основанием для создания национального исследовательского центра "Институт им. Н. Жуковского" является поручение председателя правительства Российской Федерации.

Целями деятельности НИЦ "Институт им. Н. Жуковского" станут: организация и выполнение НИР, создание новых технологий по приоритетным направлениям развития авиационной техники, ускоренное внедрение в производство научных разработок, использование научных достижений в области авиастроения в интересах развития экономики Российской Федерации. По мнению специалистов Минпромторга России, интеграция авиационной науки в производство посредством создания НИЦ "Институт им. Н. Жуковского" позволит реализовать новые принципы управления и финансирования создания НТЗ в авиастроении. Консолидация научных активов, исследовательской стеновой базы и человеческого потенциала является продолжением консолидации промышленных активов в области авиации, что позволит конкурировать с основными научными центрами в США, Европе и Китае.

Говоря о законопроектной составляющей создания национального исследовательского центра, Андрей Богинский отметил, что "соответствующие проекты Федеральных Законов были направлены для согласования в Государственно-правовое управление президента Российской Федерации, Экспертное управление президента Российской Федерации, аппарат Совета безопасности Российской Федерации, а также в Институт законодательства и сравнительного правоведения при правительстве Российской Федерации. Все полученные замечания, при корректировке законопроектов учтены".

В число подведомственных организаций НИЦ "Институт им. Н. Жуковского" войдут: ФГУП "ЦАГИ" и ФГУП "СибНИА" (аэродинамика и прочность); ФГУП "ЦИАМ" (двигателестроение); ФГУП "ГосНИИАС" (системная интеграция и оценка эффективности); ФКП "ГКНИПАС" (испытания наземная составляющая испытаний).

На втором этапе формирования НИЦ "Институт им. Н. Жуковского" предусматривается преобразование названных унитарных предприятий в федеральные автономные учреждения. Деятельность подведомственных организаций будет скоординирована Программой совместной деятельности организаций, утверждаемой Центром. (ТС ВПК/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: ООО «АЭРОБ» ГОТОВИТ БЕСПИЛОТНИК ДЛЯ АЭРОФОТОСЪЕМОК

ООО "Аэроб" готовит систему беспилотной воздушной разведки, наблюдения и мониторинга с беспилотным летательным аппаратом (БЛА) "Аэроб 4Д" в качестве комплекса для проведения аэрофотосъемки, сообщил гендиректор компании Андрей Мамонтов. Он отметил, что компания "Аэроб" сейчас развивает аэрофотосъемку и имеет многочисленные обращения региональных властей по оказанию услуг с помощью БЛА. Для аэрофотосъемки БЛА "Аэроб 4Д" оптимален - он хорошо управляется, имеет большую продолжительность полета, а практика показывает, что в день беспилотник при аэрофотосъемке должен находиться в воздухе шесть-восемь часов для "покрытия" площади аэрофотосъемки в несколько десятков квадратных километров.

В то же время, несколько модернизировав беспилотник и оснастив его серьезной оптико-электронной системой (она уже разработана), его можно будет применять в качестве малого разведывательного аппарата. Он имеет достаточно высокую скорость (до 180 км/ч), продолжительность полета и маневренность.

"Аэроб 4Д" выполнен по схеме "летающего крыла" - без оперения, с крылом большого удлинения с небольшой стреловидностью по передней кромке. Беспилотник будет иметь размах крыла в четыре метра, стартовую массу до 30 кг с запасом топлива для двигателя внутреннего сгорания в 11 л. Высота применения беспилотника составит 50-5000 м, а рабочая высота полета - 100-500 м. Продолжительность полета до 12 часов. Скорость полета варьируется от 80 до 200 км/ч.

На "Аэроб 4Д" может устанавливаться разнообразная целевая нагрузка: фото- и видеокамеры, тепловизоры, лазерные сканеры, датчики. Масса полезной нагрузки может достигать до 10 кг. Большая длина крыла обусловлена необходимостью обеспечения путевой устойчивости при аэрофотосъемке.

Компания "Аэроб" выполняет на коммерческой основе научно-исследовательские работы и аэрофотосъемку. Предприятие использует БЛА российских производителей и располагает четырьмя аппаратами для выполнения коммерческих работ. Это, по словам А. Мамонтова, один из способов зарабатывания денег для продолжения собственных работ по основной тематике предприятия. (АвиаПорт/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

РОССИЯ: ОАО «КОМПАНИЯ «СУХОЙ» ВНОВЬ ВОШЛО В TOP-100 КРУПНЕЙШИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВООРУЖЕНИЙ

Американское военно-техническое издание Defense News опубликовало итоги ежегодного исследования мирового рынка вооружений за 2012 г. Наивысшее место в рейтинге среди российских производителей боевой авиационной техники вновь заняла компания "Сухой" - 43-я строчка списка. В TOP-100 включены еще две российские авиастроительные компании - корпорация "Иркут" (62) и РСК "МиГ" (93). Лидирующую позицию из российских производителей вооружений занимает концерн "Алмаз-Антей" – 14-е место. За ним следует холдинг "Вертолеты России" (24). Объединенная двигателестроительная корпорация на 49-й позиции, Концерн РТИ Системы - на 87-й.

Первое место в TOP-100 мировых производителей вооружений традиционно занимает американская корпорация Lockheed Martin, за ней следует Boeing и английская BAE Systems. Рейтинги рассчитываются по объемам продаж.

Издание отмечает, что в целом продажи ста крупнейших производителей вооружений упали за год на 3%. Оборонка лишь одной страны показала существенный рост - России. По мнению издания, примечательные успехи российских компаний в значительной степени обусловлены грандиозным ростом экспорта, который с 2005 г. вырос более чем в два раза. К тому же российские власти активно поддерживают национальную промышленность - например, организовав возвращение российских самолетов на салон в Ле-Бурже. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: СУММАРНАЯ ВЫРУЧКА ПРЕДПРИЯТИЙ ОАО «КОНЦЕРН ПВО «АЛМАЗ-АНТЕЙ» В 2012 ГОДУ ВЫРОСЛА

Суммарная выручка от основной деятельности предприятий ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей" по итогам 2012 г. составила 190778,7 млн. руб. по сравнению со 127431,4 млн. руб. годом ранее. Таким образом, рост этого показателя за прошлый год составил 49,7%. Чистая прибыль интегрированной структуры Концерн ПВО достигла в 2012 г. 5179 млн. руб.

Объем продукции военного назначения, поставленной концерном, его дочерними и зависимыми обществами (ДЗО) в рамках гособоронзаказа-2012 в 3,3 раза превысил объем поставок по ГОЗ-2011. Все поставки и работы, предусмотренные государственными контрактами на 2012 г., выполнены своевременно и в установленных объемах с учетом отдельных корректировок, оформленных Минобороны России в установленном порядке.

Концерном ПВО и его ДЗО в 2012 г. в рамках Гособоронзаказа, федеральных целевых программ и военно-технического сотрудничества выполнялись НИОКР по 144 государственным контрактам и 418 договорам. Общий объем НИОКР по сравнению с 2011 г. увеличился на 4,6%.

Объем поставок инозаказчикам в рамках реализации концерном права на осуществление самостоятельной внешне-торговой деятельности увеличился по сравнению с 2011 г. более чем на 20%.

Объем реализации продукции гражданского назначения, производимой ДЗО концерна в 2012 г., составил 11516 млн. руб. или на 13,3% больше, чем годом ранее.

На техническое перевооружение заводов концерна в 2012 г. было направлено 5419,2 млн. руб., что на 5,1% больше, чем в 2011 г.

Основные показатели научно-технической, производственной и финансово-экономической деятельности за 2012 г. свидетельствуют об устойчивой положительной тенденции развития интегрированной структуры ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей". (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «КОНЦЕРН «ФАЗОТРОН-НИИР» В 2013 ГОДУ УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМ РАБОТ

ОАО "Концерн "Фазотрон-НИИР" по итогам 2013 г. рассчитывает увеличить объем выполняемых работ относительно 2012 г. почти в три раза, заявив информированный источник в оборонно-промышленном комплексе. По его словам, рост загрузки предприятия связан с увеличением объемов работ по самолетным бортовым радиолокационным станциям (БРЛС) типа "Жук", вертолетным БРЛС для вертолетов Ка-52 и некоторым другим работам. В тоже время следует отметить, что доля работ по вертолетной тематике "Фазотрона" в общем объеме выполняемых работ упало приблизительно в два раза - с 50% до 25%.

Корпорация "Фазотрон-НИИР" в настоящее время проводит работы по разработке БРЛС нового поколения различного применения, объединяя их с аппаратурой пассивной радиолокации и радиоэлектронного противодействия в интегрированные системы управления оружием и обороной для оснащения многофункциональных авиационных комплексов; ударных и поисково-спасательных вертолетов; кораблей Военно-морского флота; зенитных ракетных комплексов малой и средней дальности. В ближайшие годы предприятие будет разрабатывать новые БРЛС для перспективных вертолетов.

Выручка "Фазотрон-НИИР" в 2012 г. достигла 3,643 млрд. руб., из которых более 40% принесли экспортные контракты. В настоящий момент корпорация обеспечена твердыми контрактами до 2020 г. на 27 млрд. руб. Численность персонала компании составляет более 1,6 тыс. человек. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) «САТУРН» В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ВЫРУЧКУ

ОАО "НПО "Сатурн" за шесть месяцев увеличило выручку в 2,5 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года до 7,9 млрд. руб., говорится в сообщении компании. Объем выпуска продукции за первое полугодие достиг уровня 8 млрд. руб., что в два раза превышает показатель предыдущего года. "Данные итоги являются результатом планомерной работы, направленной на увеличение портфеля заказов, развитие продуктового ряда и создание новых производственных мощностей. Сформированный портфель заказов позволяет прогнозировать дальнейшее существенное увеличение объемов производства и продаж как в 2013 г., так и в 2014-2015гг.", - приводятся в сообщении слова директора по экономике и финансам НПО "Сатурн" Алексея Соболева. А. Соболев сообщил, что по состоянию на начало июля портфель заказов предприятия оценивается в 92 млрд. руб. Он также отметил, что по итогам 2013 г. НПО "Сатурн" рассчитывает довести выручку до 16,5 млрд. руб. При этом прибыль от продаж по итогам года, как ожидается, достигнет 1,1 млрд. руб. Кроме того, дополнил директор по экономике и финансам, в 2013 г. ожидается минимальная чистая прибыль. "По итогам года рассчитываем выйти в ноль", - пояснил он.

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

**РОССИЯ: АКЦИОНЕРЫ ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «САТУРН»
РЕШИЛИ НЕ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ 2012 ГОДА**

22 июля в Рыбинске состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО "НПО "Сатурн". Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

"Решением собрания акционеров ОАО "НПО "Сатурн" утвержден годовой отчет, годовая бухгалтерская отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках общества, а также распределение прибыли и убытков общества по результатам 2012 ф. г. Принято решение дивиденды по результатам 2012 г. не выплачивать (не объявлять)", - говорится в сообщении НПО "Сатурн".

Совет директоров ОАО "НПО "Сатурн" избран в следующем составе: В. Гаврилов, И. Гончаренко, Г. Кирпичев, Д. Леликов, В. Масалов, А. Незнамов, П. Паламарчук, П. Осин, И. Федоров. В ревизионную комиссию ОАО "НПО "Сатурн" вошли Л. Журина, С. Лашкина, М. Тугаев. Аудитором ОАО "НПО "Сатурн" на 2013 г. утверждена аудиторская компания ООО "Научно-технический центр аудита предприятий ВПК". ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

**РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОДК)
И ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК)**

ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ДВИГАТЕЛЕЙ ПС-90А-76 ДЛЯ САМОЛЕТОВ ИЛ-76МД-90А

"Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК) подписала контракт с ОАК на поставку 156 двигателей ПС-90А-76 для самолетов Ил-76МД-90А. Документ подписали президент ОАК Михаил Погосян и гендиректор ОДК Владислав Масалов.

Общая стоимость контракта превышает 30 млрд. руб. Поставки первой партии двигателей, согласно подписанному документу, должны начаться в этом году.

"Мы расширяем сотрудничество с ОДК - одним из наших ключевых партнеров в работе по выполнению государственной программы вооружений", - сказал президент ОАО "ОАК" Михаил Погосян.

"Подписанный контракт позволит ОДК начать производство крупной партии двигателей для гражданской авиации", - заявил на церемонии подписания контракта гендиректор ОДК Владислав Масалов.

"Данное соглашение практически завершает нашу работу с поставщиками систем и компонентов в рамках выполнения контракта на поставку 39 самолетов Ил-76МД-90А", - сказал в свою очередь гендиректор ОАО "ОАК - Транспортные самолеты" Сергей Вельможкин.

Как пишет газета "Ведомости" со ссылкой на источник в "Авиастар-СП", строительство двигателей для Ил-76МД-90А ОДК придется финансировать за свой счет - путем привлечения кредитов от госбанков. По его оценкам, кредиты обойдутся корпорации в 6-8% годовых даже с учетом госгарантий. "Оборонпром" получит госгарантии на 3 млрд. руб. на создание авиадвигателей под выпуск 10-летних облигаций на 2,927 млрд. руб.

Минобороны начнет авансирование не ранее 2016 г., подтвердил изданию источник в Минобороны. Ранее он рассказывал, что такая схема финансирования госзаказа давно применяется: количество подобных кредитов уже превысило 0,5 трлн. руб. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Aex.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

**РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОДК)
ПРЕОБРАЗОВЫВАЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ СИСТЕМУ**

"Объединенная двигателестроительная корпорация" провела 4-ю корпоративную мастерскую преобразований производственной системы (Lean-мастерская). Мероприятие было организовано Департаментом по развитию производственной системы ОАО "УК "ОДК" совместно с Корпоративным университетом ОАО "ОПК "Оборонпром" и ОАО "Пермский моторный завод" (Пермь).

Участниками мастерской стали сотрудники компаний холдингов ОАО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация" и ОАО "Вертолеты России": ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение", ОАО "Климов", ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "ММП им. В. Чернышева", ОАО "НПО "Сатурн", ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют", ОАО "НПП "Мотор", ОАО "УЗГА", ОАО "Сатурн - Газовые турбины", ОАО "СТАР", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Кузнецов", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "ААК "Прогресс".

Мастерская преобразований производственной системы - это практическое обучение Lean-технологиям, основанное на вовлечении участников в решение реальных проблем предприятия. Проведение мастерских направлено на формирование в корпорации единой команды, нацеленной на переход к работе по "бережливым схемам". Каждый участник имеет уникальный шанс проявить себя в "боевой" обстановке.

Руководством ОАО "Пермский моторный завод" для работы мастерской были отобраны шесть проблемных "кейсов":

1. Обеспечение ритмичности поставок керамических форм на изготовление отливок.
2. Оптимизация производственного процесса отливок лопаток.
3. Увеличение пропускной способности процесса сборки сопловых аппаратов.
4. Оптимизация контрольных операций ОТК цеха 31.
5. Увеличение пропускной способности изготовления образцов в центральной лаборатории управления техническим контролем.
6. Увеличение пропускной способности сборки узлов сборочно-испытательного комплекса.

На протяжении двух дней 6 групп по 8-9 человек проводили анализ проблем и искали их первопричины, применяя инструменты Lean. На третий день группы представили экспертам свое видение решения проблемных ситуаций - реальную дорожную карту проекта (в том числе, при возможности, совершили простые преобразования на местах).

В качестве экспертов выступили руководители ОАО "ПМЗ" и члены Проблемного совета №8А "Lean-технологии" при Министерстве промышленности и торговли РФ. Возглавила группу экспертов Валентина Сизикова, директор Департамента развития производственной системы ОАО "ОАК". В число экспертов вошли руководители подразделений по развитию производственных систем ОАО "Компания "Сухой", ОАО "Вертолеты России", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "УК "ОДК" и др. Эксперты оценивали проработанность плана решения проблем и удовлетворенность заказчика проекта предлагаемым решением.

По оценке заказчиков и экспертов, лучше всех с задачей справилась группа №4 под руководством Алексея Тормышева (менеджер ОППС, ОАО "Климов"). Проект "Оптимизация контрольных операций ОТК цеха 31" был признан победителем в номинации "Лучший проект". Участникам группы (Сергей Самойлов, ОАО "ММП им. В. Чернышева"; Ильдар

Баишев, ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют"; Ольга Баранова, ОАО "УЗГА"; Александр Кушко ОАО "Авиадвигатель" Илья Муравьев ОАО "Сатурн - Газовые турбины"; Вера Конева, ОАО "УМПО"; Марат Алмакаев, ОАО "НПП "Мотор"; Светлана Зырянова, ОАО "ПМЗ") были вручены сертификаты Корпоративного университета и ценные подарки.

По итогам 4-й корпоративной мастерской сертификаты "Лидер преобразований производственной системы" получили три участника:

- 1) Евгений Васильев - ведущий специалист отдела ЛИН-технологий ОАО "Сатурн - Газовые турбины".
- 2) София Глинковская - менеджер группы РПС ОАО "ММП им. В. Чернышева".
- 3) Татьяна Рослова - ведущий специалист СПРПС ОАО "НПО "Сатурн".

Система выявления и оценки лидеров применяется с марта 2012 г. В настоящее время сертификаты лидеров получили 22 сотрудника служб РПС предприятий ОДК. О результативности применяемой системы выявления лидеров говорят следующие факты - более 50% лидеров переместились на один-два уровня управления вверх по карьерной лестнице в течение года.

В следующих мастерских лидеры будут выступать наставниками в работе проектных групп. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ (ОПК) «ОБОРОНПРОМ» ИЗБРАЛО СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Акционеры ОПК "Оборонпром" на общем годовом собрании утвердили финансовые отчеты и избрали совет директоров, говорится в сообщении компании.

В совет вошли: генеральный директор госкорпорации "Ростех" Сергей Чемезов, президент республики Татарстан Рустам Минниханов, заместитель министра промышленности и торговли России Юрий Слюсарь, заместитель генерального директора "Ростеха" Владимир Артяков, генеральный директор ОПК "Оборонпром" Дмитрий Леликов, начальник департамента корпоративных процедур и имущественного комплекса "Ростеха" Владимир Литвин, начальника правового департамента "Ростеха" Владимир Кудашкин, генеральный директор Центрального аэрогидродинамического института Борис Алешин и генеральный директор корпорации "МиГ" Сергей Коротков.

Сообщается также, что акционеры "Оборонпрома" утвердили годовой отчет и годовую бухгалтерскую отчетность компании за 2012 г. Согласно документам, чистая прибыль компании за отчетный период увеличилась на 4% и составила 321853 тыс. руб. "Собрание приняло решение не выплачивать дивиденды по итогам 2012 г., поскольку компания выплатила их по результатам 9 месяцев 2012 г. в 15% чистой прибыли", - говорится в сообщении.

Аудитором "Оборонпрома" на 2013 г. утверждена компания "АФК-аудит".

ОАО "ОПК "Оборонпром" - многопрофильная машиностроительная группа, создана в 2002 г., входит в состав Госкорпорации "Ростех". Основные направления деятельности: вертолетостроение (холдинг "Вертолеты России") и двигателестроение (холдинг "Объединенная двигателестроительная корпорация"). (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukmach.dp.ua/))

Интервью

РОССИЯ: ВЫПУСК САМОЛЕТОВ С 2007 ГОДА УДВОИЛСЯ

Выпуск самолетов с 2007 г. в России увеличился вдвое. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на совещании о состоянии и перспективах развития "Объединенной авиастроительной корпорации".

Путин поставил задачу существенно нарастить объемы продаж продукции отечественного авиапрома. И ключевая роль в этой непростой работе отведена "Гражданским самолетам Сухого" (ГСС), выпускающим Sukhoi Superjet-100 (SSJ100). О финансировании разработок новых моделей рассказал старший вице-президент по экономике и финансам ГСС Артем Погосян.

- Как финансируются крупные высокотехнологичные проекты в сфере авиастроения в России?

- Финансирование проектов осуществляется из бюджетных и внебюджетных источников. При этом внебюджетные средства в рамках реализации нашего проекта преобладают, их доля составляет около 76% в структуре финансирования. При этом средневзвешенная ставка нашего кредитного портфеля составляет около 7%, что соответствует среднерыночным условиям привлечения заемного капитала. Соответственно доля бюджетных средств - 24%.

- Как сказывается такая значительная доля внешних кредитов на финансовом состоянии компании?

- Не самым благоприятным образом, однако, надо понимать, на какой фазе инвестиционного цикла находится проект SSJ100. В настоящий момент долговая нагрузка проекта составляет примерно \$2 млрд. Тем не менее текущий финансовый результат продиктован объективными причинами. Например, помимо наличия внешних кредитов, которые мы выплачиваем, можно отметить и недостаточную развитость инфраструктурных механизмов финансирования продаж, а также продажу самолетов стартовым заказчикам со значительным дисконтом. Тем не менее выплата кредитов и выполнение обязательств перед кредиторами проходит в рамках плановых мероприятий, и полностью соответствуют нашей стратегии финансового развития.

- Какие шаги предпринимаете для оптимизации фи-

нансово-экономических показателей?

- Финансовое развитие программы происходит в рамках утвержденного бизнес-плана. Поэтому еще в 2012 г. "Внешэкономбанк" (ВЭБ) открыл кредитную линию размером в один миллиард долларов на финансирование проекта SSJ100. Для оптимизации финансового состояния мы активно реализуем ряд мер как силами самой компании, так и с участием государства. В частности, проводится анализ возможных сценариев реструктуризации долга как в части прямого финансирования, направленного на повышение текущей ликвидности и увеличение собственного капитала, так и поддержки финансирования продаж воздушных судов. С Минэкономразвития, Минфином, Минпромторгом проводится обсуждение и анализ возможных вариантов развития программы SSJ100. В качестве внутренних мер менеджмент компании реализует программу по репрайсингу компонентов воздушных судов и оптимизации бизнес-процесса производства и продаж самолетов. В данный момент ГСС продолжает работу по наращиванию серийного производства самолетов. С начала года произведено уже 10 самолетов, всего в 2013 г. будет произведено 26 самолетов. В 2014 г. объемы выпуска самолетов достигнут около 40 в год с дальнейшим увеличением темпов производства.

- Когда планируете выйти на безубыточность?

- В соответствии с планом компании операционная прибыль будет получена уже в следующем году, чистая прибыль в 2015 г., при этом объем выручки составит бо-

лее \$1,5 млрд. В соответствии с утвержденным бизнес-планом в 2018 г. выручка составит более \$2 млрд.

- На начальном этапе первые самолеты продавались с существенным дисконтом. Как ситуация обстоит сейчас?

- Очевидно, что мы только выходим на рынок. Поэтому для достижения определенного устойчивого положения мы должны предоставлять более конкурентоспособные условия нашим заказчикам, и, конечно, первые продажи на внутреннем рынке велись с существенным дисконтом. Но доля стартовых заказчиков в процессе реализации программы будет сокращаться. Мы планируем выйти на целевую стоимость воздушных судов в ближайшей перспективе, и это положительно повлияет на результаты деятельности компании. Успешность реализации этого проекта, помимо поддержки непосредственно производителя, также зависит от выстраивания эффективной системы по финансированию продаж. Это элемент общей системы, которая должна быть сформирована в РФ для поддержки экспортных продаж высокотехнологичной и наукоемкой продукции.

- В основном авиакомпании обновляют парк с помощью лизинга, но в России он довольно дорог.

- Действительно, в связи с высокой стоимостью фондирования в России (которая составляет более 8%, в то время как за рубежом 3-5%), а также длиной денег (до 12 лет в России до 20 лет на Западе), размер лизинговых ставок неконкурентоспособен. Зарубежные конкуренты предлагают более привлекательные финансовые условия приобретения самолетов, несмотря на их более высокую стоимость. В настоящий момент у нас 179 твердых заказов по всему миру. Сейчас мы совместно с ОАК и с государственными органами работаем над созданием целостной системы поддержки продаж на внутреннем и внешнем рынках, направленной на выравнивание условий с основными конкурентами, которая будет соответствовать нормам ВТО. Это позволит нам не только выполнить свою программу по поставкам на рынок более 800 ВС, но и создать базу для последующей успешной реализации новых проектов гражданского авиастроения. (Trans-Port.com.ua/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: ЕВРОКОМИССИЯ ОДОБРИЛА ПРИБРЕТЕНИЕ КОМПАНИИ AVIO SPA КОНЦЕРНОМ GENERAL ELECTRIC

Еврокомиссия одобрила приобретение General Electric итальянской аэрокосмической компании Avio SpA, сообщает Reuters. Сделка оценена в \$4,3 млрд.

Одобрение европейского регулятора было получено при условии, что компании не будут разглашать стратегически важную информацию, касающуюся проекта Eurofighter. Avio совместно с британской Rolls-Royce, немецкой MTU и испанской ITP входит в консорциум Eurojet, который производит двигатели для истребителя Eurofighter Typhoon, в то время как GE является поставщиком двигателей для конкурирующих с ним боевых самолетов. Еврокомиссия опасалась нарушения правил конкуренции, так как GE стал владельцем Avio. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

МИРОВОЙ РЫНОК: ЗА I ПОЛУГОДИЕ 2013 ГОДА КОМПАНИЯ BOEING СО ПОСТАВИЛА ЗАКАЗЧИКАМ 306 САМОЛЕТОВ, AIRBUS – 295

Компания Airbus уступила Boeing по количеству воздушных судов, поставленных за первые шесть месяцев: 295 самолетов против 306 у американского производителя, пишет Flightglobal.

Кроме того, Boeing получила заказы на 790 ВС за период по 30 июня включительно, Airbus в свою очередь получила заказы на 758 воздушных судов (с учетом контрактов, заключенных в рамках авиасалона в Ле-Бурже).

Однако, как отмечает издание, к концу первого полугодия компания Airbus получила твердые заказы на 722 самолета, в то время как Boeing - на 692 ВС (по состоянию на 2 июля). За первое полугодие компаний Boeing были получены заказы на 676 самолетов семейства 737, в то время как Airbus получила заказы на 650 самолетов семейства A320.

Компания Airbus достигла рекордного объема заказов, преодолев отметку в 5 тыс. самолетов, пишет издание. В ходе салона в Ле-Бурже компания Airbus получила заказы на 100 самолетов A350, а общее число заказанных лайнеров данного типа достигла 678 единиц. Компания Boeing получила заказы на 82 самолета семейства 787 и 29 лайнеров 777, а также подписала соглашение, предусматривающее поставку трех воздушных судов Boeing-747.

Портфель заказов компании Airbus насчитывает 5109 самолетов, что обеспечивает полную загрузку производственных мощностей компании на ближайшие семь лет, пишет издание. За шесть месяцев компания Airbus поставила заказчику восемь самолетов A380, 54 лайнера A330 и 233 самолета семейства A320. ([Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: ВОЕННЫЙ СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ БУДЕТ ВЫДАН НА ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ A400M В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Комитет сертификации и квалификации CQC (certification and qualification committee), включающий группу экспертов из семи стран-партнеров, рекомендовал выдать военно-транспортному самолету (ВТС) A400M сертификат соответствия военным нормам летной годности. Таким образом, Орган технического контроля, а именно, Генеральная делегация по вооружениям Франции DGA (Directorate General of Armaments), может в ближайшие дни подготовить военный сертификат типа на этот самолет. Об этом говорится в сообщении DGA.

В состав группы экспертов входит по одному представителю от каждой страны и возглавляется комитет главным инженером из DGA. Основной задачей комитета является обеспечение соблюдения военных стандартов безопасности и соответствия самолета эксплуатационным характеристикам, заявленных компанией "Эрбас милитари" (Airbus Military). Этот комитет основывает свои выводы на базе заключений 15 рабочих групп - по одной для каждой из областей сертификации (авионика, человеческий фактор, радиоэлектронной борьбы и т. д.).

Военная сертификация является предварительным шагом к поставке первого самолета A400M ВВС Франции. Она является частью процесса, включающего также сертификацию по гражданским нормам летной годности, который был получен от Европейского агентства по безопасности полетов (EASA).

Военный сертификат будет вручаться совместно Европейским агентством по вооружениям (European armaments agency) и Европейским управлением по закупкам вооружений OCCAR (Organisation conjointe de cooperation en matiere d'armement) с одобрения всех стран-партнеров. ([APMC-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: ВЫБРАНА КОНФИГУРАЦИЯ ПЕРСПЕКТИВНОЙ РАКЕТЫ-НОСИТЕЛЯ «АРИАН-6»

Ракета-носитель нового поколения "Ариан-6", над созданием которой сейчас работают европейские специалисты, будет иметь трехступенчатую схему. Утвержденную конфигурацию будущей ракеты представил глава Национального центра космических исследований (КНЕС) Франции Жан-Ив Ле Галь.

Как подчеркнул глава французского космического агентства, которое является основным разработчиком ракет "Ариан", носитель нового поколения создается с учетом требований по снижению стоимости запусков. "Одним из главных условий была оптимизация расходов. Данная конфигурация сохранила оригинальный замысел "Ариан-6", - отметил Ле Галь. - Она стала плодом широкого консенсуса между всеми участниками программы".

По словам главы КНЕС, первых запусков "Ариан-6" можно ожидать к 2019-2021 гг. При этом обходиться они будут на 30% дешевле, чем старты носителей нынешнего поколения. Если стоимость запуска ракеты-носителя (РН) "Ариан-5" составляет 100 млн. евро, то для "Ариан-6" стоимость запуска составит 70 млн. евро. Ракета сможет выводить на геопереходную орбиту космические аппараты массой 3-6,5 т, что удовлетворит как государственных, так и коммерческих заказчиков.

Согласно представленному макету, ракета-носитель будет трехступенчатую схему. Первая ступень будет выполнена по пакетной схеме и состоять из трех стартовых твердотопливных ускорителей P135, каждый из которых будет иметь один ракетный двигатель на твердом топливе (РДТТ). Масса каждого из ускорителей будет 135 т.

Вторая ступень также будет твердотопливной и иметь один РДТТ P135. Третья ступень будет жидкостной и в ее составе будет один кислородно-водородный криогенный ЖРД "Винчи". Над третьей ступенью будет размещаться отсек полезной нагрузки с обтекателем диаметром 5,4 м, как у ракеты-носителя "Ариан-5".

Разработку ЖРД координирует французская компания "Снекма" (группа "Сафран"). Как ожидается, впервые данный тип двигателя будет опробован на ракете "Ариан-5 ME" - новой модификации носителя современного поколения, появление которого состоится не ранее 2017 г.

Высота "Ариан-6" составит 50,6 м, стартовая масса - 660 т. При старте ракеты суммарная тяга трех твердотопливных ракетных блоков составит 760 тс.

Новая ракета может запускаться до 10-15 раз ежегодно, для чего потребуется обеспечить ежегодный выпуск 40-60 РДТТ.

Работы над семейством ракет "Ариан" были инициированы Францией в 1970-х годах. Нынешнее пятое поколение этих ракет-носителей относится к тяжелому классу и позволяет выводить на низкую опорную и геопереходную орбиты полезную нагрузку массой до 10,5 т. С 1996 г. с космодрома в Куру произведено 69 пусков, из которых 65 - успешных.

Несмотря на коммерческий успех программы, Европейское космическое агентство (ЕКА) озабочено высокой дороговизной производства "Ариан-5", из-за которой ракета вскоре может утратить конкурентные преимущества. На министерской встрече ЕКА в ноябре 2012 г. было принято решение о выделении 157 млн. евро на проработку проекта новой ракеты, которая бы в Куру заменила сразу "Ариан-5" и российский "Союзы". Окончательное решение о переходе к новому поколению "Ариан" должно быть принято в 2014 г. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ПРАВИТЕЛЬСТВО ИНВЕСТИРУЕТ \$91 МЛН. В ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ РАКЕТНОГО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ САМОЛЕТА SKYLON

Британское правительство инвестирует 60 млн. ф. ст. (почти \$91 млн.) в проект ракетного двигателя для воздушно-космического самолета Skylon. Об этом заявил госминистр по делам университетов и науки Дэвид Уиллетс.

Цель проекта, который, как считается, может стать прорывным, - быстро и при относительно невысоких затратах на каждый полет доставлять на низкую земную орбиту людей и грузы. Предполагается, что в случае успешной разработки двигателей, самолет сможет достигать стратосферы всего за 15 минут. Планируется, что Skylon сможет развивать скорость, "в пять раз превышающую скорость звука".

Двигатели разрабатываются британской фирмой Reaction Engines. "Мы инвестируем эти 60 млн. и ждем, что компания также найдет поддержку со стороны частного сектора", - сказал Уиллетс. "Мы поддерживаем этот проект, так как его технология была испытана в лаборатории и получила подтверждение сторонних экспертов, но теперь требуется прототип двигателя в натуральную величину, прежде чем проект может стать коммерческим", - добавил госминистр.

В Reaction Engines надеются, что полеты Skylon начнутся к 2022 г., и самолет сможет доставлять на космические станции 15 т грузов за полет. (Aex.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИТАЛИЯ: ГОСДОЛЮ В КОМПАНИИ FINMECCANICA S.P.A. МОГУТ ВЫСТАВИТЬ НА ПРОДАЖУ

Правительство Италии рассматривает возможность продажи госдоли в компаниях Finmeccanica S.p.A., Eni S.p.A. и Enel S.p.A. или использования этих активов в качестве залога для сокращения госдолга, сообщил министр финансов страны Фабицио Саккоманни.

Итальянский Минфин и госбанк Cassa Depositi e Prestiti владеют 30%-ной долей в нефтяной компании Eni. Минфину также принадлежит 31% акций энергетической компании Enel и 30% ценных бумаг промышленной группы Finmeccanica S.p.A.

"Мы рассматриваем такую возможность. Эти компании прибыльные и перечисляют дивиденды в бюджет, поэтому нам также стоит обдумать использование имеющейся у государства доли в компаниях в качестве обеспечения в рассматриваемых нами схемах по сокращению госдолга", - сообщил глава итальянского Минфина.

По данным агентства Bloomberg, госдолг Италии в настоящее время составляет приблизительно \$2,7 трлн. Высокий уровень задолженности негативно повлиял на доверие инвесторов и экономическое развитие Италии. В апреле доля участия иностранных инвесторов в итальянском долге снизилась в апреле до 34,6% с 35,1% по состоянию на май 2012г.

"Надеюсь, что до конца года мы сможем прояснить, какие конкретно схемы сокращения задолженности мы рассматриваем", - добавил Фабицио Саккоманни.

В то же время продажа госактивов может создать конфликт в правительстве. В январе заместитель министра финансов Италии Стефано Фассина говорил, что эффект от сокращения госдолга таким способом будет незначительным, так как Италия при этом потеряет контроль над важными предприятиями. (Aex.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИТАЛИЯ: КОМПАНИЯ AGUSTAWESTLAND ПОЛУЧИЛА В ПАРИЖЕ ПОЛСОТНИ ЗАКАЗОВ НА ВЕРТОЛЕТЫ

Итальянская компания AgustaWestland за время проведения авиационно-космического салона в Ле-Бурже получила около полусотни заказов. Самые крупные заказы поступили от Era Group и Lease Corp. Era Group готова закупить десять AW189 для морской нефтедобычи (в июле 2012 г. оператор заказал пять вертолетов), Libra Group (Lease Corp. Int.) - пять AW139, три AW169 и два AW189.

Американская Life Link III заказала шесть AW119Kx для обеспечения работы службы скорой медицинской помощи. Для этих же целей три AW169 приобретет итальянская Elitaliana.

Для организации индивидуальных перелетов британская Starspeed заказала вертолет AW169, а компания Kestel Aviation - два AW119Ke. Бразильская транспортная компания OHI Group, давний клиент AgustaWestland, пополнит парк двумя AW139. Корейская Samsung Techwin заказала два AW139, датская Bel Air - по одному вертолету AW139 и AW189. BBC Мавритании готовы приобрести четыре AW109, а BBC Сенегала - один AW139. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАНАДА: BOMBARDIER INC. РАССЧИТЫВАЕТ ЗАНЯТЬ 50% РЫНКА В СЕГМЕНТЕ CSERIES

Bombardier рассчитывает занять 50% рынка самолетов 110-130 кресел в течение 15-20 лет за счет новых самолетов CSeries-100 и CSeries-300, заявил глава подразделения коммерческих самолетов канадской компании Майк Аркамон.

Емкость мирового рынка в этом сегменте оценивается в 7000 самолетов. По словам М. Аркамона, CSeries не будут конкурировать с Airbus и Boeing, занимая другую нишу на рынке среднемагистральных самолетов. Bombardier планирует производство 120 самолетов CSeries в год.

В настоящее время компания имеет твердые заказы на 177 самолетов CSeries плюс опционы. Стартовым заказчиком самолетов данного типа в России стала лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), контрактом предусмотрена поставка 32 самолетов. Машины предназначены для зарубежных заказчиков.

М. Аркамон подтвердил также, что первый полет CSeries состоится летом. (АвиаПорт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: «БОИНГ КО» НАЧИНАЕТ РАЗРАБОТКУ НОВОГО ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЕТА

Компания "Боинг" продемонстрировала успех на Парижском авиасалоне, начав разработку новейшей модели, 787-10 Dreamliner, объявив о существенном объеме заказов на гражданские самолеты, а также укрепив связи и расширив сотрудничество с заказчиками и партнерами по всему миру. "Юбилейный 50-й авиасалон в Ле-Бурже стал очень важным для "Боинг" благодаря ряду событий исторического значения, - заявил Чарли Миллер, вице-президент по международным связям. Это и решительная поддержка со стороны наших авиакомпаний-заказчиков, разместивших значительные заказы на инновационные самолеты "Боинг", и запуск нашей новейшей модели 787 Dreamliner.

"Интерес и энтузиазм заказчиков, партнеров и поставщиков к продукции и технологиям, продемонстрированным компанией "Боинг" в гражданской и оборонной отраслях, стали подтверждением нашей приверженности инновациям и ориентированности на потребности заказчиков", - добавил Миллер.

Компания "Боинг" представила семейство высокоэффективных гражданских самолетов в узко- и широкофюзеляжных сегментах рынка. Запуск программы 787-10 Dreamliner ознаменовался 102 заказами и обязательствами по приобретению от пяти заказчиков, включая Air Lease Corporation (30), GE Capital Aviation Services (10), International Airlines Group/British Airways (12), Singapore Airlines (30) и United Airlines (20).

Новый 787-10 охватывает свыше 90% мировых маршрутов, обслуживаемых широкофюзеляжными воздушными судами с пассажироместимостью от 300 до 330 человек. Компания "Боинг" уже начала разработку модели 787-10; в ближайшие месяцы к выполнению детального проектирования подключатся международные партнеры, а первая поставка самолета запланирована на 2018 г.

787-8 Dreamliner в фирменной livрее авиакомпании Air India совершил первый полет на парижском авиасалоне, а 787 авиакомпании Qatar Airways в статической экспозиции привлек внимание сотен посетителей, включая представителей правительственных организаций, заказчиков, партнеров и СМИ. Беспилотный авиационный комплекс ScanEagle, разработанный Insitu, дочерней компанией "Боинг", был представлен в рамках экспозиции США.

Заказчики продемонстрировали высокую степень доверия ко всем семействам гражданских самолетов компании "Боинг" - Next-Generation 737, 737 MAX, 787, 777 и 747-8 - и разместили заказы и обязательства по приобретению 442 самолетов "Боинг" общей стоимостью свыше \$66 млрд. Дополнительные заказы на 20 самолетов Next-Generation 737 и 20 самолетов 737 MAX от заказчиков, чьи имена не разглашаются, размещены на сайте в разделе "Заказы и поставки". На сегодняшний день количество твердых заказов компании "Боинг" за 2013 г. составляет 692.

На авиасалоне "Боинг" объявила о заключении ключевого партнерства с компанией Embraer в области маркетинга и продаж военно-транспортных самолетов Embraer KC-390, а также о создании совместного предприятия с компанией Sikorsky с целью побороться за получение контракта на техническое обеспечение вертолетного парка Саудовской Аравии. Менеджер программы V-22 Морской пехоты США сообщил, что уникальные эксплуатационные характеристики конвертоплана Bell-Boeing сыграли решающую роль при недавнем подписании многолетнего контракта на поставку 99 воздушных судов общей стоимостью \$6,5 млрд. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ВМС ВЫДАЛИ «НОРТРОП ГРУММАН» КОНТРАКТ НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОЧЕРЕДНЫХ ПЯТИ УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫХ САМОЛЕТОВ ADVANCED HAWKEYE

ВМС США выдали компании "Нортроп Грумман" контракт на \$113,7 млн. на изготовление очередных пяти серийных усовершенствованных самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛОиУ) E-2D (Advanced Hawkeye) в рамках второй партии. Контрактом предусматривается покрытие расходов на закупку материалов с длительным сроком изготовления и необходимые технические работы.

Программой E-2D предусматривается постройка 75 самолетов ДРЛОиУ. Выданный контракт является одним из этапов реализации этой программы, в ходе которой профинансировано изготовление самолетов головной партии и серийных машин в количестве 30 единиц.

В июне "Нортроп Грумман" поставила ВМС США 10-й Advanced Hawkeye E-2D. Еще 10 самолетов находятся на различных этапах изготовления и летных испытаний. Достижение начальной боеготовности самолетов ДРЛОиУ E-2D планируется на 2015 г. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: АРМИЯ ПОЛУЧИЛА СЕДЬМОЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ NH90 «КАЙМАН»

Французская армия получила от компании NH Industries седьмой военно-транспортный вертолет NH90 "Кайман", который будет передан в 1-й боевой вертолетный полк.

Передача вертолета состоялась в Мариньяне на заводе компании "Еврокоптер". Об этом сообщила компания NH Industries.

Это первый вертолет NH90 французской армии, который будет введен в состав боевого подразделения. Общее количество поставленных заказчиком вертолетов NH90 с момента начала реализации программы достигло 153 единиц. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: OERLIKON BALZERS ОТКРЫВАЕТ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ В АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ ПОД ПАРИЖЕМ

Oerlikon Balzers, дивизион тонкопленочных покрытий швейцарской компании Oerlikon, открыл Центр компетенций в аэрокосмической отрасли под Парижем. Его задачей станет расширение линейки узлов и компонентов, использующих покрытия, наносимые методом PVD (physical vapour deposition - нанесение тонких покрытий в вакууме путем прямой конденсации пара наносимого материала).

По мнению руководства дивизиона, PVD-покрытия находят все большее применение в авиастроении, в частности, в таких компонентах как лопатки турбин, стабилизаторы, стойки шасси, тормозные системы и двигатели. Специалисты компании оценивают перспективный рынок для применения технологии в десятки миллионов компонентов и узлов.

Применение покрытий Oerlikon Balzers существенно повышает производительность труда и заменяет экологически вредную технологию хромирования. Авиастроители получают возможность дополнительно улучшить такие показатели как уменьшение веса ключевых компонентов и узлов с одновременным ростом их надежности, безопасности и ресурса.

Процесс PVD (physical vapour deposition) заключается в напылении тонких покрытий в вакууме путем прямой конденсации пара наносимого материала. PVD-процесс применяют для создания на поверхности деталей, инструментов и оборудования функциональных покрытий - износостойких, коррозионностойких, эрозияустойчивых, антифрикционных, и т. д. Материалами для напыления служат титан, алюминий, вольфрам, молибден, железо, никель, медь, графит, хром и их сплавы; а так же газы ацетилен (для покрытий, содержащих углерод); азот. С помощью PVD-процесса получают покрытия толщиной до 5 мкм; обычно после нанесения покрытия поверхность не требует дополнительной обработки. Технология PVD является экологически безопасной. (Пресс-служба компании Oerlikon Balzers/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ШВЕЦИЯ: КОМПАНИЯ SAAB АВ ПРИСТУПИЛА К СБОРКЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ GRIPEN E

Шведская компания Saab приступила к сборке первого опытного прототипа истребителя Gripen E, пишет шведский портал Evertiq. Самолет получил индекс 39-8, а его первый полет намечен на 2015 г.

Большая часть технических решений была отработана Saab на истребителях Gripen NG.

В конце марта Агентство по материальному обеспечению армии (FMV) Швеции заключило с Saab дополнительный контракт на разработку истребителя JAS 39 Gripen нового поколения. Сумма сделки составила 10,7 млрд. шв. крон (\$1,64 млрд.). Этим соглашением предусмотрено, что этап разработки нового боевого самолета составит девять лет - в 2015-2023 гг.

Базовый контракт, рассчитанный на 2013-2026 гг., подразумевает разработку и производство новых Gripen E, а также поставку 60 истребителей ВВС Швеции. Кроме того, в соглашении содержится опцион на производство боевых самолетов для Швейцарии. Стоимость этого контракта при исполнении всех опционов может достичь 47,2 млрд. шв. крон. Швейцария намерена приобрести 22 шведских самолета на 1,82 млрд. евро. (Аех.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ШВЕЦИЯ: КОМПАНИЯ SAAB АВ ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ БЕСПИЛОТНОГО КОМПЛЕКСА «СКЕЛДАР» ДЛЯ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ

Компания СААБ подписала контракт на поставку комплекса беспилотных летательных аппаратов (БЛА) "Скелдар" (Skeldar) для морских операций. До конца года комплекс будет поставлен заказчику, которого компания не называет.

Ранее компания СААБ (Saab) продвигала на рынок Южной Африки новый винтокрылый БЛА "Скелдар" в качестве потенциального решения для борьбы с пиратством.

По мере завершения летных испытаний "Скелдар" компания проводила переговоры с рядом стран. Ближайшая перспектива для него открывается на внутреннем рынке в Швеции, но ВМС, армия и силы специального назначения США также заинтересовались этим БЛА, сообщали представители СААБ.

По словам разработчиков, БЛА "Скелдар" могут быть легко развернуты на борту судов, особенно на тех, где ранее были интегрированы пилотируемые вертолеты. То же самое касается и наземной станции управления, которая расположена на существующие консоли на борту кораблей.

Еще одним преимуществом "Скелдар" является тот факт, что его двигатель мощностью 40 кВт работает на дизельном топливе, а не на бензине. Это обеспечивает аппарату длительность полета до 5-6 ч и дальность около 100 км. БЛА оснащается модульной полезной нагрузкой из разнообразных датчиков. Федеральная пограничная служба России (ФПС) также намеревалась приобрести шведские БЛА (Skeldar V-200), оснащенные американскими гиросtabilizированными оптико-электронными платформами. Об этом стало известно на международной выставке "Евросатори-2012".

БЛА "Скелдар" вертолетного типа может быть использован не только для охраны границы, но и применяться для обеспечения безопасности во время проведения зимних олимпийских игр в Сочи в 2014 г.

БЛА "Скелдар" имеет длину 5,1 м (с учетом несущего винта), длину планера без учета несущего винта 4 м, высоту 1,3 м, максимальную взлетную массу 200 кг. Масса полезной нагрузки аппарата - более 30 кг, высота полета - свыше 4 тыс. м, максимальная скорость свыше 130 км/ч, продолжительность полета 4-5 ч, радиус действия более 100 км.

В качестве силовой установки аппарата применяется 2-цилиндровый двигатель внутреннего сгорания с жидкостным охлаждением. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

УКРАИНА: УЖЕ ОСЕНЬЮ 2013 ГОДА СТРАНА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЙ РЫНОК СБЫТА ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Осенью Украина может подписать соглашение о зоне свободной торговли с Сербией. Старт данному процессу был дан в 2011 г. по итогам украинско-сербских ноябрьских переговоров. Усиление торговых взаимоотношений с Сербией интересно Украине по ряду причин. В условиях свертывания традиционных рынков для украинской продукции официальный Киев вынужден активизировать геоэкономическую активность, чтобы найти новые рынки сбыта.

Украинский экспорт в Сербию - это, прежде всего, продукция ГМК: руда, черные металлы и изделия из них. Сербия может связывать увеличение экспорта этой продукции в республику с приходом украинских инвесторов на одно из крупнейших металлургических предприятий страны - Zelezara Smederevo, которое было национализировано после решения прежнего владельца - U.S. Steel об остановке предприятия.

Сербия может быть интересна и украинским автопроизводителям, которые после введения утилизационного сбора в России активно ищут новые рынки сбыта. В свою очередь, Украина - потенциальный рынок сбыта для продукции сербского автопрома - модели Fiat 500L, которую выпускают на бывшем заводе Zastawa. Однако на эту модель будут распространяться спецпошлины, введенные Украиной в апреле сроком на 3 года и возможно еще и утилизационный сбор. Тем не менее, в случае подписания ЗСТ сербские автомобили Fiat получают преференцию в 10% пошлины, по сравнению с европейскими аналогами, что уже само по себе интересно.

Сбыт украинских автомобилей в Сербию также имеет ряд технических барьеров, прежде всего из-за норм Евро. Да и низкие пошлины на подержанные автомобили из Европы, действующие в Сербии, не оставляют много шансов для поставок украинских Lanos и "Богдан", даже если на них устанавливают двигатели более высокого экологического класса. Однако есть возможность поставлять автобусы и прочий городской транспорт.

Сербия может быть интересна и как плацдарм для выхода на рынки остальных стран Балкан. Сербия располагает несколькими соглашениями о либерализации торговли с государствами - ключевыми партнерами Украины, с которыми у Киева нет соответствующих договоров. В первую очередь, это соглашение о ЗСТ с Турцией. ЕС также предоставляет Сербии тарифные преференции на ряд товаров.

Кроме того, страна является участником СЕФТА и, соответственно, имеет ЗСТ с Албанией, Македонией, Молдовой, Черногорией, Боснией и Герцеговиной.

Даже если не удастся организовать экспорт в Сербию готовых автомобилей, в этот регион возможна поставка ряда украинских комплектующих. А украинские автопромышленники получают дополнительный козырь на переговорах с потенциальными партнерами ведь фактически украинским авто (при соответствии стандартам) будет открыт уже путь в весьма привлекательный регион, территориально находящийся в Европе. Китайцы, которые спят и видят, чтобы прорубить окно в Европу, могут воспринять это за исторический шанс, одним махом покрыть и рынки Украины, России и стран СНГ, да еще и иметь возможность начать поставки авто в Европу. А для этого всего лишь необходимо организовать производство в Украине, или пойти на альянс с существующим украинским автозаводом. (Auto-Consulting/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ МОГУТ ПОДЕШЕВЕТЬ В СЛУЧАЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ДОТАЦИИ ПОКУПКИ МАШИН

Отечественные автомобили могут подешеветь на 8-20% в случае реализации планов правительства по дотации покупки машин.

Президент "Украналитцентра" Александр Охрименко считает, что если скидки будут серьезными, 8-10% стоимости автомобиля (6-12 тыс. грн. в зависимости от модели, например, "Сенс" в базовой комплектации будет стоить 50-52 тыс. вместо 58 тыс. грн. сейчас, "Форца" - 72 тыс. вместо 85 тыс. соответственно), брать наше станут больше - особенно в глубинке, где до сих пор ездят на "ВАЗах" старых моделей.

"По данным сайтов автопродаж, после введения в апреле ввозных пошлин украинцы покупают порядка 1000 наших автомобилей в месяц, это больше, чем любые иномарки. Даже если продажи удвоятся, на компенсации потребуется выделить из бюджета не более 250 млн. грн. в год, сумма вполне подъемная", - считает А. Охрименко. Заработать, по его мнению, такая схема может в 2014 г.

Независимый эксперт авторынка Константин Кинбурн уверен, что Кабмин собирается возродить схему, хорошо зарекомендовавшую себя в 2004-2005 гг., но отмененную: тогда автопром был освобожден от уплаты НДС. Автомобили украинского производства автоматически получались сразу на 20% дешевле импортных, и их раскупали. После вступления Украины в ВТО такие меры для защиты авторынка применять стало нельзя.

Поэтому запрет хотят обойти через дотации: взятый с АвтоЗАЗа или "Еврокара" НДС государство передаст покупателям, а те, приобретая авто, вернут его обратно производителям. Больше денег в обороте не станет: эти скидки, вероятно, будут предоставлять в виде ценных бумаг (векселей или сертификатов). Например: клиент автосалона, уплатив 80% стоимости автомобиля, предъявляет, скажем, в Госказначействе оплаченный счет и получает сертификат на скидку. Ее он отдает в салон при оформлении машины. "Наши авто станут стоить 48-68 тыс. грн.: это намного дешевле китайских и российских, качество которых примерно такое же, а то и ниже, - говорит К. Кинбурн. - Однако те, кто сейчас ездят на иномарках из Европы, США, Японии, Кореи, скорее купят подержанный автомобиль из этих стран, чем новый украинский".

Ранее вице-премьер Юрий Бойко сообщил о подготовке правительством законопроекта, направленного на поддержку покупателей отечественных автомобилей. Документ будет предусматривать дотации покупателям украинских авто. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА УМЕНЬШИЛО ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ

ПАО "АвтоКрАЗ" в январе-июне по сравнению с соответствующим периодом 2012 г. уменьшило объемы производства автомобилей на 8,78% (или на 31 автомобиль) до 322 единиц. Об этом сказано в сообщении предприятия.

Согласно сообщению, предприятие работает в соответствии с портфелем заказов на грузовики.

ПАО "АвтоКрАЗ" (Кременчуг, Полтавская обл.) выпускает 33 основных моделей и почти 260 модификаций и комплектаций крупнотоннажной автотехники. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: СОЗДАН НОВЫЙ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОЖАРНЫЙ АВТОПОЕЗД КРАЗ-6443 (АЦ-30-70-2)

АвтоКрАЗ в партнерстве с Прилукским заводом противопожарного и специального машиностроения "Пожспецмаш" - ведущим национальным производителем пожарной и специализированной техники, создал новый пожарный автопоезд КрАЗ-6443 (АЦ-30-70-2), предназначенный для защиты различных объектов и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Специальный автомобиль изготовлен по заказу МЧС Республики Казахстан.

В состав автопоезда входит седельный тягач КрАЗ-6443 колесной формулы 6х6, оснащенный ярославским двигателем ЯМЗ-6582.10.12 Евро-3. А также специальное оборудование, состоящее из цистерны емкостью 30000 л, имеющей автономный подогрев воды, пенобака на 1000 л и пожарной насосной установки производительностью 60 л. с. и напором 100 м. На обе емкости установлены стационарные: лафетный ствол ЛС-20 и установка с перекрывным устройством, производительностью не менее 30 л. с.

Кузов самонесущей каркасной конструкции имеет автоматическое внутреннее освещение отсеков при открытии, а также точечное освещение по периметру надстройки автомобиля.

Дополнительно спецмашина оснащена телескопической осветительной стационарной мачтой с электроприводом и дистанционным управлением, двумя прожекторами по 500 Вт, с высотой выдвижения от места расположения прожектора в транспортном положении не менее 3 м, и автономным электрогенератором, мощностью 2,5 кВт. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ОТГРУЗИЛО НЕФТЯНИКАМ КАЗАХСТАНА ВОСЕМЬ АВТОМОБИЛЕЙ

АвтоКрАЗ (Кременчуг, Полтавская обл.) отгрузил Петропавловскому заводу тяжелого машиностроения (Казахстан) 6 автомобилей-шасси КрАЗ-65053 колесной формулы 6х4. Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

По их данным, тендер на поставку шести единиц кременчугских автомобилей был выигран АвтоКрАЗом в конце мая. Шасси-65053, после монтажа на них самоходных буровых установок, будут задействованы газовиками и нефтяниками Казахстана на бурении, свабировании и промывке скважин гидрогеологического назначения.

Также отгружено два тягача-вездехода КрАЗ-6446 колесной формулы 6х6 еще одной крупной компании Казахстана - ТОО "Экологические технологии XXI", где они будут задействованы на перевозке тяжелой техники в места разработок буровых скважин.

С начала года в Республику Казахстан отгружено порядка 20 единиц тягачей и шасси "КрАЗ".

ПАО "АвтоКрАЗ" в 2012 г. уменьшило производства автомобилей на 16% или на 172 автомобиля до 899.

ПАО "АвтоКрАЗ" выпускает 33 основных моделей и почти 260 модификаций и комплектаций крупнотоннажной автотехники. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: В ИЮНЕ 2013 ГОДА КОРПОРАЦИЯ «БОГДАН» УВЕЛИЧИЛА ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В июне по сравнению с маем корпорация "Богдан" увеличила производство легковых автомобилей на 71,1% или на 448 автомобилей до 1078 автомобилей. Об этом сообщила пресс-служба корпорации.

В июне по сравнению с июнем 2012 г. корпорация увеличила производство на 67,65% или на 435 автомобилей.

В январе-июне корпорация сократила производство по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. на 63,56% или на 4793 автомобиля до 2748 автомобилей.

Корпорация объясняет такой показатель по итогам первого полугодия простоем завода корпорации в Черкассах до 15 мая. "Корпорация "Богдан" отмечает позитивные тенденции после введения спецпошлин на импорт. Это позволило возобновить работу завода, загрузить мощности и сохранить рабочие места", - подчеркивает пресс-служба "Богдана".

Также в июне "Богдан" изготовил 2 коммерческих автомобиля.

В 2012 г. "Богдан" сократил производство автомобилей на 40,54% или на 8026 до 12034 автомобилей. (Українські новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: В ИЮНЕ 2013 ГОДА ЗАО «ЕВРОКАР» УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО

В июне компания "Еврокар" (Закарпатская обл.) увеличила производство автомобилей на 19,7% или на 160 до 971 автомобиля по сравнению с маем. Об этом говорится в сообщении ассоциации автопроизводителей "Укравтопром".

По сравнению с июнем 2012 г. завод сократил производство автомобилей на 11% или на 120 автомобилей.

В январе-июне завод сократил производство автомобилей по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. на 51,7% или на 4404 до 4112 автомобилей.

В 2012 г. по сравнению с 2011 г. завод увеличил объемы производства автомобилей на 24,9% или на 2,9 тыс. до 14,556 тыс. единиц.

"Еврокар" входит в группу компаний "Атолл Холдинг" (Киев) и является официальным поставщиком автомобилей марки Skoda в Украине. (Українські новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖСКИЙ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ЗАЗ)

В ИЮНЕ 2013 ГОДА НАРАСТИЛО ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ

В июне крупнейший производитель легковых автомобилей Запорожский автомобилестроительный завод (ЗАЗ) увеличил производство автомобилей (легковых и грузовых) по сравнению с маем на 12,5% или на 189 автомобилей до 1706. Об этом говорится в сообщении ассоциации автопроизводителей "Укравтопром".

По сравнению с июнем 2012 г. ЗАЗ сократил производство автомобилей на 57,4% или на 2297 автомобилей.

В январе-июне завод сократил производство автомобилей по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. на 57,1% или на 11258 до 8461 автомобилей.

В 2012 г. ЗАЗ уменьшил объемы производства автомобилей по сравнению с аналогичным периодом 2011 г. на 32,5% или на 19688 автомобилей до 40874 автомобилей. (Українські новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «КРЕМЕНЧУГСКИЙ КОЛЕСНЫЙ ЗАВОД»

В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО

ПАО "Кременчугский колесный завод" (Кременчуг, Полтавская обл.) в январе-июне по сравнению с соответствующим периодом 2012 г. увеличил производство на 30,6% или 242,1 тыс. шт. до 1032,7 тыс. колес. Об этом сказано в сообщении предприятия.

По их данным, предприятие работает в нормальном режиме в зависимости от составленного портфеля заказов.

ПАО "Кременчугский колесный завод" производит стальные колеса для автомобилей и сельскохозяйственной техники. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: В ИЮНЕ 2013 ГОДА ООО «ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «КРЕМЕНЧУГСКИЙ АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД» (КРАСЗ) УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО

В июне входящий в группу компаний "АИС" Кременчугский автосборочный завод (Полтавская обл.) по сравнению с маем увеличил производство на 70% или на 210 автомобилей до 510. Об этом говорится в сообщении ассоциации автопроизводителей "Укравтопром". Всего в январе-июне по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. завод увеличил объем производства на 7,3% или на 110 до 1620 автомобилей.

В 2012 г. Кременчугский автосборочный завод сократил производство автомобилей (легковых и грузовых) на 49,8% или на 3,249 тыс. единиц по сравнению с соответствующим периодом 2011 г. до 3,28 тыс. единиц.

Совместное украинско-российское предприятие "Кременчуг-АвтоГАЗ" основано в 1995 г. Горьковским автомобильным заводом (Нижний Новгород, Россия) и Кременчугским опытно-экспериментальным механическим заводом, а в июле 2001 г. перерегистрировано в ООО "Кременчугский автосборочный завод". (Українськи новини/[Машиностроение України, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: КОРПОРАЦИЯ «ЭТАЛОН» В ИЮНЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛА РЕАЛИЗАЦИЮ АВТОБУСОВ

Интрига по смене лидера на отечественном рынке пассажирской техники, которая произошла в мае, судя по всему, оказалась недолгой. В июне Корпорация "Эталон" продемонстрировала поистине внушительный результат - 133 реализованных автобуса, что почти в пять раз превосходит показатели ближайших конкурентов. Корпорация "Эталон" по итогам полугодия расположилась на привычном для себя первом месте с долей рынка 50%.

Как и в мае, автобусы приобрелись исключительно участниками свободного рынка, то есть частными перевозчиками и транспортными компаниями, без участия бюджетных организаций.

Высокий показатель реализации автобусов в июне не только вернул Корпорации "Эталон" лидерство на рынке в сегменте автобусов малого класса, но и сделал ее лидирующей компанией среди самых крупных игроков, по показателю динамики роста продаж в сравнении с 2012 г. - за первое полугодие рост продаж автобусов "БАЗ" составил 35,79%. При этом общая динамика рынка автобусов все еще остается неблагоприятной, за 6 месяцев рынок просел на 10,5%.

Помимо этого, Корпорация "Эталон" еще более агрессивно борется за рынок, начиная с июля. Цены на все автобусы модельного ряда А079 (Евро-3) снижены на 19-26 тыс. грн. в зависимости от комплектации. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

УКРАИНА: ВВЕДЕНИЕ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА НА ИНОСТРАННЫЕ АВТОМОБИЛИ МОЖЕТ СТИМУЛИРОВАТЬ КОРРУПЦИЮ

Верховная Рада Украины приняла закон об утилизационном сборе на иностранные автомобили. Украинцев ожидает рост цен на иномарки, а государство - проблемы с соседями и странами-членами ВТО. Отразится это и на внутренней политике.

Планы ввести утилизационный сбор за иностранные автомобили украинские политики вынашивали давно. Его планировали принять в парламенте предыдущего созыва, но потом отложили это дело до лучших времен. "Законопроект об утилизационном сборе прошел первое чтение, был вынесен на второе чтение, но мы не стали рассматривать его сознательно. В нем есть много вопросов, которые вызывают сомнения и в том варианте, в котором он существует на сегодняшний день, перспектива его принятия очень туманна", - пояснял глава фракции ПР в Верховной раде Александр Ефремов. "Есть порядок, который определяется нашим законодательством. Что касается законопроектов, которые только зарегистрированы, но не рассмотрены парламентом, то они возвращаются авторам и в следующем парламенте их должны заново подавать на рассмотрение", - отметил он. Ранее этот законопроект вызвал очередную торговую войну между Россией и Украиной. И эта война "перекинулась" и на другие страны. Из-за решения украинских депутатов ввести утилизационный сбор обеспокоились во Всемирной торговой организации и Евросоюзе. "Подобное решение России уже повлияло на европейских автопроизводителей, и мы знаем, что оно негативно влияет на украинских. ЕС ожидает, что Украина будет решать вопрос с Россией не на двустороннем уровне, а в рамках ВТО", - заявили в 2012 г. в представительстве ЕС в Украине. "Мы прямо сообщили нашим коллегам в Киеве: если будет это постановление, вы можете забыть о соглашении об ассоциации. Мы не подпишем соглашение, даже если вы проведете честные выборы", - отметил тогда один из брюссельских чиновников. Однако даже такие перспективы не остановили украинских депутатов, объясняющих свои действия борьбой за благополучие отечественного производителя. "Без защиты внутреннего производителя сложно развивать не только автопроизводство, но и экономику в целом. Введе-

ние 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, отмечая, что такой сбор будет способствовать появлению новых рабочих мест и увеличению поступлений в бюджет.

Однако автоимпортеры с производителями не согласны. "Мы обратились к президенту Украины с просьбой наложить вето на принятые законы", - заявил 5 июля генеральный директор Всеукраинской ассоциации автоимпортеров и дилеров (ВААИД) Олег Назаренко. По его словам, основной аргументацией ассоциации является то, что такого налога нет ни в одной стране, кроме России. "Но и в России правительство 4 апреля внесло в Думу законопроект, который не отменяет закон, а устраняет дискриминацию: теперь платить будут все - и импортеры, и производители автомобилей. Людям везде платят за то, что они сдают автомобиль, ведь автомобиль - это ценность, и его можно сдать на металлолом, получив за это средства. А у нас в случае вступления закона в действие вы должны будете платить за право бесплатно отдать свой автомобиль на утилизацию", - недоумевает Назаренко. И действительно, цены для украинцев из-за введения сбора существенно вырастут. 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. Таким образом, инициатива по спасению отечественного автопрома ляжет на плечи украинцев солидным грузом. Но поможет ли это?

Несмотря на все усилия правительства, украинцы не спешат покупать отечественные автомобили. Одна из главных причин - качество. И поднятие цен на иностранные автомобили лишь вызовет ажиотаж при покупке иномарок до вступления закона в силу, а после - увеличение покупок автомобилей отечественного производства. "После введения спецпошлины иномарки подорожают, следовательно, разрыв в стоимости украинских машин и иностранных увеличится на 10-15%. Сейчас, например, "ЗАЗ Вида" стоит 88900 грн. Французская машина такого же класса Renault Logan - 97900 грн. После введения пошли-

ны Logan подорожает примерно на 8-10 тыс. Украинский автомобиль, скорее всего, купит дешевую "Виду". Конечно, введение спецпошлины сразу не поднимет украинский автопром. Но хотя спад продаж и производства прекратится", - еще в марте заявил директор компании "Автоконсалтинг" Олег Омельницкий. Тем не менее, такое положение дел будет длиться не долго. Более того, если после принятия утилизационного сбора не будет принято других шагов для улучшения ситуации, дело грозит обернуться ухудшением отечественных автомобилей. "Спецпошлины - это первый шаг к поддержке отечественного автопроизводителя. Если дальше шагов не делать, ограничиться лишь спецпошлинами, то качество сборки украинских машин начнет ухудшаться. Модели на заводах будут упрощать, а цены оставлять такими, как сейчас. У наших машин по цене все равно не будет конкурентов", - отмечал весной Омельницкий.

Для того, чтобы избежать такой ситуации нужно в корне менять налоговое законодательство. И предоставлять льготы для тех производителей иномарок, кто откроет производство в Украине. "Национального автомобиля как "Таврия", "Славута", мы уже не создадим. Поскольку для этого нужна конструкторская школа и миллиарды долларов на проектирование, покупка оборудования и строительство предприятий. Единственным путем развития автомобильной отрасли в Украине остается создание совместных предприятий с мировыми автопроизводителями. Тогда ведущие автобренды строить у нас свои заводы и даже если сотрудничество с ними не получится, их современное оборудование останется в Украине", - уверен

Омельницкий. В связи с его словами можно вспомнить пример Венгрии, которая благодаря гибкой налоговой политике и льготам для автопроизводителей стала одним из ведущих поставщиков автомобилей японского бренда Suzuki.

Пока же в Украине все по-другому. Введение сбора, мотивируемое благими намерениями, может не только ударить по качеству производимых в Украине автомобилей, но и стимулировать коррупцию. "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 Назаренко. С учетом того, что автовладельцев в Украине хватает, правительство, получив краткосрочные финансовые дивиденды, получит серьезный политический ущерб. И следующие выборы в парламент или даже президентские выборы не будут для властей беспроblemными. Тем более, на фоне провала евроинтеграции, вызванного в т. ч. и введением сбора. А если к делу подключится и Россия, что для проблемной украинской экономики будет еще одним болезненным ударом, власть может рассчитывать на серьезные социальные потрясения. (Подробности/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

УКРАИНА: АВТОПРОИЗВОДСТВО ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА УМЕНЬШИЛОСЬ

По данным ассоциации "Укравтопром", в Украине за первое полугодие произведено 18240 автотранспортных средств, что на 54,2% меньше аналогичного показателя 2012 г. Об этом сообщается в пресс-релизе "Укравтопрома".

В том числе, легковых автомобилей 16740 ед. (на 54,2% меньше аналогичного периода 2012 г.), коммерческих автомобилей - 657 ед. (на 63,3% меньше) и автобусов - 843 ед. (на 43,2% меньше).

В июне в Украине было произведено 4551 автотранспортное средство, что на 27,6% больше, чем в мае и на 28,5% меньше по сравнению с показателем 2012 г. Производство легковых автомобилей в июне составило 4194 единицы, что на 30,2% больше, чем в мае и на 26,8% меньше показателя июня 2012 г. В сегменте коммерческих автомобилей производство упало до 141 ед. (на 15,1% меньше, чем в мае и на 42,7% меньше, чем в июне 2012 г.).

Производство автобусов в июне составило 216 ед., что на 20% больше, чем в предыдущем месяце и на 44% меньше показателя июня прошлого года.

По итогам шести месяцев по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. продажи новых легковых автомобилей уменьшились на 5% и составили 104238 авто. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: В ИЮНЕ 2013 ГОДА ПРОДАЖИ НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ СНИЗИЛИСЬ

В Украине в июне продажи новых легковых автомобилей снизились на 1,4% до 14887 авто. Об этом сообщила ассоциация "Укравтопром".

В общем, в июне рынок новых автотранспортных средств увеличился по сравнению с маем на 0,7% до 16,5 тыс. единиц. "Это незначительный рост наблюдается благодаря увеличению продаж автобусов на 43% и коммерческих автомобилей на 21%", - говорится в сообщении ассоциации. По сравнению с июнем 2012 г. общий объем продаж автотранспортных средств сократился на 22,8%, в том числе автобусов - увеличился на 24%, коммерческих автомобилей - уменьшился на 26%, легковых автомобилей - сократился на 23%.

Структура продаж новых легковых автомобилей выглядит следующим образом.

Тройка марок-лидеров не изменилась. На первом месте ЗАЗ с результатом 1521 автомобиль, на втором Hyundai - 1318 авто, на третьем - Toyota - 1073 авто.

Марка Renault продемонстрировала наибольший рост количества продаж на 53,8% до 946 авто и переместилась с восьмого на четвертое место. Также улучшились результаты продаж Kia - эта марка поднялась на две строчки рейтинга, достигнув пятой позиции с результатом 915 авто. Падение продаж автомобилей Skoda не помешало этой марке сохранить шестое место (903 авто), а Volkswagen, уменьшив продажи почти на 19%, спустился с четвертого на седьмую строчку (834 авто). Сразу четыре позиции потеряла марка Geely, опустившись на девятую строчку (688 авто), пропустив вперед Ford (696 авто). Десятое место рейтинга занял Nissan (677 авто), сдвинув еще ниже ВАЗ (656 авто).

Весной Украина ввела спецпошлины на импорт новых автомобилей, чтобы помочь собственным производителям. С 2010 г. на украинском рынке темп роста импорта опережал темп роста автопроизводства в 1,5 раза, при этом в 2008-2010 гг. доля импорта легковых автомобилей выросла с 52% до 68%, а в 2011 г. она составила 72%. Кроме того, в 2010г. объем импорта автомобилей в Украину вырос на 70% к 2009 г., в 2011 г. - на 84,3%.

Падение производства автомобилей в Украине связано с общими тенденциями экономического развития Европы, в частности с падением объемов производства в Евросоюзе. Так, кризис в ЕС, который спровоцировал падение производства в странах Евросоюза на 7%, сформировал панъевропейское падение производства легковых авто в 2012 г. почти на 5%. Эта тенденция продолжается и теперь. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

Статистика**УКРАИНА: СПЕЦПОШЛИНЫ ОБВАЛИЛИ АВТОРЫНОК В ИЮНЕ 2013 ГОДА**

По итогам июня рынок новых легковых автомобилей в Украине сократился на 20% по сравнению с аналогичным месяцем год назад. И если после майского "холодного душа", еще была надежда, что в таком масштабном обвале авторынка виновата отчасти и затяжная череда выходных, то в июне уже все стало окончательно ясно: украинский рынок просто не выдержал спецпошлин и сократился на 20%.

При этом, многие операторы сократили реализацию даже в сравнении с маем, когда был "мертвый" месяц. На фоне такого масштабного спада ЗАЗ продолжил наращивать продажи и смог не только закрепиться на пьедестале лидера украинского рынка, но и прибавить в объемах.

Преимущество ЗАЗа над Hyundai с каждым месяцем нарастает и в июне уже достигало более 400 автомобилей. Пока удерживает третье место на рынке Toyota, благодаря большому количеству новинок, которые готовы покупать даже по новым ценам. Вырвался на 4-е место и Renault, которому удалось переориентировать поставки автомобилей на версии, в меньшей степени подверженные влиянию спецпошлин.

Также начали положительно сказываться спецпошлины и на Skoda, которая вернулась на 5-е место на рынке.

А вот позиционная борьба остальных импортеров в большей степени зависит от наличия склада по "старым" (до спецпошлин) ценам.

О степени влияния спецпошлин на позиции брэнда можно судить на примере АвтоВАЗа. Почти все модели российского производителя - с двигателем 1,6 л и подпадают под самую высокую ставку 12,95%. В июне АвтоВАЗ даже "вывалился" из Топ-10 украинского авторынка и продолжает движение вниз. Некогда мощный "игрок" украинского рынка (занимал 50% рынка), теперь смог привлечь в свои салоны менее 4% покупателей. Этот факт уже вызвал негативную реакцию российских властей, которые пригрозили Украине ответными санкциями на ряд товарных позиций.

Из импортеров в июне смогли существенно улучшить позиции лишь Honda, Citroen, Seat, Volvo и Jaguar.

"Богдан" пока явного эффекта спецпошлин не ощутил, но также на 50% нарастил продажи моделей 2110 и 2111, которые завод вновь начал выпускать с мая.

20%-ный спад авторынка в июне - это еще не нижняя точка. Всего же по итогам 6 месяцев усилиями всех операторов удалось реализовать чуть более 97 тыс. автомобилей, что на 5% меньше показателя аналогичного периода 2012 г.

Между тем, противостояние автоимпортеров и автопроизводителей затронуло статистическую область и переместилось уже в юридическую плоскость. Как сообщила пресс-служба ВААИД, 09.07.2013 г. решением Апелляционного суда Киева было подтверждено решение суда первой инстанции, которым иск Ассоциации автопроизводителей "Укравтопром" к Всеукраинской ассоциации автомобильных импортеров и дилеров, Олегу Назаренко о защите деловой репутации оставлен без удовлетворения.

Истец посчитал, что в публикации "Зачем "Укравтопром" обманывает украинцев" на веб-сайте www.vaaid.com.ua, ответчики разместили недостоверную информацию, которая наносит ущерб деловой репутации "Укравтопрома". В частности, истец настаивал на недостоверности таких утверждений "Укравтопром" вводит в заблуждение общественность и автомобилистов...", "Манипуляция с каждым месяцем увеличивается...", "Укравтопром" ...манипулирует статистическими данными авторынка Украины...".

Интересы ВААИД представляли юристы Arzinger. В частности, правовая позиция ВААИД основывалась на том, что в спорном материале, содержатся оценочные суждения, а не утверждения о фактах. Иными словами, даже если формат или стиль высказываний, и вызывает недовольство со стороны "Укравтопрома", это не может быть основанием для ограничения свободы слова, то есть выражения критики в адрес истца.

При этом, распространение социально важной для рынка информации, в частности, информации, которая указывает на искажение данных о реализации импортных и отечественных автомобилей, не может быть прекращено только лишь из-за того, что это негативным образом отображается на деловой репутации "Укравтопрома". Такой вывод основан, в том числе на практике Европейского суда по правам человека, на которую ссылалась сторона защиты. ([Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ ПЛАНИРУЕТ ПРОИЗВОДИТЬ ГИБРИДНЫЕ ТРАНСМИССИИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Гибридные трансмиссии для автомобилей планируется производить в Беларуси. Об этом сообщил генеральный директор Научно-практического центра НАН Беларуси по материаловедению доктор физико-математических наук Валерий Федосюк.

Гибридная трансмиссия будет состоять из электрического и механического агрегатов. Такая конструкция позволяет значительно снизить расход топлива. Например, при торможении или езде на небольшой скорости автомобиль использует электрическую энергию, тогда как при разгоне задействует возможности обычного двигателя.

Для изготовления гибридной трансмиссии будет использован графен - сверхпрочный материал, выступающий прекрасным проводником тепла и электричества. Еще в 2011 г. специалисты Научно-практического центра по материаловедению нашли новый способ получения пленки кристаллизованного углерода толщиной всего в один атом. Белорусские ученые получают графен в восстановительной среде, что позволяет в сотни раз повысить его электрическую проводимость.

Проект по производству гибридных трансмиссий уже заинтересовал российских инвесторов. "Они готовы направить огромные суммы на разработку этого агрегата и организацию производства гибридных трансмиссий на территории Беларуси", - отметил директор центра.

Проект также поддерживают в белорусском правительстве. Если организовать массовое производство гибридных трансмиссий в Беларуси, то это позволит повысить эксплуатационные характеристики выпускаемых в стране автомобилей. Предполагается, что автомобильные предприятия в будущем откажутся от механической трансмиссии и полностью перейдут на использование гибридного аналога.

Гибридные трансмиссии планируют выпускать и для легковых, и для грузовых автомобилей. При высоком качестве продукции ее можно будет не только поставлять на внутренний рынок, но и экспортировать. ([БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: ОАО «БЕЛОРУССКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (БЕЛАЗ) ПОСТАВИТ В КЕМЕРОВСКУЮ ОБЛАСТЬ В 2013 ГОДУ 29 САМОСВАЛОВ

ОАО "БелАЗ" - управляющая компания "БелАЗ-Холдинга" и российская холдинговая компания "Сибирский деловой союз-Уголь" (СДС) заключили контракт на поставку в 2013 г. очередной партии карьерных самосвалов грузоподъемностью 220 т и 55 т, сообщили на БелАЗе. В настоящее время уже поставлено семь самосвалов БелАЗ-75309 грузоподъемностью 220 т и 16 самосвалов БелАЗ-7555В г/п 55 т. Еще шесть 220-тонных машин находятся на стадии изготовления, их поставка в угольный разрез "Черниговец" Кузбасса планируется в ближайшее время.

Холдинговая компания "СДС-Уголь" (Кемерово) является стратегическим партнером ОАО "БелАЗ", она ежегодно закупает белорусские карьерные самосвалы для работы на своих разрезах. В 2012 г. компания приобрела 44, а за январь-июнь 35 единиц техники "БелАЗ".

Первую партию самосвалов БелАЗ-75309 г/п 220 т "СДС-Уголь" закупила в 2011 г., тогда БелАЗ впервые пустил в производство самосвалы этой серии. Модели таких самосвалов комплектуются электроприводами российской компании "Силовые машины". В комплект электропривода входит два тяговых электродвигателя, тяговой генератор, приборы контроля и аппараты регулирования.

В апреле автопарк разреза "Черниговец" пополнился тремя самосвалами БелАЗ-7531 г/п 240 т. Сейчас на этом разрезе работают девять самосвалов грузоподъемностью 320 т, 25 машин г/п 220-240 т.

Белорусский автомобильный завод (Жодино) основан в сентябре 1948 г., с 2010 г. - ОАО "БелАЗ". С октября 2012 г. ОАО "Белорусский автомобильный завод" является управляющей компанией "БелАЗ-Холдинга". Производит самосвалы грузоподъемностью 30-360 т. Основной продукцией БелАЗа являются карьерные самосвалы, фронтальные колесные погрузчики и бульдозеры, тягачи-эвакуаторы, специальные транспортные средства для подземных работ, тяжеловозы для металлургического производства и другие специализированные технологические машины. БелАЗ занимает треть мирового рынка карьерных самосвалов и входит в группу ведущих мировых концернов по производству карьерной техники. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: ОАО «МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (МАЗ) ЗАКЛЮЧИЛО

КОНТРАКТ С ВЬЕТНАМСКОЙ КОРПОРАЦИЕЙ НА ПОСТАВКУ 900 МАШИНОКОМПЛЕКТОВ НА 2013-2014 ГОДЫ

ОАО "МАЗ" заключило контракт с вьетнамской корпорацией Veam Motor на поставку на сборочный завод во Вьетнаме 900 машинокомплектов в 2013-2014 гг. Об этом сообщил директор представительства ОАО "МАЗ" во Вьетнаме Виталий Нехай.

В сентябре уже начнут поступать большие партии машинокомплектов на сборочный завод во Вьетнаме. В настоящее время туда отгружено несколько образцов белорусской автотехники. Это машины, которые разработаны специально под потребителей рынка Вьетнама, Лаоса и других сопредельных стран. В основном это бортовые машины грузоподъемностью 5 т, 9 моделей. Они эксплуатируются в дорожном строительстве, в карьерах по добыче полезных ископаемых. Также там популярны самосвалы, которые используются и в городском хозяйстве.

Как отметил Виталий Нехай, для закрепления на этом рынке развивается сервисная сеть. "Мы готовим наших специалистов, чтобы они помогли освоить в эксплуатации белорусскую технику, организовать ее сервисное гарантийное и послегарантийное обслуживание. За три года действия сборочного производства МАЗа во Вьетнаме туда отправлено около 800 машинокомплектов. В настоящее время из этой партии осталось собрать 8 машин. Поэтому заключен новый контракт на продолжение сборки в 2013-2014 гг.", - сказал он.

Собранная в Ханое белорусская техника отправляется и на рынок Лаоса. "От Ханоя до Вьентьяна - час на самолете, между столицами двух стран хорошее сообщение, поэтому мы в состоянии обеспечить наше присутствие на рынках двух стран - Вьетнама и Лаоса", - сказал директор представительства. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

КАЗАХСТАН: ГРУППА АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ ALLUR GROUP ВЫХОДИТ НА РЫНОК СНГ

Незаурядный руководитель может легко повлиять на бурное развитие бизнеса. Президент Группы автомобильных компаний Allur Group Андрей Лаврентьев раскрывает секрет, как за 10 лет превратить стартовый капитал в \$20 тыс. и гаражный бокс в крупнейшего автопроизводителя Казахстана с годовым оборотом в \$270 млн.

Сегодня Лаврентьев смотрит далеко за горизонт и строит планы, что еще через 10 лет большинство казахстанцев будут отдавать предпочтение автомобилям местного производства, включая автомобили от Allur Auto. По его расчетам, к тому времени оборот компании может составить около \$2 млрд. Достичь такого результата вполне реально, считает Андрей Лаврентьев, ведь в Казахстане сейчас есть все условия для развития собственного автопрома.

Сложно сказать, о какой судьбе мечтали родители Андрея, но вряд ли они предполагали, что к 33 годам их сын будет управлять сотнями миллионов в инвалюте. Такому они его научить не могли, зато передали ему свои сильные черты характера, которые пригодились спустя десятилетия. Отец Андрея - инженер по техническим гидросооружениям, кандидат наук, по проекту которого была построена плотина на Бартогайском водохранилище. В свое время этот проект вызывал много споров, потому что в нем применялась новая система шахтного водосброса. Институт, где работал отец Андрея, занимался развитием

мелиоративной системы в Казахстане.

"Я часто бывал на работе у отца - садик, куда я ходил, был совсем рядом, - вспоминает Андрей Лаврентьев. - Помню, какое сильное впечатление на меня тогда произвели испытательные лаборатории института: все эти модели платин, каналов, тестирование на устойчивость сооружений к землетрясениям. Я видел кропотливую, подчас дотошную работу инженеров и благодаря этому уже с детства четко понимал, что дела нужно доводить до конца".

Помимо того что отец Андрея инженер, он еще и военный в звании полковника. Дед Андрея - фронтовик, летчик, после войны работал директором "Казгидромета", являясь доктором наук. Мужская линия военных и инженеров усилилась влиянием матери, которая работала в Госплане экономистом, - от нее Андрею досталась системность. К тому же по маминой линии дедушка, бабушка и тетя - учителя, "инженеры человеческих душ". В будущем Андрею поможет опыт учительской династии при построении отношений с коллективом и партнерами. Поэтому многие люди характеризуют Андрея как отзывчивого и терпеливого руководителя, товарища и коллегу.

Когда Андрей пошел во второй класс, его мама сильно заболела. Тогда он решил, что все люди на Земле должны быть здоровыми, - он забрал документы по окончании 8-го класса и пошел учиться на фельдшера в медицин-

ский колледж, не сказав об этом родителям. Для кого-то мечта детства - космос, для кого-то - медицина. Однако он не стал работать врачом, насмотревшись на то, что творилось в здравоохранении начала 1990-х годов. Следующим собственным решением в обучении стала юриспруденция, которой его учили в Высшей школе права. На последнем курсе Андрей женился, и пора было уже приносить в семью деньги, но по профессии вакансий не было, несмотря на отличное образование и постоянные поиски работы.

Наверняка Андрей стал бы юристом, если бы не случайное предложение работы со стороны его брата, который в то время трудился на посту финансового директора в автомобильном центре "Бавария". О каких-то руководящих постах речи идти не могло, поэтому бывшему студенту было предложено стать продавцом запасных частей с окладом в \$200. "Поначалу было интересно - все-таки первая работа, но через несколько месяцев стало скучно, да и, по правде говоря, денег не хватало: семья, супруга в положении. Поговорил с директором, попросил подработку, стал ухаживать за газоном за дополнительные \$50 в месяц", - рассказывает Андрей Лаврентьев.

Спустя некоторое время спрос на машины в Казахстане увеличился, компании потребовались дополнительные сотрудники, и Андрею предложили перейти в таможенный отдел. В 2001 г. он возглавил департамент таможни и логистики автоцентра "Бавария", проработав в этой должности до 2003 г.

Автомобильный бизнес начала 2000-х годов стремительно набирал обороты, становясь все более интересным и перспективным для инвестиций. Поэтому Андрей Лаврентьев решает со старшими партнерами Нурланом Адилковым и Гафуром Иксан начать свое дело - взять в аренду сервисное помещение, в котором они открыли СТО в Алматы. Вложив \$20 тыс. в аренду бокса площадью в 1000 "квадратов", его отделку, инструменты, они стали думать, как назвать компанию. Перебрав много вариантов, Гафур Иксан, будучи на тот момент совладельцем компании, предложил остановиться на беге лошади, который доступен лишь породистым скакунам, - аллюр. Все поддержали данное название. С тех пор компания стала называться Allur Auto, и уверенным аллюром пошла в рынок.

В качестве специализации были выбраны корейские автомобили, которых в Казахстане было к тому времени много, и крайне не хватало центров техобслуживания. Начинать свое дело было трудно и финансово и морально, ведь в "Баварии" Андрей трудился в костюме, а в залитый маслом ангар не придешь в белой рубашке. Поэтому они сделали ремонт, поставили комнату переговоров, переделали рабочих, открыли кафе. "После того как дело пошло, у меня возникло стойкое убеждение, что Allur Auto необходимо известный автомобильный брэнд, - делится Лаврентьев. - А какой брэнд может получить СТО, которых в стране тысяча и у которого за плечами лишь сервисный опыт? Мы сделали массовую рассылку предложения по многим автомобильным производителям, на которое откликнулся лишь SsangYong".

Корейцы затребовали от компании документы, а также планы продаж. В свой первый дилерский поход Allur Auto отправился, гарантировав SsangYong продать в Казахстане не менее 55 машин за год, что устроило корейского производителя. Молодой казахстанской компании удалось перевыполнить поставленный план, продав за первый год 65 автомобилей, став лучшим новым дилером SsangYong. К концу 2004 г. оборот компании уже составлял \$3 млн.

Корейский опыт воодушевил менеджмент молодой компании, и спустя год, в 2005 г., Allur Auto получает брэнд Fiat, Iveco, затем Suzuki, Mitsubishi, Isuzu, Zaz Chance. С 2007 г. дилерские центры нашей компании на-

чали открываться в регионах Казахстана.

Любопытно, что скрупулезность инженера, доставшаяся Андрею от отца, пригодилась ему еще раз при переговорах с Suzuki. Торги с японцами за дилерство шли полтора года, каждая деталь договора проверялась и перепроверялась несколько раз. Японские менеджеры жили в Казахстане и осматривали все, вплоть до того, как запчасти лежат на складах, - такой у них подход к принятию решений. Поэтому японские производители редко меняют иностранных партнеров. Переговоры со вторым японским брэндом - Mitsubishi - были проще в плане того, что у Allur Auto уже был опыт общения с менеджерами из Страны восходящего солнца. "Mitsubishi - самые надежные наши партнеры. С японцами вообще интересно работать, многому у них можно научиться, очень системная нация. Я считаю, что японцы - лучшие менеджеры: они сложны в переговорах, но когда соглашение достигнуто, механизм работает четко, как часы", - делится опытом Лаврентьев.

По его мнению, корейцы в переговорах сильно отличаются от японцев. У корейцев всегда несколько вариантов решения одной проблемы, поэтому они мобильнее, что выдвигает их сейчас на первые места во всем мире по продажам.

Поначалу Андрей Лаврентьев возглавлял в Allur Auto отдел продаж, а с 2007 г. перешел на должность коммерческого директора. В это же время с поста генерального директора уходит один из основателей Allur Auto Нурлан Адилков, на место которого приходит новый человек. Об этом этапе своей работы Лаврентьев рассказывает без особого энтузиазма, сославшись на то, что был против назначения нового генерального директора из-за принципиальных расхождений в ведении бизнеса. "Я тогда был в корне не согласен с назначением и дважды подавал в отставку с поста руководителя коммерческой службы. У нас были разные взгляды на подходы в ведении дела, - говорит Лаврентьев. - И если бы не случилось кризиса, то я наверняка не работал бы в Allur Auto. Остаться на посту меня уговорил Еркеблан Окаев. Он же и предложил в будущем назначить меня на пост генерального директора".

В 2008 г. с началом кризиса в стране пропал спрос на автомобили, как пропала и команда Allur Auto. Долги компании перед банками на тот момент составляли \$27 млн. Более того, совладельцы компании уже не верили, что удастся выкарабкаться из этой ямы. "Основные акционеры компании тогда стояли перед выбором - или развивать Allur Auto, или же начинать процедуру банкротства, - рассказывает Лаврентьев. - В таком виде я с командой моих лояльных сотрудников принял Allur Auto и занял должность генерального директора. Компанию удалось отстоять благодаря авторитету одного из акционеров - Еркеблана Окаева, который убедил остальных, что нужно бороться: сделать реструктуризацию долгов, искать новые брэнды и новые возможности для развития".

Забегая вперед, скажем, что, став генеральным директором, Андрей Лаврентьев оправдал надежды. Компания при поддержке одного из акционеров закрыла к концу 2009 г. все банковские просрочки, а к 2010 г. погасила все долги компании. Но это произойдет лишь через несколько лет, а в 2008 г. Лаврентьеву нужно было решать тысячи проблем, о которых он еще не подозревал.

Акционерам удалось подбодрить Андрея, увеличив его долю в компании вдвое до 15%. Он рассказывает, что, кроме морального удовлетворения, эта доля ничего не стоила. Сейчас же ему принадлежит пятая часть компании.

Первое, что сделал Лаврентьев, став генеральным директором, - собрал руководителей направлений и нарисовал карту задач. Здесь проявились черты характера Андрея, доставшиеся ему от родителей: он с дотошностью инженера и системностью экономиста изучал работу

компания - от уборки помещений до закупки автомобилей. "Эта карта висит у нас до сих пор здесь, в зале совещаний, - показывая на огромное, во всю стену, полотно, говорит Лаврентьев. - Здесь то, что мы сделали, задачи текущие и стратегические. Вообще, без поддержки старших товарищей мне было бы очень тяжело. Мне везло, и я встречал в жизни людей, которые мне помогли в том или ином деле. Я им всем сильно благодарен и считаю, что одному добиться успеха практически невозможно".

В 2009 г. Allur Auto совместно с "АгромашХолдингом" объявили о начале крупноузловой сборки автомобилей SsangYong в Костанайе. А в ноябре 2010 г. с конвейера сошел первый автомобиль SsangYong, собранный на новом казахстанском заводе. Лаврентьев признается, что проект сборки автомобилей в Казахстане обсуждался в компании давно, правда, подвел кризис, и планы пришлось отложить.

Менеджеры Allur Auto долго присматривали площадки, где можно было бы разместить производство. Костанай был выбран из-за того, что цеха были в хорошем состоянии, функционировала своя железнодорожная ветка, на предприятии работали отличные специалисты - к тому времени там уже существовало производство сельхозтехники. Еще одним решающим фактором для выбора костанайской площадки стала географическая близость к России, ведь уже тогда Лаврентьев рассматривал российский рынок в зоне интересов Allur Auto.

"Когда мы зашли на площадки "АгромашХолдинга", вся основная инфраструктура была уже восстановлена. В оборудование мы вложили около \$40 млн. и привлекли заем на логистический комплекс более \$10,5 млн., - дает расклад Лаврентьев. - Сразу скажу, что мы расширяем производство с каждым годом, например, в этом году мы инвестировали \$72 млн. в покупку линий по сварке, покраске и окончательного производства автомобилей. Проект поддержал "БРК-Лизинг" по программе "Производительность-2020". Уникальность этого производства для Казахстана в том, что оно независимо и на нем можно собирать любую марку легковой автомобиля. В этом году мы переходим от "отверточной" сборки к автоматизированному производству - только по сварке кузова у нас 3,5 тыс. операций. В общем 70% работ будет проходить в автоматическом режиме".

Когда Allur Auto обзавелась собственным производством, Лаврентьевым было принято решение о выделении основных бизнесов компании в отдельные направления, с созданием группы компаний. "Мы рассматриваем производственный бизнес, дистрибуцию и розницу отдельно. Производство не должно заниматься ничем, кроме производства, и так далее, - дает совет гендиректор Allur Auto. - Если наш собственный дилер будет работать плохо, то наши же дистрибуторы не будут с ним работать - это наша политика. Во всем должна быть здоровая конкуренция".

В настоящее время годовой оборот Allur Auto составляет \$267 млн., компания присутствует в 12 регионах Казахстана, а на следующий год намерена выйти в Россию с автомобилями собственного производства. Первым регионом для международной экспансии выбран Челябинск. "В целом мы планируем продать в Россию в следующем году 8 тыс. своих автомобилей, - делится планами Лаврентьев. - К 2020 г. мы намерены ежегодно отправлять на российский рынок по 100 тыс. авто в год. В рамках этой стратегии мы намерены открыть в России сеть дилерских центров в Москве, Санкт-Петербурге, Челябинске и Екатеринбурге. Также рассматриваем возможность объединения с одной из российских групп. Потому как у нас существуют риски. Российские бизнесмены всегда готовы заработать на беспечности своих младших партнеров".

Стратегия выхода Allur Auto на российский рынок бу-

дет молниеносной, но усилена подготовкой в несколько лет. "С 2014 г. мы дополнительно начнем производить на нашей линии Toyota, модель Fortuner, и до 2015 г. мы будем учиться делать качественный товар. В течение 2015г. у нас будет установлено новое оборудование, а с 2016 г. произойдет уже форсированный выход на российский и белорусский рынки. К 2020 г., я гарантирую, костанайское предприятие будет производить консолидировано 100 тыс. автомобилей в год", - раскрывает стратегию Allur Auto Андрей Лаврентьев.

По его данным, глобальные инвестиции компании в производственные проекты и продвижение на иностранных рынках до 2020 г. составят около \$240 млн. - дополнительные сварочные линии, модернизация литейного производства. Помимо Toyota компания запускает производство Peugeot в Казахстане и ведет переговоры с еще одним глобальным брендом, называть который Лаврентьев пока не стал.

Смотря на северные рынки, Allur Auto не забывает и о казахстанском, усиливая свое присутствие новым форматом автомобильного города. В мае компания запустила торгово-выставочные площади под брендом Auto City. "Мы первые, кто запустил подобный формат в Казахстане, такая же локализация встречается только в Китае и России", - говорит Лаврентьев.

Проект в Алматы обошелся компании в \$37 млн. - 60% собственные средства, остальное - заемные деньги. Срок окупаемости до семи лет. Главный финансовый партнер компании в этом проекте "Цеснабанк".

Размышляя о планах Allur Auto по поводу производства собственной марки, Лаврентьев объясняет, что в автомобильном производстве все легко и понятно, как в жизни человека: сначала детский сад, затем первый класс, институт и так далее. "Развитие автопрома происходило во всех странах одинаково, - приводит аналогии Андрей Лаврентьев. - Сначала государством поднимаются таможенные пошлины, тем самым обеспечивается климат для производства. После этого компании начинают делать автомобили на линиях крупноузловой сборки в течение трех лет".

Вторым этапом становится налаживание линии сварки и окраски - этот процесс в любой стране занимает не менее 10 лет. Параллельно следует старт производства запасных частей. На третьем этапе - ходовой, салона, шин, стекла, в итоге достигается локализация производства 50%. "Кроме этого, у предприятия должны быть рынки сбыта не менее 100 тыс. автомобилей в год. Если все вышеперечисленные условия выполнены, то компания покупает лицензию на производство автомобиля целиком, включая платформу. Такая лицензия стоит не менее \$100 млн., а создание новой платформы иногда доходит и до \$1 млрд.", - говорит Лаврентьев.

Для того чтобы разрабатывать собственную платформу, нужен рынок сбыта не менее миллиона машин в год.

Емкость казахстанского рынка, по данным Лаврентьева, составляет до 300 тыс. машин в год, а в денежном выражении около \$5 млрд. После вступления Казахстана в Таможенный союз и повышения таможенных пошлин на ввозимые иномарки казахстанцы не стали покупать меньше машин, они обратили внимание на бюджетные варианты автомобилей производителей ТС. "Почти 70% покупок авто в Казахстане - это коридор \$10-17 тыс. Наши Zaz Chance разлетаются как горячие пирожки. Почему? Потому что покупатель уже не хочет приобретать автохлам за \$3 тыс., как раньше, из-за новых реалий Таможенного союза. Он приходит в наш салон, оставляет эти деньги как первоначальный взнос и уезжает через 15 минут на новом авто", - говорит Лаврентьев.

По его мнению, чтобы рынок двигался дальше, необходимо на государственном уровне решить несколько за-

дач. Главное - это принятие программы утилизации и строительство соответствующей инфраструктуры. "Здесь показателен опыт России - приводит пример Андрей Лаврентьев. - За три месяца они отправили под пресс 450 тыс. старых авто, пустив полученный металл снова в отрасль. На средства от утилизационного сбора строятся перерабатывающие предприятия, а человек, сдающий автохлам, получает за него деньги - первый взнос на новый автомобиль".

Он считает, что Казахстан, вступая в ВТО, открывает рынок. "Если мы находимся в Таможенном союзе, то у всех должны быть одинаковые таможенные пошлины и отработанные защитные механизмы господдержки", - считает гендиректор Allur Auto.

Вопрос по утилизации стоит сейчас очень остро. И необходимо решать вопрос по созданию утилизационной инфраструктуры - либо этим занимается государство, либо частный бизнес. Но для этого нужно создать условия. Взамен старых авто горожане должны будут получать

компенсацию - отсроченный сертификат. Стоимость такого сертификата, по мнению Лаврентьева, должна быть не меньше первоначального взноса за новое авто, примерно \$1,5 тыс.

Старые автомобили будут уходить в переработку, а сырье поступать на автокомпонентные производства, откуда - на производственные мощности национальных автопредприятий.

При соблюдении всех условий казахстанские автопроизводители смогут занять не менее половины собственного рынка - около 150 тыс. автомобилей в год.

Говоря о будущем, Андрей Лаврентьев упомянул о своей мечте: "Я очень хочу, чтобы к 2025 г. Allur Auto представил, например, на международной выставке во Франкфурте-на-Майне собственный автомобиль, произведенный на базе иностранного". Принимая во внимание его системность и кропотливость как руководителя Allur Auto, мечты и планы Лаврентьева представляются реальными. ([Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Forbes.kz/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «АВТОВАЗ» СТАЛ КАРЛОС ГОН

Акционеры ОАО "АвтоВАЗ" на годовом собрании переизбрали совет директоров в прежнем составе и избрали его председателем президента альянса Renault-Nissan Карлоса Гона. Он сменил на этом посту главу госкорпорации "Ростех" Сергея Чemezова. Как сообщает пресс-служба компании, Чemezов стал заместителем председателя совета директоров. Сергей Чemezов и Карлос Гон с июня поочередно будут меняться постами.

Кроме Карлоса Гона и Сергея Чemezова места в совете директоров сохранили генеральный директор Renault - Россия Анселен Бруно, заместители гендиректора ГК "Ростех" Владимир Артяков и Игорь Завьялов, управляющий директор по инвестициям Ростеха Сергей Скворцов, генеральный директор КАМАЗа Сергей Когогин, президент ОАО "АвтоВАЗ" Игорь Комаров, главный операционный директор Renault S.A.S. Карлос Таварес, управляющий директор Sberbank CIB Рубен Варданян, а также председатель профкома АвтоВАЗа Сергей Зайцев и четверо представителей концерна Renault-Nissan: вице-президент по корпоративной стратегии и планированию Renault Серж Йоккоз, вице-президент бизнес-подразделения Datsun Nissan Motor Company Венсан Кобе, исполнительный вице-президент и финансовый директор Nissan Motor Company Джозеф Питер и исполнительный вице-президент, финансовый директор группы Renault Доминик Торман. ([Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Autonews/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: ГРУППА «ГАЗ» ЗА 2012 ГОД ПОЛУЧИЛА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 8,8 МЛРД. РУБ.

Группа "ГАЗ", входящая в состав одной из крупнейших диверсифицированных промышленных групп "Базовый элемент", подвела итоги работы за 2012 г. в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (МСФО). По итогам 2012 г. Группа "ГАЗ" получила чистую прибыль по МСФО в 8,8 млрд. руб. (+3,5%).

В прошлом году Группа "ГАЗ" улучшила основные показатели и достигла самой высокой рентабельности и производительности труда за всю историю компании. Показатель EBITDA составил 14,3 млрд. руб., рентабельность по EBITDA - 11,2%. Показатель EBIT достиг 13,1 млрд. руб., рентабельность по EBIT - 10,3%. Чистая прибыль выросла до 8,8 млрд. руб. с рентабельностью 6,9%. Показатель выручки на одного сотрудника достиг 194 тыс. руб. в месяц.

В 2012 г. выручка компании составила 127 млрд. руб., снизившись на 4% по сравнению с 2011 г., при этом свыше 50% ее принес Горьковский автозавод. Рост выручки от продаж коммерческих "Газелей" составил 6%. Компания увеличила на 7% экспортные продажи. Выручка от реализации автотехники в ближнее и дальнее зарубежье составила 20,3 млрд. руб. или 16% общей выручки.

Позитивные финансовые показатели позволяют вкладывать в модернизацию производств и обновление модельного ряда. В прошлом году компания потратила 11,8 млрд. руб., в результате в 2013 г. были выпущены легкие коммерческие автомобили нового поколения "Газели Некст" и новые модели автобусов для олимпиады в Сочи, разработан новый военный автомобиль на автозаводе "Урал", в рамках индустриального партнерства выпускаются автомобили с "Фольксвагеном", "Джи Эм", "Даймлером". В целом за последние несколько лет Группа "ГАЗ" обновила около 75% модельного ряда и планирует получить выручку по итогам 2013 г. в 140-145 млрд. руб., т. е. увеличить ее более чем на 10%, сообщил президент Группы "ГАЗ" Б. Андерссон. ([Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Ladaonline/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: ГРУППА «ГАЗ» ПОСТАВИТ В ИНГУШЕТИЮ 50 АВТОБУСОВ СРЕДНЕГО КЛАССА

Группа "ГАЗ" поставит в Ингушетию 50 автобусов среднего класса ПА3-320412 на компримированном природном газе на 160 млн. руб. Комитет промышленности, транспорта, связи и массовых коммуникаций республики заключил этот контракт в рамках федеральной программы перевода пассажирского транспорта на газомоторное топливо. Машины будут перевозить людей в столице Ингушетии - Назрани.

Всю партию Группа "ГАЗ" поставит ГУП "Ингушавтотранс" к сентябрю. Первые 5 машин уже отгружены потребителю. Перевод общественного транспорта республики на газ позволит улучшить экономические показатели транспортных предприятий, экологию в регионе и снизить бюджетную нагрузку.

Под капотом ПА3-320412 газовый двигатель Cummins экологического стандарта Евро-5 в паре с МКПП ZF. Метан заправлен в 7 баллонов по 62 л, расположенных в основании под полом автобуса. В салоне 29 посадочных кресел, общая вместимость - 50 человек. ([Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Ladaonline/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА ЭКСПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ «УАЗ» ВЫРОС

В I полугодии в России и за рубежом было реализовано 30,165 тыс. автомобилей "УАЗ".

За шесть месяцев на экспортных рынках продано рекордное количество "УАЗов" - 5,182 тыс. ед., что на 38% больше прошлого года. При этом продажи "УАЗ Патриот" выросли на 45%, а "Пикапа" - на 83%.

Самой популярной моделью в январе-июне оставался "Пикап", реализация которого выросла на 27% по сравнению с первым полугодием 2012 г. ([Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Ladaonline/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

РОССИЯ: В ПАВЛОВСКЕ СТАРТОВАЛО СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ГАЗОВЫХ АВТОБУСОВ «ПАЗ»

Группа "ГАЗ" начала серийное производство автобусов ПАЗ-320412 на сжатом природном газе, в которое уже инвестировано более 50 млн. руб. Автобусы "ПАЗ" на метане обеспечат потребности регионов в экологических и экономичных автобусах среднего класса.

Впервые газовая модификация автобуса среднего класса ПАЗ-320412 была представлена широкой аудитории в сентябре 2012 г. на специализированной выставке GasSUF-2012. Газовые ПАЗ-320412 органично дополняют семейство автобусов ПАЗ-3204 в линейке дизель-бензин-газ. Машины предназначены для городских и пригородных перевозок. Инвестиционный проект развития газовой модельной линейки включает газовые автобусы малого класса ПАЗ-3203 и ПАЗ-32053. Их серийное производство начнется в 2014 г.

Группа "ГАЗ" продолжает развитие модельного ряда газовой техники, ориентируясь на потребности клиентов. При высоких экологических характеристиках, газовая техника "ПАЗ" имеет сниженные эксплуатационные издержки, доступные запасные части, высокий сбалансированный ресурс кузова и силового агрегата, отметил президент Группы "ГАЗ" Бу Андерссон. ([Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ГРУППА «СОЛЛЕРС» В ИЮНЕ 2013 ГОДА ДОБИЛАСЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ДИНАМИКИ НА РЫНКЕ

В июне продажи автомобилей "Соллерс" выросли на 1% по сравнению с АППГ до 9,327 тыс. автомобилей.

При этом за первое полугодие было реализовано 46,494 тыс. ед., что на 0,8% меньше объема продаж минувшего года. На фоне общего падения рынка результат можно считать обнадеживающим. Тем более, что продажи перспективного "Сан Йонга" выросли на 6,5% и составили 15,865 тыс. ед., а в июне реализация модели выросла без малого на треть и достигла 3,747 тыс. ед. Рекордный рост в июне - 75,5% - показал кроссовер "Актион", являющийся бестселлером марки на российском рынке.

Продажи внедорожников "УАЗ" на внутреннем и экспортных рынках в I полугодии составили 30,165 тыс. ед. (- 5%), но экспорт вырос на 38% до 5,182 тыс. ед. Лидером роста по итогам 6 месяцев стал "УАЗ Пикап" (+27%). "Исузу" за 6 месяцев продано 464 ед. (+44%). ([Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

РОССИЯ: АВТОРЫНОК В ИЮНЕ 2013 ГОДА УПАЛ

Самые неблагоприятные прогнозы экспертов подтвердились: темпы падения российского авторынка ускорились. Согласно отчету Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в июне на территории РФ было продано на 11% машин меньше, чем за аналогичный период в 2012 г. В количественном выражении разница составила 31254 автомобиля. Что касается первого полугодия, то результаты также оказались отрицательны. В январе-июне было продано на 6% машин меньше, чем за аналогичный период в прошлом году.

"Сейчас вопрос заключается в том, сможет ли улучшиться ситуация на рынке во 2-й половине года. Я лично верю в то, что такое возможно, и шансы на это возросли после объявления планов правительства о субсидировании ставки розничного кредитования при покупке автомобиля", - прокомментировал ситуацию на рынке председатель комитета автопроизводителей АЕБ Йорг Шрайбер.

Лидером российского рынка по итогам первого полугодия остается АвтоВАЗ: автомобилей Lada за этот период было продано 226729 единиц (-10% к аналогичному периоду 2012 г.). В июне продажи снизились на 17%, составив 37177 машин против 45032 машин за аналогичный период прошлого года.

Второе место занял Renault, показавший рост продаж в январе-июне на 9% до 104633 автомобилей. Объем продаж в июне, напротив, упал на 5% и составил 18849 машин. Третье место заняла южнокорейская Kia, продажи которой составили 94870 автомобилей за шесть месяцев и 17541 автомобиля - в июне (рост на 4% и 1% соответственно).

Лидером среди групп производителей, представленных на российском рынке, стал АвтоВАЗ-Renault-Nissan. По итогам полугодия альянс занял 30% рынка, реализовав в общей сложности 399535 автомобилей. Однако этот показатель ниже, чем за аналогичный период в 2012 г. на 7%. В июне продажи новых машин брендов упали на 17% до 65694 единиц.

На втором месте по итогам полугодия оказался Volkswagen Group с показателем в 147928 автомобилей (-3%). Эти цифры позволяют немцам занимать порядка 11,1% авторынка. На третьем месте - GM Group, продажи которого в январе-июне снизились сразу на 12% до 120588 автомобилей. Доля рынка американского концерна составляет не более 9%. ([Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ПРОГНОЗ: АВТОРЫНОК РОССИИ К 2020 ГОДУ СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ В ЕВРОПЕ И МИРЕ

Российский автомобильный рынок к 2020 г. станет крупнейшим в Европе, переместившись с нынешнего второго места и обогнав лидирующую на данный момент Германию. На сегодняшний день в РФ на тысячу жителей приходится 290 машин, а в западной Европе - 560. Об этом со ссылкой на исследование компании Boston Consulting Group сообщает агентство Reuters.

Помимо лидерства среди европейских стран, российский авторынок через семь лет станет пятым по размеру во всем мире, уступив только Китаю, Бразилии, Индии и США. По итогам прошлого года Россия в глобальном масштабе заняла седьмое место, а в 2009 г. удостоилась десятой строчки общего рейтинга.

Аналитики Boston Consulting Group отметили, что к 2020 г. объем российского автомобильного рынка составит порядка 4,4 млн. автомобилей против 2,935 млн. реализованных новых транспортных средств в 2012 г. Последний показатель стал лучшим для РФ с докризисного 2008 г., когда в стране было продано 2,918 млн. автомобилей.

В Boston Consulting Group добавили также, что их прогноз учитывает текущее падение продаж новых машин в России. Сокращение количество реализованных автомобилей началось в РФ в марте. Этот случай стал первым за три года, когда показатели уменьшились в сравнении с прошлогодним результатом.

Согласно отчету аналитиков, через три года зарубежные и местные автопроизводители будут в совокупности выпускать на территории России 3,3 млн. транспортных средств против 2,3 млн. в 2012 г. При этом эксперты считают, что только 20% российских производителей автокомпонентов останутся на рынке к 2016 г. На сегодняшний день среди иностранных компаний автомобили в России собирают, в частности, группа PSA Peugeot Citroen, а также концерны Volkswagen и General Motors.

По итогам шести месяцев в России были проданы 1333314 новых автомобиля, что на 6% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. Среди автопроизводителей первое место с 226729 реализованными машинами занимает АвтоВАЗ, а среди отдельно взятых моделей первую строчку сохраняет бюджетный седан Lada Granta: за шесть месяцев его купил 84241 человек.

В январе аналитики компании Pricewaterhouse Coopers спрогнозировали, что рост автомобильного рынка России прекратится через 10-15 лет. Эксперты отметили, что в РФ стали заметны признаки стабилизации, что способствует последующему умеренному росту. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: GENERAL MOTORS И HONDA MOTOR СОЗДАДУТ АВТОМОБИЛЬ НА ВОДОРОДЕ

General Motors и Honda Motor объединят усилия для создания принципиально новой модели, которая сможет работать на водородном топливе. Планируется, что новинку отправят в производство не позднее 2020 г. Как сообщил изданию Automotive News источник в компании Honda, партнерство сторон поможет компаниям сократить издержки при разработке автомобиля.

Еще сотрудничество японского и американского производителя предусматривает расширение инфраструктуры заправок. По мнению представителей компаний, на сегодняшний день это является одной из основных проблем популяризации автомобилей на водородном топливе. В General Motors и Honda Motor уже подсчитали, что сотрудничество ускорит процесс коммерциализации автомобилей на топливных элементах в несколько раз по сравнению с теми показателями, которые были бы в случае работы по отдельности.

General Motors уже занималась разработкой водородных автомобилей. В 2007 г. было выпущено более 100 экземпляров Chevrolet Equinox, работающих на водородном топливе. Автомобили передали для тестирования в несколько городов, где они преодолели в общей сложности 3 млн. км. О дальнейшей судьбе того проекта ничего неизвестно. (Auto-news/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ

МИРОВОЙ РЫНОК: АВТОКОНЦЕРНЫ НАМЕРЕНЫ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПРИВЫЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ЗАМЕНИТЬ ИХ БЕСПИЛОТНЫМИ НОВАЦИЯМИ

Мировые автоконцерны намерены отказаться от привычных технологий и заменить их беспилотными новациями. Текущая статистика свидетельствует против традиционных авто. По данным немецкого издания WirtschaftsWoche Heute, впервые за несколько десятилетий в развитых странах снизились объемы продаж автомобилей, а также уменьшился километраж, "намотанный" на авто. Эти показатели начали сокращаться еще до мирового финансового кризиса 2008 г. В Великобритании, Японии и Франции длина дистанции, преодоленной жителями на машинах, в 2000-2010 гг. хронически уменьшалась. В Германии с 2000 г. фиксируется сокращение автопродаж. По данным исследований, почти треть немцев признали, что могли бы отказаться от собственного авто. Машины выходят из моды и в Соединенном Королевстве. В стране продолжается прирост населения, при этом количество железных коней остается прежним.

Автопроизводители тешат себя надеждой, что люди теряют интерес не к машинам, а к процессу вождения. Поэтому все крепче задумываются о продвижении на рынок самоуправляемых авто. Ученые считают, что всего через четверть века ручное управление автомобилем станет анахронизмом. Через два-три десятилетия машины будут столь умны, что смогут доставить пассажиров в любой пункт назначения без вмешательства человека. В Международном институте инженеров по электротехнике и радиоэлектронике (IEEE) утверждают, что к 2040 г. 75% автомобилей на дорогах мира будут беспилотными. По прогнозу компании Google, начало продаж самостоятельных авто приведет к настоящей революции - позволит на 90% сократить количество ДТП, уменьшить затраты времени и топлива, а также количество автомобилей в целом. Ученые из Колумбийского университета в США подсчитали, что использование машин с автопилотом повысит пропускную способность магистралей на 273%.

До сих пор основной загвоздкой для внедрения инноваций в сфере транспорта являлись сложности создания инфраструктуры для их использования. Но в IEEE уверяют, что в случае с автомобилями-беспилотниками этих препятствий не будет. Для их эксплуатации достаточно существующих дорог, хотя их внешний облик может кардинально измениться. В будущем дорожные развязки и перекрестки будут оборудованы датчиками, камерами и радарами. Именно на них будет лежать ответственность

за эффективное управление движением и предотвращение аварий. Светофоры и дорожные знаки исчезнут: оснащенные сенсорами машины-беспилотники смогут обойтись и без световых сигналов. На дорогах для каждого типа машин будет отведено определенное место. Обычный и беспилотный транспорт будет ездить по разным полосам. Это поможет раскрыть энергосберегающий потенциал самоуправляемых автомобилей и, возможно, повысит скоростной лимит на дорогах будущего. Максимально разрешенная скорость на дорогах к 2040 г. может увеличиться до 160 км/ч. К этому времени автомобили перестанут быть личной собственностью. Их будут брать в аренду только в случае необходимости.

Действующий проект беспилотных автомобилей имеет компания Google. Поисковый гигант успел получить первую в США лицензию на использование самоуправляемых машин на дорогах общего пользования. Его автопилотники уже проехали около 500 тыс. км, не попав ни в одну аварию. Тем не менее Google не торопится анонсировать скорый выпуск умных автомобилей. Прежде чем запустить их в серийное производство, компании придется решить ряд технических проблем. Например, научить компьютеры ориентироваться в сложных погодных условиях, когда дорожные разметки засыпаны снегом. Автопилоты придется приспособить и к изменениям трасс. Сейчас, когда беспилотная машина оказывается на шоссе, не занесенном на карту, компьютер теряет ориентиры.

На пятки Google уже наступают мировые автоконцерны, спешно разрабатывающие системы автономного управления автомобилем. Недавно BMW совместно с Continental анонсировали исследовательский проект на 2013-2014 гг. В его рамках будет создан ряд прототипов технических систем для беспилотных автомобилей. Предполагается, что к 2016 г. будут разработаны отдельные автономные системы, к 2020 г. - высокоавтоматизированный прототип, способный самостоятельно ездить на отдельных участках дороги. В 2025 г. должен появиться полностью автономный робот BMW. Он сможет колесить по любым дорогам, не требуя присутствия человека в салоне авто. Об активизации программы автономного вождения заявил и индустриальный гигант Bosch, уже успевший наладить поставки систем адаптивного круиз-контроля и экстренного торможения некоторым автопроизводителям. Технология, разработанная Bosch, не огра-

ничивается вождением автомобиля. Среди прочего она помогает найти место для парковки и автоматически припарковать машину. А в ближайшем будущем должен появиться так называемый ассистент в пробке, который сможет перестраиваться в другой ряд и объезжать заторы.

Среди лидеров внедрения беспилотных технологий и Volvo. В конце прошлого года она провела презентацию нового проекта SARTRE, в котором приняли участие семь европейских компаний. Его цель - внедрение технологий автономного движения в повседневную жизнь. В скором времени водитель сможет не держать руки на рулевом колесе и не следить за дорогой во время движения. Во время презентации специалисты Volvo показали колонну, состоящую из двух грузовых и трех легковых автомобилей. Ведущим грузовым автомобилем управлял водитель, остальные следовали за ним самостоятельно. При этом расстояние между машинами не превышало четырех метров, а максимальная скорость автономного движения достигала 90 км/ч. Благодаря специальным датчикам действия автомобилей были полностью скоординированы, и машины моментально реагировали на смену дорожной ситуации. Правда, Volvo еще придется немало потрудиться над адаптацией беспилотников к таким экстренным ситуациям, как уход от внезапно появившегося препятствия или применение экстренного торможения. Тем не менее инженеры Volvo убеждены, что технология дви-

жения в караване уже скоро приживется на дорогах.

По данным исследований, средний возраст водителей постоянно увеличивается. Например, 90% американцев в возрасте 60-64 лет умеют водить, а вот доля молодых водителей продолжает уменьшаться. Вместо того чтобы садиться за руль, молодежь пользуется автобусами, метро и велосипедами. Частота пользования общественным транспортом среди жителей США в возрасте от 16 до 34 лет в 2001-2009 гг. выросла на 100%.

Аналогичная ситуация зафиксирована в Германии. Там молодежь в возрасте до 24 лет особенно активно стала пересаживаться на общественный транспорт и велосипеды. Да и представители других возрастных категорий все чаще отказываются от личных авто. Высокая плотность транспорта на дорогах, пробки и недостаточное количество мест для парковки заставляют людей оставлять железных коней в гаражах и отдавать предпочтение более быстрым видам передвижения. Самым "неавтомобильным" городом Германии, по данным исследовательского центра CAR, является столица страны - Берлин. На тысячу жителей здесь приходится лишь 289 автомобилей. Еще одной причиной отказа от машин стали значительно возросшие расходы на их обслуживание, которые в 2005-2011 гг. выросли на 11%. (Ольга Даниленко, "Комментарии"/ugmk.info/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

Статистика

ЕВРОПА: АВТОРЫНОК В ИЮНЕ 2013 ГОДА ПРОДОЛЖИЛ СПАД

После майской стагнации на европейском авторынке, эксперты стали робко говорить о скором достижении "дна", однако июньская статистика вновь не порадовала. Спад в ЕС продолжился, притом начал охватывать все новые сегменты. Уже ощутили отток покупателей и в благополучном премиальном сегменте, а цифры продаж в стабильных странах приобрели угрожающие масштабы. По итогам июня все операторы в ЕС реализовали 1108 тыс. автомобилей, что на 6,2% меньше, чем год назад. Кризисом охвачены практически все крупные рынки Европы, за исключением Великобритании, где зафиксирован рост +13,4%. Но в Германии (-4,7%), Франции (-8,4%), Италии (-5,5%), Испании (-0,7%) продолжили фиксировать спад продаж. Ранее благополучные Нидерланды обвалились в июне на 53%, зафиксировали спад в Люксембурге (-12,5%) и Швейцарии (-27,6%). И хотя эти рынки не столь велики, чтобы оказать влияние на европейские автопродажи, но настораживает сам тренд. Если в таких спокойных странах уже начали покупать меньше автомобилей, то кризис еще только в разгаре.

Однако не все одинаково плохо в Европе. Ростки будущего роста начались в Прибалтике и Польше, Словении и даже в Португалии и Греции.

Автомобильным концернам все труднее противостоять затяжному кризису. Июньский спад не оминил уже и Volkswagen. Продажи Группы сократились на 4,4% и затронули сам Volkswagen (-6,6%), Audi (-8,9%), Skoda (-6,9%). В плюсах оказался один лишь Seat (+10,7%).

Продолжают таять и продажи PSA. Peugeot утратил 9,6%, а Citroen - 12,4%. Группу Renault пока спасает новый Logan, который позволил на 16,4% увеличить сбыт Dacia и выйти на плюсовые показатели всего объединения. General Motors потеряла 9,9% продаж. Ford сумел прибавить 6,9%. Fiat утратил сразу 13,6% сбыта, притом в минусах все подразделения. Даже ранее благополучный BMW в июне утратил 7,7%. Daimler пока держится, но потенциал для роста уже исчерпывается.

Закончился период роста и у группы Hyundai-Kia на европейском рынке. В июне спад показали все брэнды концерна. Не радует статистика и Toyota (-5,9%), Nissan (-12,1%), Honda, Suzuki, Mazda, Mitsubishi - у всех спад. Даже феноменальный рост продаж Land Rover, который не ослабевал в самый жесткий период кризиса уже также исчерпан. В июне Land Rover зафиксировал нулевую динамику, и только выход новых моделей Jaguar привел в салоны на 4,7% покупателей.

Если дилеры массовых авто уже привыкли к спаду, то в салонах премиальных машин июнь стал слишком холодным. Становится понятно, что им не удастся пережить этот кризис без потерь. И слова Главы Fiat Серджио Маркионе, которые он произнес год назад: Я никогда не видел таких низких продаж, стали звучать даже зловеще. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ПРОГНОЗ: АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ НЕ БУДЕТ РАСТИ ДО 2019 ГОДА

Автомобильный рынок Западной Европы будет оставаться под давлением в этом и следующем годах. Его роста не ожидается, по крайней мере до 2019 г., что увеличивает угрозу новых закрытий заводов по всему континенту в связи со снижением использования автомобилей.

Компания AlixPartners прогнозирует, что продажи автомобилей в Западной Европе снизятся до 12 млн. в 2014 г. с 13,2 млн. в прошлом году. При этом до окончания десятилетия роста показателя не предвидится на фоне сложностей в экономике.

Продолжающиеся экономические проблемы во Франции, Италии и Испании затмят растущий спрос в Великобритании, в то время как медленный, но устойчивый рост в странах Центральной и Восточной Европы выведет объем продаж до докризисного уровня к 2019 г., отмечается в докладе компании.

Представители компаний Peugeot, Ford и General Motors уже заявили, что они закроют пять заводов в Европе к 2016г. При отсутствии роста продаж компании, скорее всего, будут вынуждены пойти на дальнейшие сокращения.

Годовой объем продаж автомобилей в Западной Европе упал почти на четверть с 2007 г. в связи с застоем экономического роста на континенте после мирового финансового кризиса, а также из-за повышения безработицы и снижения покупательской способности населения.

В апреле продажи автомобилей в Европе выросли впервые за 19 месяцев. Тем не менее, в IHS Automotive Research считают, что рынок до конца года может вновь начать сокращаться, хотя и более медленными темпами.

В январе-марте продажи автомобилей в Европе упали до двадцатилетнего минимума. В целом ситуация на европейском рынке автомобилей отображала тот экономический кризис, который накатился на континент. В целом по Европе в начале года продажи машин упали до двадцатилетнего минимума, установленного в далеком 1993 г.

Мировые автопроизводители крайне недовольны показателями спроса на их продукцию в Европе, в связи с чем они надеются, что в 2013 г. американский спрос компенсирует падение европейского рынка.

Снижаются также продажи автомобилей в Японии, поэтому ставка на американский рынок становится еще более значимой.

По итогам 2012 г. мировой автопром произвел более 84 млн. автотранспортных средств или на 5,3% больше, чем годом ранее. В этом объеме производство легковых автомобилей заняло 75% и продемонстрировало аналогичный общему тренду развития. Более половины (56%) легковых автомобилей было произведено в Азиатско-Тихоокеанском регионе. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: BENTLEY MOTORS В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛА МИРОВЫЕ ПРОДАЖИ

Bentley Motors продемонстрировала высокие показатели роста по результатам первого полугодия. Компания объявила об увеличении продаж автомобилей на девять процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года: 4279 автомобилей против 3929 за первые шесть месяцев 2012 г. Как сообщает пресс-служба марки, ключевым для Bentley был успех на самом крупном рынке компании - в США.

"Этому успеху способствовал выпуск новых моделей - Continental GT Speed и Continental GT Speed Convertible, которые привлекли внимание покупателей во многих регионах, в то время как модели GT W12, V8 и Mulsanne продолжали пользоваться хорошим спросом. Bentley продолжает значительно увеличивать объем продаж во всем мире, и мы абсолютно уверены, что сможем закрепить этот успех во втором полугодии, когда обеспечим присутствие нашей новой модели Flying Spur на всех рынках", прокомментировал результаты член совета директоров Кевин Роуз.

Было отмечено, что в России, на ключевом для Bentley развивающемся рынке, рост был связан с усилением присутствия компании: в Санкт-Петербурге был открыт новый автосалон. В регионе реализовано 110 автомобилей, что на 4% больше прошлогодних результатов. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: КАБРИОЛЕТ RANGE ROVER EVOQUE ПОЙДЕТ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Range Rover Evoque в кузове кабриолет, представленный в Женеве в 2012 г., пойдет в серийное производство, сообщает издание "What Car". Создатели машины отмечают, что он отлично сочетает красоту и функциональность. По их словам, в салон свободно сядут четыре человека, а в багажном отделении достаточно место даже при сложенной крыше.

Концепт кабриолета оказался тяжелее серийного кроссовера на 75 кг. Все силовые агрегаты и коробки передач у моделей идентичны. А это значит, что автомобиль может быть доступен как с полным, так и передним приводом. Под капотом - либо один из двух турбодизелей мощностью 150 и 190 л. с., либо бензиновая 2,0-литровая "турбочетверка" мощностью 240 л. с. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ROLLS-ROYCE MOTOR CARS СОЗДАЕТ 100 НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ

Компания Rolls-Royce Motor Cars, ведущий производитель автомобилей класса "ультра-люкс", объявила об открытии 100 новых вакансий. Этот шаг связан с рекордными объемами продаж демонстрируемыми последние три года, значительным расширением производственных мощностей и запуском новой модели - автомобиля Rolls-Royce Wraith. Опубликованные ранее результаты продаж в первом полугодии свидетельствуют о сохранении положительной тенденции: в этом году компания Rolls-Royce может вновь добиться рекордных показателей.

Большинство новых рабочих мест появится в штаб-квартире Rolls-Royce в Гудвуде. Примерно половина из них приходится на отделы маркетинга, продаж, послепродажного обслуживания, индивидуальных заказов Bespoke и связей с общественностью. Остальные позиции относятся к отделу разработки и производства и напрямую связаны с моделью Wraith, которая в настоящий момент готовится к серийному производству и поступит в продажу осенью. Новые сотрудники требуются также в региональных представительствах Rolls-Royce по всему миру.

"Я рад сообщить о расширении штата, что стало возможно благодаря стабильному успеху компании в последние годы, - заявил Торстен Мюллер Отвос, генеральный директор Rolls-Royce Motor Cars. - Наш сдержанно оптимистичный прогноз на начало года полностью оправдался, и мы будем продолжать придерживаться заданного курса на устойчивое развитие. В рамках нашей стратегии мы планируем открыть новые позиции в штате компании и постараемся привлечь самых талантливых специалистов в области производства автомобилей класса "ультра-люкс". История компании Rolls-Royce - это история триумфа британских традиций автомобилестроения. Мы готовы сделать очередной шаг вперед и с оптимизмом смотрим в будущее".

Винс Кейбл, министр Великобритании по делам бизнеса, отметил: "Принятая на прошлой неделе стратегия развития промышленности акцентирует внимание на стремлении правительства активно сотрудничать с такими ведущими мировыми компаниями, как Rolls-Royce Motor Cars. Сегодняшняя новость свидетельствует о том, что рост в автомобильном секторе остается динамичным. Соответствующие инвестиции, высокопрофессиональные кадры и постоянные исследования будут способствовать дальнейшему росту. На прошлой неделе я встречался с теми, кто участвовал в программе стажировок Rolls Royce и они рассказали мне, что работа доставляет им огромное удовольствие. Уверен, что рабочие места в данной индустрии будут пользоваться большим спросом".

Штат компании Rolls-Royce включает 1300 человек в головном офисе в Гудвуде и еще 300 сотрудников в региональных представительствах. (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика**ГЕРМАНИЯ: ПРОДАЖИ BMW GROUP В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ 2013 ГОДА ПОБИЛИ ОЧЕРЕДНОЙ РЕКОРД**

В первой половине года концерн BMW Group продемонстрировал рекордные показатели. По всему миру продан 954521 автомобиль и внедорожник, что составляет прирост на 6% по сравнению с тем же периодом прошлого года (900566 единиц за аналогичный период 2012 г.).

Показатель продаж в июне по всему миру также достиг небывало высокого уровня - 184489 единиц за месяц. Прирост составил 6,9% по сравнению с прошлым годом (172528).

На российском рынке отмечен активный рост: продажи BMW за период с января по июнь выросли на 16%, до 19274 (в прошлом году - 16657). За шесть месяцев с начала года продажи MINI в России увеличились на 10% и достигли 1350 автомобилей (в 2012 г. - 1223).

Продажи "BMW Group Россия" в июне и за январь-июнь

	Июнь	По сравнению с предыдущим годом	Январь-июнь	По сравнению с предыдущим годом
BMW	3571	+5,0%	19274	+16%
MINI	296	+13%	1350	+10%
BMW Motorrad	220	+ 22%	1287	+26%

Ян Робертсон, член правления BMW по продажам и маркетингу, сообщил: "BMW Group удалось достичь рекордных полугодичных показателей объема продаж и высочайших месячных показателей в июне. Во втором полугодии мы планируем улучшить результат благодаря выпуску новых моделей BMW 5-й серии, BMW 3-й серии "Гран Туризм", BMW 4-й серии "Купе" и выходу на рынок третьего поколения популярного BMW X5".

За июнь мировые продажи автомобилей брэнда BMW увеличились на 9,4% и составили 153075 (прошлогодний результат - 139879). Всего с начала года в мире было продано 804248 автомобилей и мотоциклов BMW, что на 7,7% больше, чем в предыдущем году (747089). Лидером продаж стал BMW 3-й серии. За первое полугодие было продано 236215 автомобилей, что на 21,8% больше, чем за тот же период в прошлом году (193996). В июне успешно стартовали продажи нового BMW 3-й серии "Гран Туризм", продано около 1500 единиц. На протяжении первого полугодия продажи BMW X1 продемонстрировали положительную динамику - 79061, что на 22,8% больше, чем в 2012 г. (64387). Сохраняется спрос и на BMW X3. За 6 месяцев было продано 77959 автомобилей (показатели прошлого года - 74099/+5,2%). Показатель продаж популярного BMW 5-й серии составил 169593 автомобиля (показатели прошлого года - 166097/+2,1%). Последнее, шестое поколение BMW 5-й серии является самым продаваемым, а также неоспоримым лидером среди автомобилей этого класса.

Первое полугодие стало успешным для BMW 6-й серии: продажи увеличились на 35,4%, составив 14012 единиц (прошлогодний результат - 10345).

Мировые продажи MINI в прошлом месяце немного снизились - до 31102 единиц (в прошлом году - 32339/-3,8%), но за январь-июнь остаются примерно на том же уровне, что и в 2012 г. - 148798 единиц (прошлогодний результат - 151877/-2,0%). Снижение уровня продаж MINI на некоторых европейских рынках было компенсировано активностью на других, например, на рынках континентального Китая (12070/+6,3%), России (1350/+10,4%) и Мексики (2132/+15,1%).

BMW Motorrad в первом полугодии достиг абсолютного рекорда продаж. Показатели увеличились на 9,7%, составив 64941 (прошлогодний результат - 59189). Прирост в 22,1% произошел в июне, повысив количество проданных мотоциклов до 12541 (в прошлом году этот показатель был равен 10271 единице).

Продажи BMW Group в июне и за I полугодие

	Июнь	По сравнению с предыдущим годом	Январь-июнь	По сравнению с предыдущим годом
Автомобили BMW Group	184489	+6,9%	954521	+6,0%
BMW	153075	+9,4%	804248	+7,7%
MINI	31102	-3,8%	148798	-2,0%
BMW Motorrad	12541	+22,1%	64941	+9,7%

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

ГЕРМАНИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ DAIMLER AG ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль германского автомобилестроительного концерна Daimler в II квартале увеличилась в 2,3 раза до 5,2 млрд. евро. Выручка автоконцерна сократилась на 3% до 29,7 млрд. евро. Операционная прибыль компании снизилась практически на 21% до 1,04 млрд. евро. При этом выручка подразделения Mercedes-Benz составила 16,3 млрд. евро, в то время как операционная прибыль упала также на 21% до 1,04 млрд. евро. Результат оказался лучше ожиданий экспертов, которые прогнозировали прибыль на уровне 3,31 млрд. евро. Итоговый показатель прибыли включает 3,2 млрд. евро, полученных Daimler в результате выхода из EADS. По прогнозам экспертов автоконцерна, по итогам года операционная прибыль компании уменьшится в этом году по сравнению с уровнем 2012 г., составившим 8,1 млрд. евро.

Чистая прибыль Daimler AG в I квартале снизилась в годовом исчислении в 2,5 раза и составила 564 млн. евро.

Daimler достиг неплохих результатов на рынке в довольно неблагоприятных макроэкономических условиях. Продажи автомобилей в ЕС в мае достигли 20-летнего минимума. Эксперты ожидают, что автомобильный рынок Западной Европы будет оставаться под давлением в этом и следующем годах. Его роста не ожидается по крайней мере до 2019г., что увеличивает угрозу новых закрытий заводов по всему континенту в связи со снижением использования автомобилей.

Мировые автопроизводители крайне недовольны показателями спроса на их продукцию в Европе, в связи с чем они надеются, что в 2013 г. американский спрос компенсирует падение европейского рынка. Кроме того, снижаются также продажи автомобилей в Японии, поэтому ставка на американский рынок становится еще более значимой.

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

ГЕРМАНИЯ: MERCEDES-BENZ S-CLASS ПРЕДЛОЖАТ С ЧЕТЫРЬМЯ КОЛЕСНЫМИ БАЗАМИ НА ВЫБОР

Новое поколение Mercedes-Benz S-Class предложат с четырьмя колесными базами на выбор. По информации Autoevolution, помимо версий с базами в 3035 мм и 3165 мм, новинка будет доступна в исполнении Pullman, а также еще в одной версии, о которой не сообщалось. Ожидается, что она будет на 200 мм длиннее стандартного S-Class, но при этом короче, чем Pullman. Mercedes-Benz S-Class Pullman был замечен в Германии во время дорожных испытаний практически без камуляжа. Уже известно, что 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: САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ VOLKSWAGEN МОЖЕТ ПРЕВРАТИТЬСЯ В ПЛЯЖНЫЙ БАГГИ

У компактного городского автомобиля VW up! может появиться "легкомысленный" родственник. В патентное бюро США подана заявка на регистрацию дизайнерской концепции VW Buggy up! - концепт-кар с таким названием впервые был представлен на Франкфуртском автосалоне еще в 2011 г.

VW up! в кузове "багги" выполнен по мотивам пляжных автомобилей, весьма популярных в США в 1980-х годах. Концепт-кар предназначен для использования на побережье, поэтому сделан не только открытым, но и "водостойким". Конструкция кузова предусматривает специальные отверстия для стока воды, а интерьер отделан водоотталкивающими материалами.

Источники портала Autocar в концерне Volkswagen заявляют, что руководство компании действительно всерьез рассматривает возможность серийного производства VW Buggy up!. Однако компания планирует маркетинговое исследование, чтобы окончательно определить перспективы модели. В любом случае объем выпуска багги вряд ли будет большим. Вдобавок вполне возможно, что поставаться новинка будет только на рынок США, где автомобили подобного типа традиционно пользуются популярностью.

Вероятнее всего, серийный VW Buggy up! получит те же самые силовые агрегаты, что и собственно up! - то есть трехцилиндровый двигатель объемом 1 л, две версии которого развивают 60 и 75 л. с. (Автостар/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИСПАНИЯ: SEAT S.A. ПРЕДСТАВИЛ LEON В КУЗОВЕ УНИВЕРСАЛ

Seat представил модель Leon в практичном кузове универсал. Новинка получила приставку ST в названии. Ранее автомобиль был доступен как пятидверный хэтчбек и трехдверное купе. Объем багажника Seat Leon ST увеличился до 587 л. Это немного меньше, чем у конкурентов, таких как Golf VII Variant или Skoda Octavia Combi.

Автомобиль будет доступен с широкой линейкой моторов. Она будет включать как бензиновые двигатели объемом 1,2-1,8 л мощностью 86-180 л. с., так и дизельные силовые агрегаты, развивающие мощность 90-184 л. с.

Seat Leon ST обзаведется и внедорожной версией. Автомобиль получит дополнительный пластиковый обвес, увеличенный клиренс и полноприводную трансмиссию. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: BEIJING AUTOMOTIVE (BAIC) НАМЕРЕНА КУПИТЬ ТРЕХ ЕВРОПЕЙСКИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Китайская автомобильная группа Beijing Automotive (BAIC) намерена купить трех средних по размеру европейских автопроизводителей с хорошей репутацией. Благодаря этим приобретениям, компания из КНР намерена к 2020 г. продавать в странах ЕС по 400 тыс. машин ежегодно, зарабатывая при этом около \$408 млн.

На сегодняшний день в Китае уже есть компании, которые владеют европейскими автопроизводителями. В частности, фирме Geely принадлежат Volvo и британский производитель такси Manganese Bronze, а группа SAIC выкупила права на марку MG.

Для приобретения европейских компаний китайцы создали специальное подразделение - BAIC International Development Co Оно будет отвечать за все международные операции, а также увеличение продаж новых автомобилей и запчастей за границей. "Мы хотим приобрести средних по своему размеру автопроизводителей в Европе пока экономика находится в вялом состоянии. Таким образом, мы сможем использовать их возможности и средства в качестве производственной базы для расширения в этом регионе", - заявил руководитель BAIC International Development Донг Хайян.

О каких именно компаниях в Европе идет речь - не уточняется.

На сегодняшний день группа BAIC занимается выпуском автомобилей в Китае с такими компаниями как Daimler и Hyundai. С первой из них китайский производитель в феврале подписал соглашение, согласно которого 12% акций компании из КНР переходят немецкому концерну. Сумма этой сделки составляет 640 млн. евро. (Forbes.kz/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

КИТАЙ: АВТОРЫНОК В ИЮНЕ 2013 ГОДА ВЫРОС

Продажи легковых автомобилей в Китае в июне продемонстрировали рост на уровне 9,3% по сравнению с аналогичным периодом годом ранее. Как сообщает СААМ, при этом продажи всех транспортных средств на территории Китая, в том числе, автобусов и грузовой техники, выросли на 11,2%. При этом аналитики подчеркивают, что рост рынка произошел в условиях кредитного кризиса и общего замедления экономического роста.

"Высокая стоимость парковки и ограничения продаж способствуют тому, что в ближайшее время компаниям будет все сложнее продавать транспортные средства в Китае", - отметил аналитик компании Guotai Jun'an Чжан Синь.

Тем временем российский авторынок в России продемонстрировал падение. Согласно отчету Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в июне на территории РФ было продано на 11% машин меньше, чем за аналогичный период в 2012 г. В количественном выражении разница составила 31254 автомобиля. Что касается первого полугодия, то результаты также оказались отрицательными. В январе-июне было продано на 6% машин меньше, чем за аналогичный период в прошлом году. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МЕКСИКА: ПОЯВИЛСЯ ЕЩЕ ОДИН ПРОИЗВОДИТЕЛЬ СПОРТКАРОВ

Новый мексиканский автопроизводитель RON Automoviles de Mexico готовится пустить в серию две спортивные модели. Однако пока они представлены лишь в виде рендеров, опубликованных на странице компании в социальной сети Facebook. Компания планирует выпустить две модели - флагманскую RXX с необычным дизайном кузова в стиле сверхлегкого спорткара Ariel Atom или BAC Mono, а также более традиционную внешне двухдверку R-07, построенную на базе классического Lotus 7.

Спорткар RXX будет доступен в трех модификациях (RXX, RXX-S и RXX-R), различающихся мощностью двигателя, оформлением экстерьера и оснащением. О модели пока известно только то, что она получит два посадочных места, расположенных друг за другом, алюминиевое шасси, карбоновые кузовные панели и отделку интерьера углепластиком.

По словам представителей компании RON, этот спорткар сертифицируют для использования на дорогах общего пользования, однако его наделят управляемостью болидов "Формулы-1".

Модель R-07 оснастят стеклопластиковым кузовом, а шасси классического Lotus 7 привнесет в конструкцию неразрезной задний мост и барабанные задние тормоза. Ожидается, что такой спорткар будет выпущен ограниченным тиражом в 10 экземпляров. (Motor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: CADILLAC ОТКАЗАЛСЯ ОТ МЕГАБОЛЬШОГО СЕДАНА

Концерн General Motors отказался от выпуска очень большого и роскошного четырехдверного "Кадиллака", который должен был оказаться на вершине модельной гаммы. Об этом сообщает Automotive News со ссылкой на собственные источники. По информации издания, американский производитель посчитал, что мелкосерийный заднеприводный флагманский "Кадиллак" стоимость свыше \$100 тыс. не окупит инвестиции, которые необходимы для его разработки и пуска в серию. В настоящее время дизайнеры уже отозваны, а группа разработчиков, назначенная на проект, распущена. При этом отказ от флагманского Cadillac не означает, что в компании отказались от другого большого седана - конкурента Mercedes-Benz S-Class, Audi A8 и BMW 7-Series. Работы над этой моделью, которая будет построена на новой платформе Omega, продолжают. Его габаритная длина составит около 5257 мм. Для сравнения, нынешняя топовая модель марки XTS - 5131 мм, а длиннобазная "семерка" BMW - 5212 мм.

Большой "Кадиллак", как ожидается, получит линейку шести- и восьмицилиндровых бензиновых двигателей, а также версию с гибридной силовой установкой. Трансмиссия - восьмиступенчатый "автомат". В серию конкурент "семерке" BMW от Cadillac будет пущен в 2015 г. (Motor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: FORD MOTOR CO ОТКАЖЕТСЯ ОТ СЕНСОРНЫХ ЭКРАНОВ

Автопроизводители планируют отказаться от сенсорных экранов. Такие панели управления мультимедийной системой автомобиля не оправдали себя. Первым вернуть на приборную панель физические переключатели звука и радио планирует Ford. На этот шаг американский производитель решил после многочисленных жалоб клиентов на неудобство систем с сенсорным экраном. Возврат к механическому управлению - шаг назад для Ford, который одним из первых начал внедрять мобильные технологии в систему управления функциями автомобиля. Разработчики сенсорных экранов для машин не уделяют такого внимания эргономике, как, например, производители смартфонов. В результате страдает удобство при пользовании системой. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: CITROEN ОТКАЖЕТСЯ ОТ ВЫПУСКА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ С3

Руководство Citroen пересмотрело планы обновления модельного ряда. Как сообщает французское издание Les Echos, производитель решил отказаться от создания прямого преемника хэтчбека С3. Его место в модельном ряду марки займет 2CV, первое поколение которого было выпущено около 50 лет назад.

На рынке новинка появится не раньше, чем в начале 2014 г. Премьера состоится, скорее всего, на мотор-шоу в Женеве в следующем году. Дизайн автомобиля планируется выполнить по мотивам концепта C Cactus, который был представлен на международном автосалоне во Франкфурте еще пять лет назад.

Производство автомобиля будет налажено на заводе марки в Мадриде. Длина модели, по предварительной информации, составит 4,2 м. Кузов - пятидверный, салон рассчитан на пятерых пассажиров. Маловероятно, что преемник 2CV будет оснащаться круиз-контролем, системой старт-стоп или камерой заднего вида - это сильно поднимет стоимость модели. Согласно слухам, силовая установка будет гибридной. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: RENAULT SA НАЧАЛ ТЕСТИРОВАТЬ ПЕРВУЮ МОДЕЛЬ НА НОВОЙ ПЛАТФОРМЕ

Renault приступил к тестам нового Grand Scenic, который построен на платформе CMF. Как сообщает Autocar, автомобиль отправят в серию не раньше, чем через два года. Ожидается, что автомобиль будет продаваться исключительно в полноприводной версии.

Как сообщили ранее представители французской марки, новая платформа представляет собой целую философию, а не просто желание сократить издержки и унифицировать производство. Планируется, что с помощью CMF стоимость разработки новых моделей Renault-Nissan снизится на треть. Всего к 2020 г. создадут не менее 14 новых моделей, построенных на этой модульной платформе. А запланированный объем производства составит порядка 1,6 млн. единиц.

Главное, что отличает французско-японскую платформу от немецкой MBQ - это возможность как горизонтальной, так и вертикальной вариации компонентов. Таким образом, с помощью CMF можно будет создавать принципиально разные автомобили - от субкомпактов до внедорожников. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

ФРАНЦИЯ: ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ RENAULT SA В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА УПАЛИ

Французская Renault сообщила о падении общих продаж автомобилей на 1,9% в первом полугодии из-за сильного спада на европейском рынке, передает Reuters.

Поставки Renault снизились до 1,3 млн. авто с 1,33 млн. годом ранее.

Renault сократила прогнозы относительно поставок на внутреннем и глобальном рынках. Компания ждет, что во Франции ее продажи упадут на 8% в 2013 г. против 5%, ожидавшихся ранее.

На глобальном авторынке Renault рассчитывает нарастить продажи на 2%. Ранее Renault ждала подъема на уровне 3%. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЧЕХИЯ: SKODA AUTO ПОСТАВИЛА ЗАКАЗЧИКАМ 464600 АВТОМОБИЛЕЙ В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА

В июне продажи Skoda составили рекордные 87400 автомобилей. Показатель незначительно превзошел прошлогодний результат. В то же время июнь стал вторым лучшим месяцем с точки зрения продаж за всю историю марки. В июне Skoda в очередной раз опередила показатели европейского рынка и увеличила долю до 4,1% (июнь 2012 г.: 3,9%). В первом полугодии чешский автопроизводитель поставил заказчикам по всему миру 464600 автомобилей (январь-июнь 2012 г.: 493000; -5,8%). Небольшое снижение объемов продаж в первом полугодии связано с обновлением модельного ряда и стартом производства новых Skoda Octavia и Skoda Superb. Слабость некоторых европейских рынков также повлияла на продажи Skoda. "Компания Skoda успешно реализовывала стратегию роста в первом полугодии, несмотря на сложную ситуацию на рынке, - комментирует Винфрид Фаланд, председатель совета директоров Skoda. - Несмотря на некоторый спад наших продаж за первые шесть месяцев по причине пуска производства новой Octavia, а также слабость европейских рынков, июнь стал первым месяцем года, в котором мы поставили заказчикам больше автомобилей, чем в том же месяце 2012г. Этот июнь также стал для марки лучшим в истории с точки зрения продаж", - добавляет Фаланд. "Во второй половине года мы ожидаем рост продаж автомобилей Skoda, однако экономические условия, в первую очередь, на европейских рынках, продолжают оставаться напряженными", - поясняет В. Фаланд.

В этом году Skoda представит восемь абсолютно новых или обновленных моделей. Недавно состоялись премьеры новой Octavia RS и обновленного Superb в кузовах седан и универсал. Во второй половине года компания с новыми силами продолжит кампанию по беспрецедентному расширению модельного ряда.

В Западной Европе продажи Skoda в июне составили 35700 автомобилей, что немного выше показателей прошлого года (июнь 2012 г.: 35600; +0,4%). Таким образом, чешский автопроизводитель опережает показатели рынка, который находится в стагнации. Рыночная доля Skoda в Западной Европе выросла до 3,2% (июнь 2012 г.: 3%). В первой половине года продажи марки в регионе составили 186200 автомобилей, что на 4,7% меньше, чем в первой половине 2012 г. (195400 единиц). В Германии - втором для компании рынке - продажи в первом полугодии составили 68200 автомобилей (январь-июнь 2012 г.: 70600 единиц; -3,4%), обеспечив Skoda позицию самого популярного иностранного брэнда в стране. В Великобритании продажи марки в первом полугодии выросли на 16,9%. В Дании чешский брэнд практически удвоил свои продажи по сравнению с первой половиной 2012 г.

В Восточной Европе продажи Skoda в июне сократились на 0,8% до 12500 автомобилей (июнь 2012 г.: 12600). Рыночная доля марки, в то же время, выросла до 4,5%. В первом полугодии автопроизводитель поставил заказчикам в Восточной Европе 59100 автомобилей, что на 9,4% меньше, чем в прошлом году (65200 единиц). Важным для компании рынком по-прежнему остается Россия, где в июне было продано 9100 автомобилей, что на 4,6% меньше, чем в июне 2012 г.

В Центральной Европе продажи Skoda в июне составили 11500 автомобилей (июнь 2012 г.: 11700; -1,6%). Рыночная доля в отчетном периоде составила почти 19,1%. В первой половине года поставки марки в регионе составили 61600 единиц (январь-июнь 2012 г.: 66600; -7,6%). На "домашнем" для компании чешском рынке доля Skoda выросла до 35% в первой половине 2013 г. Продажи составили 28300 единиц (первое полугодие 2012 г.: 30700; -7,6%).

В июне продажи Skoda в Китае также значительно выросли: 21200 автомобилей реализовано на главном рынке марки, что на 5,2% больше, чем в июне 2012 г. С января по июнь продажи Skoda в Китае составили 120200 единиц, практически повторив показатели прошлого года (январь-июнь 2012 г.: 120700 автомобилей, -0,4%).

Мировые продажи моделей Skoda в июне (по сравнению с аналогичным периодом за прошлый год): Skoda Octavia (33200; -10,5%); Skoda Fabia (19600; -12,8%); Skoda Superb (8200; -19,9%); Skoda Yeti (8600; +0,4%); Skoda Roomster (3700; -17,4%); Skoda Rapid (9400; новая модель); Skoda Citigo (продается только в Европе: 4800; +85,4%; новая модель).

Мировые продажи моделей Skoda в первом полугодии (по сравнению с аналогичным периодом за прошлый год): Skoda Octavia (181200; -17,5%); Skoda Fabia (110100; -17,6%); Skoda Superb (51000; -10,5%); Skoda Yeti (41800; -7,3%); Skoda Roomster (17300; -15,3%); Skoda Rapid (38400; новая модель); Skoda Citigo (продается только в Европе: 24900; +349,2%; новая модель). (Портал машиностроения [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЧЕХИЯ: SKODA RAPID ПОЛУЧИТ КСЕНОНОВЫЕ ФАРЫ

Бюджетный лифтбек Skoda Rapid в следующем году получит ряд новых опций. В том числе, речь идет о ксеноновых фарах, чего пока нет в списке предлагаемых опций для автомобиля. Rapid, который занял в модельном ряду марки ступень ниже Octavia, был представлен в прошлом году. Автомобиль уже продается почти на всех европейских рынках.

Для лифтбека предусмотрено шесть двигателей: четыре бензиновых и два дизельных. В зависимости от модификации моторы работают в паре с пяти- или шестиступенчатой механической трансмиссией или семискоростным "роботом" DSG с двумя сцеплениями.

В июне официальный сайт Skoda по ошибке обнародовал онлайн-конфигуратор готовящейся новинки - Skoda Rapid в кузове Spaceback. Снимки автомобиля, который внешне похож на Audi A3, были удалены спустя несколько часов после публикации. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ШВЕЦИЯ: VOLVO CAR GROUP НАУЧИТ АВТОМОБИЛИ ВИДЕТЬ В ТЕМНОТЕ

Volvo разработала несколько новых систем безопасности, которые появятся на серийных моделях в течение ближайших двух лет. В частности, опционально они будут доступны на новом поколении внедорожника XC90. Речь идет о системе контроля съезда с асфальта. Специальные датчики, расположенные в боковой части автомобиля, будут следить за состоянием дорожного полотна и передавать информацию в блок управления. Если система заметит, что автомобиль выехал на песчаную обочину, то автомобиль сам вернется в полосу движения.

Еще автомобили Volvo получат систему обнаружения пешеходов в темное время суток. По сути, это доработанная опция City Safety. Она способна распознать силуэт человека в темное время суток и без вмешательства водителя остановить автомобиль для предотвращения столкновения. Третьей системой станет автопарковщик, который будет способен самостоятельно найти место на парковке.

"Автономная парковка - это концептуальная технология, позволяющая облегчить жизнь водителю в поиске свободного места на парковке. Все, что водителю необходимо сделать - это оставить автомобиль при въезде на парковку и затем забрать его с того же самого места", - рассказывает Томас Броберг, старший консультант по безопасности Volvo Car Group. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: KIA MOTORS ПРИСТУПИЛА К ТЕСТАМ ОБНОВЛЕННОЙ OPTIMA

Kia начала тестировать европейскую версию обновленной Optima. Как сообщает издание Autoweek, автомобиль получит минимальные изменения по сравнению с американской версией модели. Кроме того, продавать автомобиль будут с теми же моторами, что и в США.

Базовый автомобиль получит тот же 2,4-литровый атмосферный мотор. Модель в комплектации SX остается с 2,0-литровым турбомотором, но получит новую систему Drive Select, регулирующую момент переключения передач.

Автомобиль получит обновленные передние фары, решетку радиатора и светодиоды в задних фонарях. Изменения коснулись и салона - там появились новые кресла и восьмидюймовый экран на который выведена навигация и управление мультимедийной системой. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: LG ELECTRONICS БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ АВТОЗАПЧАСТИ

Компания LG Electronics объявила о пуске нового бизнес-направления по разработке автомобильных комплектующих. Новая производственная площадка, расположенная в Инчхоне, станет центром для новой компании - Vehicle Components Company. Новый завод в Инчхоне занимает около 100 тыс. кв. м, на нем будут работать около 800 сотрудников VC Company, состоящей из трех подразделений - In-Vehicle Infotainment, Ventilation, Air Conditioning & Motor и Vehicle Engineering.

В строительство завода компания LG проинвестировала около \$260 млн. и планирует наладить на нем конвейерное производство автокомплетирующих.

На базе завода открыты лаборатории для тестирования и исследований: на предприятии будут разрабатываться автокомпоненты, комплектующие для гибридных автомобилей, информационно-развлекательные системы для авто, компоненты двигателя, а также компрессоры для систем обогрева, вентилирования и кондиционирования. "Предприятие в Инчхоне сосредоточится на исследованиях в области автомобильных компонентов, чтобы усилить компанию VC Company и обеспечить ей существенный экономический рост, - комментирует Вуйонг Ли, президент и генеральный директор компании LG Electronics VC Company. - Мы укрепим наши позиции в секторе производства автозапчастей, инвестируя в эту отрасль и разрабатывая инновационные комплектующие". (Auto-Consulting/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: HONDA MOTOR CO LTD. ПРЕДСТАВИЛА ОБНОВЛЕННЫЙ ХЭТЧБЕК FIT

Honda представила новое поколение хэтчбека Fit, который в некоторых странах, в том числе и в России, известен под названием Jazz. Это версия автомобиля для внутреннего японского рынка, там он появится в продаже уже в сентябре. Версии для США и Европы будут представлены позже.

В Японии автомобиль будет предложен с тремя силовыми установками на выбор: 1,3-литровым мотором мощностью 99 л. с., 1,5-литровым двигателем мощностью 130 л. с., будет и гибридная версия, оснащенная 1,5-литровым ДВС, работающим в паре с электромотором. Гибридная версия будет оснащаться роботизированной 7-ступенчатой коробкой передач с двумя сцеплениями.

Когда и в каких комплектациях обновленный хэтчбек доберется до Европы, пока не сообщается. Honda Jazz появилась на мировом рынке в 2001 г. Первое поколение хэтчбека, которое пользовался большой популярностью в Европе и странах Азии, производили до 2008 г. Второе поколение Jazz сохранило прежнюю стилистику и философию, но при этом значительно превзошло предшественника по габаритам. (Autonews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Статистика

ЯПОНИЯ: ISUZU MOTORS LTD. В 2012 ГОДУ ЗАНЯЛА ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ НА РЫНКАХ МНОГИХ СТРАН

По результатам 2012 г. автомобили Isuzu занимают лидирующие позиции по продажам во многих странах, согласно данным, полученным от представительств и дистрибуторов компании по всему миру.

Впервые за 75-летнюю историю компании коммерческие автомобили Isuzu заняли первое место в Японии сразу в трех категориях: грузовые автомобили грузоподъемностью 2-3 т, грузовые автомобили грузоподъемностью свыше 4 т и автобусы с 30 и более пассажирскими сиденьями. Можно констатировать, что в 2012 г. Isuzu были самыми продаваемыми среди грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 2 т на японском рынке. Эти исторические достижения были анонсированы и стали отдельной темой обсуждения на недавно состоявшихся Дилерских конференциях в России, Мексике и Индонезии, вдохновляя и стимулируя дилеров Isuzu в этих и других странах повторить успех японских коллег.

В Кении в 2012 г. объем продаж автомобилей Isuzu превысил объемы продаж любых других автопроизводителей, в том числе и производителей легковых автомобилей, тем самым Isuzu вернул позицию "Брэнда №1", которую он занимал в последний раз в 2010 г. Также Isuzu уже 3 года подряд является безоговорочным лидером по продажам в сегменте всех коммерческих автомобилей. Модельный ряд Isuzu в Кении составляют грузовые автомобили N и F серий и пикапы D-MAX, причем все автомобили производятся на местном заводе на основе полного цикла со сваркой и окраской. В течение года дистрибутор проводил специальную акцию: автомобили Isuzu предоставлялись потенциальным покупателям для пробной эксплуатации сроком на 1 месяц. Кроме того, для компаний, которые уже эксплуатируют грузовые автомобили Isuzu, дистрибутором были организованы специальные обучающие семинары и тренинги, призванные помочь водителям и руководителям технических служб освоить навыки и приемы наиболее безопасного и экономичного вождения.

В Малайзии автомобили Isuzu N серии впервые заняли первое место в сегменте легких грузовиков. На протяжении долгого времени автомобили Isuzu N серии продавались в Малайзии под брэндом HICOM и только в конце 2010 г. началась дистрибуция автомобилей под брэндом Isuzu. Дистрибутор, опираясь на результаты маркетинговых исследований, расширил модельный ряд и на базе крупнейших дилеров организовал для клиентов службу круглосуточной технической помощи с автомобилями-"техничками" на базе Isuzu N-серии. Благодаря этим нововведениям, грузовые автомобили N-серии под брэндом Isuzu вышли на первое место по продажам в своем сегменте уже на второй полный год после смены брэнда.

Список стран и тех сегментов, в которых автомобили Isuzu заняли лидирующие позиции по продажам в 2012 г.

Страна	Сегмент коммерческих автомобилей	Доля рынка, %
<i>Азия</i>		
Япония	Легкие грузовики (грузоподъемность 2-3 т)	40
	Среднетоннажные и тяжелые грузовики (грузоподъемность свыше 4 т)	35
	Автобусы (30 пассажирских сидений и более)	36
Гонконг	Пикапы (грузоподъемность 1 т)	80
	Легкие грузовики (полная масса 3,5-9 т)	64
Макао	Тяжелые грузовики (полная масса 24-30 т)	57
Малайзия	Грузовые автомобили (полная масса 3,5 т и более)	87
Филиппины	Легкие грузовики (полная масса 4-8,3 т)	39
Сингапур	Коммерческие автомобили (полная масса более 3 т)	54
Таиланд	Тяжелые грузовики (полная масса от 16 т)	26
	Коммерческие автомобили (грузоподъемность от 2 т)	48
<i>Северная и Южная Америка</i>		
Аруба	Пикапы (грузоподъемность 1 т)	41
Барбадос	Пикапы (грузоподъемность 1 т)	40
Колумбия	Легкие грузовики (полная масса 3,6-9 т)	57
	Среднетоннажные грузовики	37
Коста-Рика	Автобусы малого класса (на базе легких грузовиков)	47
	Легкие грузовики (полная масса 5-9 т)	61
Эквадор	Пикапы (грузоподъемность 1 т)	45
Эль Сальвадор	Грузовые автомобили (полная масса от 3,6 т)	29
	Легкие грузовики (грузоподъемность 3-8 т)	57
Гренада	Пикапы (грузоподъемность 1 т)	54
Гондурас	Грузовые автомобили	37
Мексика	Грузовые автомобили (классы 3-6)	57
Тринидад и Тобаго	Грузовые автомобили (полной массой от 3,3 т)	39
США	Грузовые автомобили (классы 3-5)	81
Венесуэла	Среднетоннажные пикапы	33
	Автобусы малого класса (на базе легких грузовиков, 24-28 сидений)	40
<i>Океания</i>		
Австралия	Грузовые автомобили (полная масса от 3,5 т)	23
Новая Зеландия	Грузовые автомобили (полная масса от 3,5 т)	22
Папуа Новая Гвинея	Грузовые автомобили (грузоподъемность от 1 т)	49
<i>Европа</i>		
Кипр	Пикапы (грузоподъемность 1 т)	46
Греция	Легкие грузовики (полная масса 3,5-8 т)	29
Израиль	Пикапы (грузоподъемность 1 т)	43
	Легкие грузовики (полная масса 6,1-9,5 т)	56
<i>Африка</i>		
Египет	Пикапы (грузоподъемность 1 т)	79
	Легкие грузовики (полная масса 4-9 т)	79
	Автобусы малого класса (на базе легких грузовиков, 15-38 сидений)	60
Габон	Легкие грузовики (полная масса 3,5-9 т)	40
	Среднетоннажные грузовики (полная масса 9-16 т)	97
Кения	Грузовые автомобили (полная масса 3,5-20 т)	49

(Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: НОВЫЙ MITSUBISHI EVOLUTION СТАНЕТ ГИБРИДНЫМ СУПЕРКАРОМ

Mitsubishi планирует выпустить новое поколение Lancer Evolution. Автомобиль полностью сменит формат. Новый Evolution получит 500-сильную гибридную силовую установку и будет составлять конкуренцию Nissan GT-R.

Если автомобиль все-таки пойдет в разработку, внешность он получит максимально приближенную к Concept-RA, который был представлен в Детройте в 2008 г. Предварить выпуск гибридного Evolution должен выход на рынок обычного Lancer с гибридной силовой установкой. Такой автомобиль должен появиться в ближайшие годы, позаимствовав силовую установку от Mitsubishi Outlander PHEV. От того, как отреагируют покупатели на гибридный Lancer будет зависеть судьба пересмотренного Evolution. (Autonews/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!

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/>

СНГ: ООО «ГОРНЫЕ МАШИНЫ – РУС» ПРОШЛО ПРОВЕРКУ ООО «КИНГКОУЛ-ЮГ» ПО КАЧЕСТВУ РЕМОНТНЫХ РАБОТ

На ремонтном производстве компании "Горные машины - РУС" на базе Каменского машиностроительного завода (Каменск-Шахтинский, Ростовской обл.) был произведен ремонт секций механизированной крепи КД80 для пуска лавы №410 ОАО "Замчаловский антрацит" (входит в группу компаний "КИНГКОУЛ"). По мнению руководства "КИНГКОУЛ-ЮГ", ремонт от производителя позволяет решить как задачи экономической эффективности и сроков, так и не менее важные вопросы качества и безопасности шахтерского труда.

В ходе капитального ремонта механизированной крепи все детали секций прошли полный цикл восстановления. "При приемке отремонтированного оборудования мы предъявляем жесткие требования к качеству. "Горные машины" проверку выдержали. В целом мы очень довольны и качеством выполненных работ, и сроками", - отметил технический директор ООО "КИНГКОУЛ-ЮГ" Александр Игнатенко. "Послепродажное обслуживание - одно из стратегических направлений роста компании. Мы предлагаем партнерам только оригинальные запасные части, что гарантирует высокое качество выполнения ремонтов, и максимально сжатые сроки. Таким образом, мы строим долгосрочные партнерские отношения с нашими клиентами, комплексно решая их проблемы в части технологий добычи и предлагая безопасное, надежное, производительное оборудование, а также качественный послепродажный сервис", - резюмировал директор ТК "Горные машины - РУС" Юрий Леванков.

Завершая выполнение данного заказа, Южный филиал ООО "Горные машины - РУС" приступит к восстановлению еще 138 секций крепи ЗКД 90Т для шахты "Алмазная", также входящей в группу "КИНГКОУЛ".

ООО "Горные машины - РУС" является филиалом Торговой компании НПК "Горные машины" в 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 ЧАО "Криворожский завод горного оборудования", АО "Горловский машиностроитель", ПАО "Дружковский машиностроительный завод", ПАО "Донецкгормаш", ПАО "Донецкий энергозавод", ПАО "Свет шахтера", ОАО "Каменский машиностроительный завод", торговые подразделения в Украине, России, Казахстане и Вьетнаме, инспекторская компания ООО "Горные машины - Система качества". (Пресс-релиз НПК "Горные машины"/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В НИЖНЕМ ТАГИЛЕ ОТКРЫВАЕТСЯ СОВМЕСТНОЕ РОССИЙСКО-ЯПОНСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «МИШИМА-МАШПРОМ»

Открытие нового предприятия позволит региону увеличить объемы производства современной металлургической продукции и повысить эффективность металлургического производства региона и всей России. Пуск предприятия позволит создать порядка 100 рабочих мест.

В июле 2012 г. на выставке "Иннопром-2012" ЗАО "НПП "Машпром" и ОЭЗ "Титановая долина" в присутствии губернатора Свердловской области Е. Куйвашева подписали соглашение о намерениях по созданию предприятия по производству современных кристаллизаторов машин непрерывного литья заготовок. ЗАО "НПП "Машпром" стало резидентом ОЭЗ "Титановая долина".

В феврале во время визита делегации Свердловской области во главе с губернатором Свердловской области Е. Куйвашевым в Японию в Китаюсю было подписано соглашение о сотрудничестве с Mishima Kosan. В апреле создано совместное российско-японское предприятие "Мишима-Машпром". В это же время начата закупка основного оборудования для производства стенок кристаллизатора: печи, прессы и прочее оборудование, необходимое для производства.

На первых порах развития продукция совместного российско-японского предприятия займет рынок России и стран СНГ, а позже - выйдет на европейские рынки.

Предполагаемый объем инвестиций в производство составит 7,5 млрд. руб. (Портал машиностроения/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: КОМПАНИЯ SANDVIK MINING ОСУЩЕСТВИЛА КРУПНУЮ ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОАО «ГАЙСКИЙ ГОРНО-ОБОГАТИТЕЛЬНЫЙ КОМБИНАТ»

Компания Sandvik Mining, один из мировых лидеров по разработке инжиниринговых решений и производству оборудования для горной промышленности, произвела крупную поставку оборудования для ОАО "Гайский ГОК". Согласно условиям контракта, который был подписан в ноябре 2012 г., компания Sandvik Mining поставляет в 2013 г. пять погрузочно-доставочных машин LH410, одну буровую установку DL411-15 и четыре буровые установки DD311-40 для работы на подземном руднике и при строительстве шахт ОАО "Гайский ГОК" (Гай, Оренбургская обл.).

Компания Sandvik Mining поставила необходимую технику раньше установленных в договоре сроков, а также обеспечила ОАО "Гайский ГОК" набором запасных частей и полным сервисом на один год эксплуатации нового оборудования. Погрузочно-доставочные машины и буровые установки Sandvik будут использоваться заказчиком при добыче руды из камер и при уборке забоев.

ОАО "Гайский ГОК" входит в состав ООО "Уральская горно-металлургическая компания" (УГМК) и является основной сырьевой базой холдинга. Комбинат добывает медную и медно-цинковую руды.

Техника Sandvik работает в ОАО "Гайский ГОК" с 1976 г. За это время на предприятие было поставлено более 150 единиц оборудования. Первыми поставленными на предприятие машинами стали самоходные буровые проходческие установки компании Tamgoc и погрузочно-доставочные машины

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. (Трактор.ру/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

УКРАИНА: СНИЖЕНА ИМПОРТНАЯ ПОШЛИНА ДЛЯ МУРОМСКИХ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ

Межведомственная комиссия по международной торговле снизила антидемпинговую пошлину на импорт стрелочных переводов для Муромской стрелочной компании (Россия) с 59,4% до 13,44%. Об этом говорится в сообщении Межведомственной комиссии по международной торговле (МКМТ).

По результатам проведения промежуточного пересмотра антидемпинговых мер, принято решение об установлении размера ставки антидемпинговой пошлины для экспортера стрелочных переводов ООО "Муромская стрелочная компания" на уровне 13,44% (для других экспортеров остался уровень ставки в 59,4%).

В декабре 2008 г. Украина продлила антидемпинговые пошлины в размере 59,4% от их таможенной стоимости на импорт стрелочных переводов из России на 5 лет до декабря 2013 г. (Українські новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ЧАО «ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ ТЕПЛОВОЗРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» ЗАВЕРШИЛО II КВАРТАЛ 2013 ГОДА С ПРИБЫЛЬЮ

Апрель-июнь Днепропетровский тепловозремонтный завод закончил с чистой прибылью 54 тыс. грн. Об этом говорится в сообщении завода. Во 2-м квартале завод увеличил чистый доход на 25,24% или на 10,05 млн. грн. до 49,861 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

Январь-июнь предприятие закончило с убытком 4,745 млн. грн., сократив чистый доход на 3,94% или на 2,842 млн. до 69,282 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

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

Днепропетровский тепловозремонтный завод является частным акционерным обществом и занимается изготовлением запасных частей к тепловозам 2ТЭ10, ЧМЭЗ и электровозам ЧС2, а также предоставляет услуги по ремонту тепловозов 2ТЭ10, ЧМЭЗ, колесных пар для тепловозов 2ТЭ10, ЧМЭ и 2ТЭ116 и другие услуги. (Українські новини/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖСКИЙ ЭЛЕКТРОВОЗРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» ПРИВЛЕКЛО КРЕДИТ

Запорожский электровозремонтный завод (Запорожье) привлек у входящего в группу средних "Экспресс-банка" (Киев) кредит в форме овердрафта в 18 млн. грн. Об этом говорится в сообщении завода, обнародованном на веб-портале государственных закупок. Срок кредитования - 1 год.

Цель кредитования: пополнение оборотных средств. Договор заключен 3 июля.

2012 г. Запорожский электровозремонтный завод закончил с чистой прибылью 1,086 млн. грн., сократив чистый доход на 0,3% или на 1,353 млн. грн. до 398,085 млн. грн. по сравнению с 2011 г.

Завод ремонтирует электровозы, двигатели и колесные пары, а также специализируется на производстве запчастей для железнодорожного подвижного состава. 100% акций предприятия принадлежит государству. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ 2013 ГОДА УМЕНИШИЛО ВЫПУСК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (Кременчуг Полтавской обл.) в январе-июне по сравнению с соответствующим периодом 2012 г., уменьшил выпуск грузовых вагонов на 30% или на 1669 шт. до 3863 единиц. Об этом сказано в сообщении пресс-службы предприятия. Вместе с тем за отчетный период предприятие увеличило выпуск пассажирских вагонов на 15,5% или 7 шт. до 52 штук.

ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" выпускает грузовые (вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны) и пассажирские вагоны, вагоны метро, запасные части и тележки для грузовых вагонов, колесные пары, запчасти для вагонов метро и эскалаторов, контейнеры, дорожную технику. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО

ПАО "Лугансктепловоз", собственником которого является российский "Трансмашхолдинг" (ТМХ), в январе-июне увеличило объем производства на 50% по сравнению с тем же периодом прошлого года, сообщает пресс-служба предприятия. С начала года изготовлено 90 секций тепловоза 2ТЭ116У, 18 секций тепловоза 2ТЭ116УД, а также три секции тепловоза 3ТЭ116У, - сообщается на сайте предприятия со ссылкой на генерального директора Павла Цеснека.

По словам П. Цеснека, в июне на Российские железные дороги отправлено 18 секций тепловоза 2ТЭ116У и четыре секции тепловоза 2ТЭ116УД с силовой установкой "Дженерал Электрик", прошло заседание комиссии по приемке трехсекционного тепловоза 3ТЭ116У. Объем производства в июне вырос на 65% к июню-2012.

По словам П. Цеснека, в июле "Лугансктепловоз" планирует отправить заказчику 18 секций тепловоза 2ТЭ116У, а также шесть секций тепловоза 2ТЭ116УД, будут продолжены сертификационные испытания тепловоза 3ТЭ116У, а также работы по созданию тепловоза 2ТЭ116УР с двигателем фирмы МТУ.

"Лугансктепловоз" выпускает магистральные и маневровые тепловозы, электровозы, электропоезда постоянного и переменного тока, дизель-поезда. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ЧАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЦЕНТР (НПЦ) «ТРАНСМАШ» МЕНЯЕТ СОБСТВЕННИКА

Зарегистрированная в Нидерландах компания Freight Car Energy Holdind N.V. намерена приобрести 100% акций крупного украинского производителя колесных пар и вагонных тележек - ЧАО "Научно-производственный центр "Трансмаш" (Луганск), крупными акционерами которого на конец 2012 г. являлись четыре физлица.

Согласно объявлению в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку, Freight Car Energy планирует приобрести 394,85 тыс. акций (100% уставного капитала) ЧАО "НПЦ "Трансмаш".

НПЦ "Трансмаш" основан в Луганске в 1998 г. на базе выведенного из состава ХК "Лугансктепловоз" колесного производства. "Трансмаш" специализируется на производстве вагонных тележек, вагонных и локомотивных колесных пар более 35 типов, а также осуществляет модернизацию тепловозов, выпускает электронное и тормозное оборудование (в том числе системы управления), металлургическую продукцию для подвижного состава железных дорог. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Предприятие на рынке

УКРАИНА: ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) СОЗДАЕТ СОВМЕСТНЫЙ БИЗНЕС С РОССИЯНАМИ

В начале июля на российском ОАО "Кировский завод" сообщили о создании совместного предприятия с украинским Крюковским вагоностроительным заводом (КВСЗ). Соответствующий меморандум стороны подписали 27 июня, указывалось в пресс-релизе российской компании.

Совместное предприятие (СП) создается в РФ, на промышленной площадке "Кировского завода" и на условиях равного партнерства. Мощность производства планируется "на ежегодный выпуск 100 вагонов метро (или трамваев) и 50 вагонов межрегиональных поездов или вагонов дизель-поездов при односменном режиме". При этом уточнялось, что организовать СП стороны намерены до 10 октября, а наладить производство на его мощностях - уже с 1 декабря.

Объем инвестиций в создание обрисованной конфигурации производства, передавало также агентство, в нынешнем году составит 120 млн. руб. (около \$3,6 млн.) В течение 2014-2015 гг. в его развитие будет направлено еще 750 млн. руб. (свыше \$22,5 млн.).

В чем интерес украинского учредителя этого проекта, которому придется поделиться технологиями вагоностроения с российской машиностроительной, специализирующейся ныне на выпуске дорожно-строительной и сельскохозяйственной техники?

Комментировать подробности меморандума с "кировцами" в пресс-службе Крюковского ВСЗ отказались. Аналитики же уверены - за счет этой сделки украинское вагоностроительное предприятие сможет решить минимум две стратегические задачи: попытаться закрепить свои нынешние позиции на рынке машиностроительной продукции и освоить на нем новые для себя ниши.

По обнародованной ранее информации, в 2012 г. на КВСЗ выпустили рекордное количество грузовых вагонов - почти 11 тыс. (на примерную сумму в 6,37 млрд. грн.), что на 2,4% превысило показатель 2011 г. Порядка 90% данной продукции завод в прошлом году поставил в Российскую Федерацию, указывают аналитики. И предупреждают: в нынешнем году тенденции для Крюковского ВСЗ, да и всего украинского вагоностроения, складываются далеко не столь приемлемо.

В инвесткомпании Dragon Capital приводят следующие данные. За 5 месяцев уровень выпуска продукции в украинской вагоностроительной отрасли оценочно снизился на 30-40% в сравнении с аналогичным периодом 2012 г. При этом секторальный лидер предыдущих лет - сегмент полувагонов - демонстрирует наиболее значительный спад. В отчетный период его доля в общем производстве вагонов упала с 50-60% до порядка 20%.

Причину этого эксперты Delo.ua усматривают на все том же российском направлении, куда в массе своей и уезжала в последние годы продукция отечественных вагоностроителей. "На фоне заметного роста протекционизма в РФ, вызванного ухудшением конъюнктуры на грузовые вагоны, а также введением новых производственных мощностей, например, Тихвинского вагоностроитель-

ного завода, КВСЗ получил возможность, как диверсифицироваться, так и потенциально получить доступ к новому сегменту на российском рынке", - комментирует управляющий директор, глава аналитического департамента Dragon Capital Андрей Беспятов.

Создание совместного производства с "Кировским заводом" предоставляет Крюковскому ВСЗ возможности для наращивания уже "пассажирских продаж" по российскому направлению. "Такой совместный бизнес позволит нашему заводу производить и поставлять технику для российских муниципалитетов. Последние отдают предпочтение местным производителям", - говорит Алексей Андрейченко, старший аналитик ИГ "Арт Капитал". По его словам, посредством этого бизнес-проекта Крюковский ВСЗ окажется "ближе к покупателю - в сегменте пассажирского транспорта и метро это значит не меньше, чем отпускная цена".

2012 г. Крюковский вагонозавод завершил с показателем чистой прибыли в 770,98 млн. грн. (свыше \$96 млн.), нарастив данный показатель на 20% больше по сравнению с 2011 г. По прогнозам инвестбанкиров, в текущем году предприятие снизит чистую прибыль на 30-40% именно из-за упадка в грузовом сегменте. Как скажется на финансовых результатах завода создание с его участием "пассажирского" СП с "кировцами", пока оценивать рано; основной выпуск продукции на этой площадке запланирован с 2014 г.

Но вот то, что в следующем году российская "половинка" кременчугского завода способна внести ощутимый вклад в общую выручку КВСЗ, эксперты допускают вполне. Андрейченко утверждает: при полной загрузке (режим в две-три смены) совместное производство "крюковцев" и "кировцев" сможет выпускать вагонной продукции на сумму до \$400 млн. в год, что может приносить партнерам около \$80 млн. чистой прибыли.

"Однако для того, чтобы совместному предприятию понадобилось использовать свои мощности на полную загрузку, оно должно будет занять 80% российского рынка вагонов метро и выпускать по 20 скоростных поездов в год в 5-вагонном варианте", - конкретизирует аналитик. По его убеждению, такая загрузка для вновь создаваемой площадки невозможна даже в период 5-10 лет. Если выйдет задействовать СП в режиме одной смены, то его максимальная ежегодная выручка будет достигать \$200 млн., а чистая прибыль - около \$40 млн., подсчитывает представитель "Арт Капитала".

И подчеркивает: пока никто из отраслевых экспертов не может предположить, когда совместный бизнес Крюковского и Кировского заводов заработает на весь заявленный потенциал. "Думаю, в первые два года после пуска они будут собирать эскалаторы и "прощупывать" рынок вагонов метро через заказы питерского метрополитена", - резюмировал Алексей Андрейченко. (Дело/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН: 300 ДВИГАТЕЛЕЙ В ГОД ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСКАТЬ ЛОКОМОТИВНЫЙ ЗАВОД В АСТАНЕ

В Астане новый локомотивный завод планирует выпускать 300 двигателей в год. "В Астане премьер-министр РК Серик Ахметов принял участие в церемонии открытия памятной плиты на площадке строительства завода по производству локомотивных дизельных двигателей GEVO", - говорится в сообщении, размещенном на сайте главы правительства.

Пуск завода запланирован в декабре 2014 г. Предприятие будет выпускать 300 единиц восьми-, двенадцати- и шестнадцатцилиндровых двигателей в год, мощностью 2200-4500 кВт, номинальной частотой вращения 950-050 об./мин.

Двигатели будут использоваться для производства казахстанских тепловозов Evolution, модернизации российских двухсекционных тепловозов серии 2Т116, в судостроении. Экспортные перспективы предприятия связываются с поставками продукции на рынки всех стран постсоветского пространства, а также Монголии. Ожидается поэтапная локализация производства узлов двигателей в Казахстане, в 2015 г. казахстанское содержание составит 8%, а к 2020 г. будет доведено до 51%. (Forbes.kz/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ЛЮДИНОВСКИЙ ТЕПЛОВОЗОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ЛТЗ) СЕРТИФИЦИРОВАЛО ДВУХДИЗЕЛЬНЫЙ ТЕПЛОВОЗ ТЭМ14

ОАО "Людиновский тепловозостроительный завод" (ЛТЗ, входит в ОАО Синара - транспортные машины) получило сертификат соответствия регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ФБУ РСФЖТ). Конструкторской документации локомотива ТЭМ14 присвоена литера "О1", дающая право на изготовление установочной серии тепловозов. После завершения первого этапа сертификации локомотива ТЭМ14 завод приступил к реализации плановых работ по получению сертификата на серийное производство тепловозов.

Двухдизельный тепловоз ТЭМ14 был разработан Центром инновационного развития СТМ по заказу Министерства промышленности и торговли РФ. Тепловоз предназначен для маневрово-вывозной, горочной работы на станциях и легкой магистральной работы на железных дорогах колеи 1520 мм в районах с умеренным климатом. Восьмиосный локомотив, способный разгоняться до 100 км/ч, оснащен двумя дизельными установками производства Уральского дизель-моторного завода (УДМЗ, входит в ОАО Синара - транспортные машины) суммарной мощностью 2400 л. с. Конструкция локомотива ТЭМ14 предусматривает модульное исполнение основных узлов, что обеспечивает легкость в обслуживании и ремонте машины. В кабине тепловоза созданы комфортные условия работы машиниста, а наличие системы видеонаблюдения расширяет возможности визуального контроля движения локомотива. На тепловозе установлена система автоматического запуска дизелей в зависимости от тяговой нагрузки. Применение современных предзапусковых подогревателей обеспечивает легкий запуск локомотива в зимних условиях. Экономия топлива на тепловозе ТЭМ14 при его эксплуатации, в сравнении с другими подобными машинами, составляет порядка 20%. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ «УРАЛВАГОНЗАВОД» (НПК «УВЗ»)

И CATERPILLAR INC. ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ДЛЯ СБОРКИ ЛОКОМОТИВОВ

"Уралвагонзавод" и американский производитель техники Caterpillar планируют создать в России совместное предприятие по сборке локомотивов, сообщает Объединение производителей железнодорожной техники. Локомотив будет выпускаться на мощностях структуры УВЗ - Челябинского тракторного завода. Как будут распределяться доли в СП, пока не сообщается.

"Уралвагонзавод" возглавляет интегрированную структуру, объединяющую более 20 промышленных предприятий, научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро в России и Европе. В проходящей полномасштабной реконструкции производства корпорация сотрудничает с ведущими российскими и мировыми фирмами. На эти цели ежегодно инвестируется от полутора до 2 млрд. руб. собственных и привлеченных средств. (Металлоснабжение и сбыт/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА ООО «НОВОЧЕРКАССКИЙ ЭЛЕКТРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (НЭВЗ) УВЕЛИЧИЛО РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОДУКЦИИ

На Новочеркасском электровозостроительном заводе (НЭВЗ, входит в ЗАО "Трансмашхолдинг") подведены итоги работы в первом полугодии. Выполняя заказ ОАО "Российские железные дороги" по выпуску тягового подвижного состава, завод реализовал продукции на сумму свыше 15,2 млрд. руб. (без НДС), что на 63,8% превышает показатели аналогичного периода 2012 г. За январь-июнь реализовано 285 секций магистральных и промышленных электровозов следующих типов: двухсистемные пассажирские ЭП20 "Олимп" с асинхронным приводом; пассажирские односекционные переменного тока ЭП1 с модификациями; грузовые двухсекционные переменного тока 2ЭС5К "Ермак"; грузовые трехсекционные переменного тока 3ЭС5К "Ермак"; грузовые двухсекционные постоянного тока 2ЭС4К "Дончак"; тяговые агрегаты НП1 (трехсекционные).

За январь-июнь объемы платежей предприятия в федеральный, областной и местный бюджеты возросли на 79,7% от показателей первого полугодия 2012 г. и превысили 1,75 млрд. руб.

В рамках Коллективного договора с 1 июля на заводе проведено дифференцированное увеличение тарифных ставок рабочих, служащих, специалистов и руководителей, позволяющее компенсировать рост инфляции.

Численность персонала превышает 11,7 тыс. чел., НЭВЗ является крупнейшим работодателем Ростовской области. (Пресс-служба ООО "НЭВЗ"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ТВЕРСКОЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ТВЗ) ПОЛУЧИЛО СЕРТИФИКАТЫ НА ДВУХЭТАЖНЫЕ ВАГОНЫ

Тверской вагоностроительный завод (ОАО "ТВЗ", входит в состав ЗАО "Трансмашхолдинг") получил в Регистре сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (РСФЖТ) сертификаты соответствия на все три модели двухэтажных вагонов - пассажирский купейный спальный, пассажирский купейный штабной и вагон-ресторан.

В рамках договора, подписанного в декабре 2010 г., ОАО "ТВЗ" до конца 2013 г. изготовит и поставит заказчику 50 двухэтажных пассажирских вагонов различных моделей. Пассажиrowместимость двухэтажного спального вагона с четырехместными купе - 64 спальных места, вагона СВ - 30 спальных мест, штабного - 50 спальных мест (в том числе 2 специально оборудованных места для проезда инвалида и сопровождающего лица). В вагоне-ресторане могут одновременно разместиться 48 посетителей в обеденном зале и 6 человек в баре.

Получению сертификата предшествовал полный комплекс сертификационных испытаний на соответствие вагонов моделей 61-4465, 61-4472 и 61-4473 всем требованиям, касающимся санитарных норм, комфорта пассажиров, пожарной безопасности, безопасности движения, экологии и т. д. Учитывая инновационность двухэтажного подвижного состава и то, что по отдельным параметрам сертификация проходила на соответствие утвержденным Минтрансом базисов, в течение года будет вестись подконтрольная эксплуатация в соответствии с разработанной и утвержденной методикой. Полученная информация станет основанием для дальнейшего совершенствования этой принципиально новой для России железнодорожной техники и процесса ее сертификации. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

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

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

СНГ: ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ (ЕЭК) ВВЕЛА 5%-НУЮ ПОШЛИНУ НА КУХОННЫЕ ВЫТЯЖКИ

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) ввела 5%-ную пошлину на кухонные вытяжки, указывается в сообщении ЕЭК. "Коллегия ЕЭК решила повысить ставки ввозных таможенных пошлин на вытяжные колпаки и шкафы с 0% до 5% от таможенной стоимости. Решение касается кухонных вытяжек размером не более чем 100x130 см, номинальным напряжением до 250 В, производительностью до 1500 куб. м/ч, с жирулавливающим элементом или местом для его установки, с посадочным местом для подсоединения воздуховода", - говорится в сообщении.

"Данное решение направлено на поддержку производителей стран Таможенного союза", - пояснил директор департамента таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ЕЭК Виталий Гудин.

Решение вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования.

Евразийская экономическая комиссия создана решением президентов Казахстана, России и Беларуси в 2011 г. в качестве единого постоянно действующего регулирующего органа Таможенного союза и Единого экономического пространства (ЕЭП).

ЕЭК имеет статус наднационального органа управления. Организация не подчинена какому-либо из правительств трех стран. Решения комиссии обязательны для исполнения на территории трех стран. Основной задачей ЕЭК является обеспечение условий функционирования и развития ТС и ЕЭП, а также выработка предложений о дальнейшем развитии интеграции. ([Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Forbes.kz/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

АЗЕРБАЙДЖАН: НАЧАТА ПРОДАЖА ПЕРВОЙ ПАРТИИ ДЕКОДЕРОВ ДЛЯ ЦИФРОВОГО ТВ

Завод РЕУК Министерства оборонной промышленности Азербайджана начала продажу первой партии DVB-T-декодеров для цифрового телевидения, сообщили на заводе.

Устройства, произведенные на мощностях завода под брендом DVB-T РЕУК, доступны в продаже как в Баку, так и в районах Азербайджана. Рыночная стоимость декодеров составляет 30 манатов.

В настоящее время заводом произведено порядка одной тысячи единиц декодеров.

Декодеры предназначены для просмотра социального пакета. Устройства успешно прошли тестовое испытание. За заводом были закуплены компоненты для производства дополнительно еще семи тысяч декодеров. Их производство будет регулироваться в соответствии с потребительским спросом.

Поставщиком комплектующих выступает китайская компания BVK Electronics Corp. Ltd., продукция которой сегодня пользуется спросом в ряде стран СНГ и Восточной Европы. ([Trend.az/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Trend.az/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

МИРОВОЙ РЫНОК: КОМПАНИЯ PANASONIC CORP. КУПИТ 13% АКЦИЙ GORENJE D. D.

Японский производитель электроники Panasonic решил приобрести около 13% в словенском Gorenje за \$12,9 млн.

Panasonic делает упор на то, что участие в Gorenje поможет ускорить экспансию в Восточной Европе и России в частности.

Кроме того, японцы отчаялись вывести в плюс свой бизнес по производству электроники, и заявили о том, что увеличат инвестиции в разработку бытовой техники.

Таким образом, Panasonic бросает вызов таким компаниям как Bosch, Whirlpool и Electrolux.

Доля в Gorenje обойдется компании в \$12,9 млн. Уникальность словенского игрока заключается в том, что он продает свои товары под разными брендами в 90 странах и экспортирует 95% произведенной продукции.

Совместно Panasonic и Gorenje будут разрабатывать стиральные машины, холодильники и встраиваемые печи. Кроме того, они займутся совместным продвижением продукции на территории Европы.

Японская компания пообещала, что не будет наращивать долю в Gorenje в течение пяти лет, если не получит на это разрешение у совета директоров словенского партнера. Рыночная капитализация Gorenje составляет всего \$66 млн., что, однако, немало по меркам биржи Любляны. ([РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://РБК-Украина/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

НИДЕРЛАНДЫ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ROYAL PHILIPS ELECTRONICS N.V. ЗА II КВАРТАЛ 2013 ГОДА ПОВЫСИЛАСЬ

Чистая прибыль нидерландской компании Royal Philips Electronics N.V. (Koninklijke Philips Electronics), крупнейшего в Европе производителя бытовой электроники, за II квартал составила 317 млн. евро против прибыли в 102 млн. евро за II квартал 2012 г. (рост в 3,1 раза). Такие данные содержатся в отчете компании. Объем продаж за отчетный период вырос на 3% (на сравнительной основе) и достиг 5,65 млрд. евро. Показатель EBITDA составил 603 млн. евро.

Результаты компании за II квартал оказались выше прогнозов экспертов. Росту показателей способствовали сильные итоги деятельности всех трех подразделений (здравоохранение, потребительская электроника, световые решения), отметили в Philips. По итогам отчетности за II квартал компания подтвердила прогноз на 2013 г.

Аналитики, опрошенные Reuters, прогнозировали чистую прибыль на уровне 262 млн. евро при продажах на уровне 5,596 млрд. евро.

Нидерландская компания Royal Philips Electronics N.V. специализируется на производстве бытовой электроники, а также предоставлении услуг и комплексных решений для сферы здравоохранения и потребительской электроники. ([РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://РБК-Украина/Машиностроение_Украины_СНГ_мира))

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

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

**УКРАИНА: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ НАШЛО
ЭФФЕКТИВНУЮ АЛЬТЕРНАТИВУ РАКЕТНОМУ КОМПЛЕКСУ «САПСАН»**

Министерств обороны Украины нашло эффективную альтернативу ракетному комплексу "Сапсан". Об этом сообщил министр обороны Украины Павел Лебедев. "Например, есть одна такая программа (ракетный комплекс "Сапсан"), исполнители которой на протяжении пяти лет потратили значительные средства, а результата не получили. За это время другим предприятием создана эффективная альтернатива в виде нового ракетного комплекса", - отметил Лебедев.

По его словам, другое предприятие оборонного комплекса создало ракету, которая по некоторым параметрам оказалась эффективнее, а ее производство на территории Украины имеет более широкие перспективы в экономическом плане. "Оно предусматривает большую загрузку отечественных предприятий, а также продажу изделий на рынки третьих стран. Планируется, что опытный образец мы получим уже в этом году, а его производство начнется в 2014-2015 гг.", - добавил министр.

Ранее Лебедев сообщал, что Министерство обороны отказалось от проекта ракетного комплекса "Сапсан". (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: ВЕРХОВНАЯ РАДА РАЗРЕШИЛА
ПРЕДОСТАВИТЬ ГОСГАРАНТИИ ПОД ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГК «УКРОБОРОНПРОМ»**

Верховная Рада разрешила правительству предоставлять государственные гарантии под обязательства госконцерна "Укроборонпром". За соответствующие поправки в закон о государственном бюджете на 2013 г. проголосовали в четверг 237 депутатов из 343 зарегистрировавшихся.

Погашение заимствований под госгарантии планируется за счет взносов предприятий-участников "Укроборонпрома".

Более детальная информация о планируемой реструктуризации предприятий госконцерна отсутствует.

Госконцерн "Укроборонпром" создан в соответствии с указами президента от 9 и 28 декабря 2010 г., а также постановлением правительства №1221 от 29 декабря 2010 г.

В соответствии с принятым парламентом в июне 2011 г. законом Украины, "Укроборонпром" совместно с правительством обеспечивает управление объектами госсобственности в ОПК.

На сегодняшний день участниками госконцерна выступают 134 предприятия украинского ОПК, включая госкомпанию "Укрспецэкспорт" и ее дочерние предприятия. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: ПОДПИСАН ЗАКОН О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ГК «УКРОБОРОНПРОМ»
ГОСГАРАНТИЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ**

Президент Украины Виктор Янукович подписал закон №396-VII, согласно которому "Укроборонпрому" будут предоставлены государственные гарантии для обеспечения выполнения обязательств. Об этом сообщается на сайте Верховной Рады.

Верховная Рада Украины (ВР) 4 июля приняла в первом чтении и в целом законопроект №2373а "О внесении изменения в закон Украины "О Государственном бюджете Украины на 2013 г." относительно государственных гарантий (о Государственном концерне "Укроборонпром)". "За" проголосовали 237 народных депутатов при минимально необходимых 226.

Законом предусматривается возможность предоставления государственных гарантий (по решению Кабинета министров Украины) для обеспечения выполнения обязательств государственного концерна "Укроборонпром". Условия предоставления таких государственных гарантий будут также устанавливаться Кабмином.

В I квартале чистая прибыль ГК "Укроборонпром" составила 50 млн. грн. против убытков в 35 млн. грн. годом ранее.

"Укроборонпром" является недавним образованием в структуре оборонно-промышленного комплекса Украины. 30 декабря 2010 г. Янукович подписал Указ "О мерах по повышению эффективности деятельности оборонно-промышленного комплекса Украины", в котором поручил Кабинету министров создать государственное хозяйственное объединение "Укроборонпром" из государственных предприятий, осуществляющих хозяйственную деятельность в сфере разработки, изготовления, реализации, ремонта, модернизации и утилизации вооружения, военной и специальной техники и боеприпасов, участвующих в военно-техническом сотрудничестве с иностранными государствами.

По состоянию на конец 2012 г. в состав государственного концерна "Укроборонпром" были переданы 130 предприятий оборонного комплекса Украины.

В марте президент Украины заявил, что необходимо проработать вопрос реструктуризации предприятий ОПК, потому что дальнейшая финансовая поддержка со стороны государства для улучшения состояния предприятий концерна "Укроборонпром" без их реструктуризации будет неэффективной. По его словам, концерну "Укроборонпром" нужна существенная помощь в реализации внешнеторговых контрактов.

Правительство намерено утвердить государственную программу реформирования и развития ОПК до 2017 г. В то же время, как ранее заявляли в "Укроборонпроме", вопрос о приватизации "Укроборонпрома" не будет рассматриваться до 2015 г. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ДЛЯ ТАНКОВ РАЗРАБОТАЛИ РОБОТ-ПУЛЕМЕТ

Новейшую боевую машину пехоты "Курганец-25" и танк "Армата" оборудовали роботом, который автоматически уничтожает выбранную цель: стреляет сам, пока она не будет поражена. Об этой разработке рассказал заместитель гендиректора концерна "Тракторные заводы" Михаил Левшунов. По его словам, работы над дистанционно управляемым модулем ведутся в рамках разработки новых образцов наземной техники. При этом раскрывать детали проекта Левшунов не стал, сославшись на закрытость данных.

В то же время источник в оборонно-промышленном комплексе рассказал, что модуль вооружат крупнокалиберным пулеметом "Корд" разработки нижегородского ЦНИИ "Буревестник". С его помощью можно уничтожать воздушные и наземные цели. Благодаря тепловизору установка сможет работать ночью, в дождь и туман.

"Сейчас новый модуль смонтирован на перспективную боевую машину пехоты "Курганец-25", которая в будущем заменит все нынешние БМП и БТР. Ее впервые покажут в сентябре на IX Международной выставке вооружения, военной техники и боеприпасов Russia Arms Expo в Нижнем Тагиле. Кроме "Курганца" дистанционный модуль можно будет

ставить также на перспективную самоходную гаубицу "Коалиция" и бронетранспортеры "Бумеранг", - пояснил представитель ОПК.

В командовании Сухопутных войск подтвердили планы по внедрению роботизированных пулеметов на все виды техники. "Сейчас на танках и самоходках стоят пулеметы с обычными прицелами открытой установки. Чтобы из них стрелять, нужно вылезти из люка, а значит, стать уязвимым для огня противника. Роботизированные системы позволяют вести стрельбу дистанционно, не покидая бронированного корпуса машины. Кроме того, в автоматизированном пулемете можно выбрать цель, и дальше автомат сопровождения будет ее отслеживать, пока не уничтожит. Это особенно удобно для поражения высокоманевренных целей, - сказал представитель Сухопутных войск.

Он добавил, что установки оборудованы телевизионным и тепловизионным прицелами, которые видят цель днем и ночью в любых погодных условиях. Траекторию движения цели вычисляет бортовой компьютер, который передает команды управления на высокоскоростные электродвигатели, перемещающие орудия. Захват цели и управление пулеметом производятся джойстиком с рабочего места оператора по мониторам системы управления, на который выводится изображение с телекамер и тепловизоров.

"Компьютер определяет тип цели и ее параметры - скорость, высоту, траекторию движения, рассчитывает поправки на ветер и баллистику. Так что экипажу надо только указать цель, все остальное модуль сделает сам", - пояснил офицер, участвующий в испытаниях.

Как пояснил редактор Интернет-проекта "Отвага-2004" Виталий Моисеев, модульный принцип создания боевой техники сейчас повсеместно используются не только в России, но и в западных странах. "Финны ставят такие системы на бронетранспортеры Patria, украинцы - на БТР-3 и БТР-4, американцы - на Stryker. На танках серийно дистанционные модули ставят американцы на M1A2SEP, немцы - на Leopard 2A7, а также украинцы на Т-84 "Оплот". По своим возможностям модуль разработки "Буревестника" не уступает американским и немецким и превосходит финские, украинские и др., у которых нет автомата сопровождения цели", - сказал Моисеев. (Пресс-служба Концерна "Тракторные заводы"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИНДИЯ: ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАЦИОННОГО ВАРИАНТА РАКЕТЫ «БРАМОС» НАЧНУТСЯ В 2014 ГОДУ

Летные испытания авиационного варианта ракеты "БраМос" начнутся в 2014 г. Об этом на шестом международном военно-морском салоне "МВМС-2013" сообщил руководитель компании "БраМос аэроспейс" доктор Сиватхану Пиллей.

По его словам, в настоящее время корпорацией "Хиндустан аэронотикс лимитед" (ХАЛ) в Насике завершается модернизация двух истребителей Су-30МКИ для летных испытаний ракет "БраМос". Самолеты подверглись некоторому усовершенствованию, чтобы обеспечить возможность установки под фюзеляжем новой ракеты и ее интеграции с системой управления огнем. Кроме того, проведено усиление крыла истребителей.

Габаритно-массовые макеты ракеты "БраМос" уже изготовлены и доставлены в Индию. Также изготовлена аппаратура предстартовой подготовки и пуска. В текущем году будет выполнен первый полет Су-30МКИ с габаритно-весовым макетом ракеты для проверки аэродинамики самолета-носителя с "БраМосом", размещаемым на подфюзеляжном пилоне. "Реальные пуски авиационного варианта "Брамоса" начнутся в 2014 г.", - подчеркнул С. Пиллей.

Ракета "БраМос" воздушного базирования будет несколько отличаться от остальных версий, поскольку сама платформа Су-30МКИ работает на сверхзвуковых скоростях, и, таким образом, исключается необходимость разгонять ракету до аналогичной скорости. "Соответствующую скорость обеспечат ракете двигатель меньшей массы и модернизированный носовой обтекатель, а дополнительный стабилизатор - устойчивость во время полета", - сказал С. Пиллей. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

Чистая прибыль американского оборонно-промышленного концерна Lockheed Martin в соответствии с US GAAP за II квартал выросла на 10% до \$859 млн. против \$781 млн. за II квартал 2012 г. Такие данные содержатся в отчете компании. Объем продаж концерна в отчетном периоде снизился на 4,3% и составил \$11,4 млрд. против прошлогоднего показателя в \$11,9 млрд. Консолидированная операционная прибыль компании увеличилась на 8,9% до \$1,298 млрд. против \$1,192 млрд. за II квартал 2012 г.

Прибыль на акцию компании составила \$2,64 против \$2,38 во II квартале 2012 г.

По итогам результатов за II квартал компания повысила прогноз по прибыли на акцию на весь 2013 г. до \$9,2-9,5.

Результаты компании по итогам квартала вновь превзошли ожидания экспертов. Аналитики ожидали, что прибыль компании на акцию по итогам отчетного квартала составит \$2,2 при выручке \$11,12 млрд. Эксперты ожидают прибыли на акцию компании по итогам года на уровне \$9,01 при выручке \$44,9 млрд.

Компания продемонстрировала результаты, которые оказывались выше прогнозов экспертов, на протяжении четырех из пяти последних отчетных кварталов.

Компания Lockheed Martin разрабатывает и производит широкий спектр вооружений, предоставляет информационные решения в области безопасности. В частности, Lockheed Martin производит военные самолеты F-35, F-22 и F-16, а также ракетное вооружение, системы наведения, мобильные противоракетные комплексы THAAD. Основными заказчиками являются Министерство обороны США и другие американские военные ведомства. Штат корпорации составляет около 123 тыс. человек. (РБК-Украина/[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.

МИРОВОЙ РЫНОК: ГРУППА NTN-SNR ВЫПУСТИЛА НОВУЮ СЕРИЮ СФЕРИЧЕСКИХ РОЛИКОВЫХ ПОДШИПНИКОВ

Группа NTN-SNR выпустила новую серию EE в линии сферических роликовых подшипников ULTAGE. Продукты новой серии отвечают требованиям потребителей, как OEM, так и конечных заказчиков, чье оборудование функционирует в сложных условиях - на сталелитейных производствах, в целлюлозно-бумажной промышленности, в добывающей отрасли, в подъемном оборудовании. Высокопроизводительные подшипники с уплотнением обеспечивают высокую надежность оборудованию увеличенные интервалы обслуживания, снижают выбросы в окружающую среду и обеспечивают экономию смазочных материалов.

Подшипники ULTAGE имеют одну из самых высоких в мире нагрузочную способность, продолжительных срок эксплуатации, способны эффективно работать при высоких скоростях и не требуют особого обслуживания. Название подшипников ULTAGE происходит от слияния двух слов Ultimate - максимальный, и Stage - этап, символизируя исключительные эксплуатационные характеристики подшипников. Подшипники серии ULTAGE изначально производились под маркой NTN, а после слияния двух производителей подшипников NTN Corp. и SNR Roulements вошли в производственную номенклатуру Группы NTN-SNR.

Высокие эксплуатационные качества подшипников определяются внутренней геометрией: максимально возможным диаметром и числом роликов. Стальной сепаратор позволяет использовать подшипник для высокоскоростных режимов, специальная тепловая обработка элементов подшипника в процессе производства увеличивает верхний диапазон температуры эксплуатации до 200 град. С. Базовая динамическая нагрузка на подшипник на 65% превышает значения для нагрузки на подшипники стандартной серии, а статическая нагрузка - на 35%. Продолжительность эксплуатации подшипников ULTAGE почти в пять раз больше стандартных показателей при меньшей массе. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

МИРОВОЙ РЫНОК: SCHAEFFLER GROUP ПРОДВИГАЕТ НА РЫНОК РАЗЪЕМНЫЕ СФЕРИЧЕСКИЕ РОЛИКОВЫЕ ПОДШИПНИКИ FAG

Разъемные сферические роликовые подшипники FAG активно продвигаются на рынок Schaeffler Group, владельцем марок FAG и INA. Подшипники находят широкое применение в тех машинах, где доступ к самому подшипнику затруднен, и их конструкция позволяет значительно сократить время на замену этого машинного компонента, и, снизив время простоя оборудования, обеспечить экономическую выгоду. Разъемные подшипники FAG широко применяются в целлюлозно-бумажном производстве, конвейерном оборудовании, конвертерах, прокатных станах, приводных системах, сушильных цилиндрах, вентиляционном оборудовании.

Во многих случаях сферические роликовые подшипники монтируются на вал в составе целого комплекса машинных компонентов и очень часто для их замены требуется потратить достаточно много времени, прежде обеспечив демонтаж зубчатых колес или привода, разборку составных валов. При использовании разъемных подшипников часть операций и задач просто нет необходимости выполнять. В разъемных подшипниках внутреннее кольцо, внешнее кольцо и сепаратор состоят из двух частей, которые соединяются винтами. Разъемные роликоподшипники могут быть установлены вместо неразъемных подшипников с закрепительной втулкой, главное условие замены - соблюсти равенство наружного диаметра, ширины наружного кольца и установочного диаметра на вал у неразъемного подшипника и у разъемного. Причем при замене неразъемных подшипников разъемными дополнительной механической обработки не требуется. Производственная программа Schaeffler Group включает разъемные сферические роликоподшипники диаметром 55-630 мм. Как правило, наружный диаметр, ширина наружного кольца и диаметр посадочного отверстия на вал такие же, как и у стандартных неразъемных сферических роликоподшипников конструктивных рядов 222., 230., 231., 239., 240. и 241. с закрепительными втулками.

Установка разъемных подшипников FAG обеспечивает немедленную экономическую выгоду. На химическом заводе после замены подшипника внешним диаметром 230 мм на разъемный время замены подшипника снизилось с 14 до 3 часов, а общая величина потерь из-за простоя оборудования уменьшилась с 280000 до 60000 евро, обеспечив потребителю существенную экономию. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

США ОТКРОЮТ НОВЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КРУПНОГАБАРИТНЫХ ПОДШИПНИКОВ THE TIMKEN COMPANY

Новый технологический и тестировочный центр для крупногабаритных подшипников планируется к открытию производителем подшипников The Timken Company. В кампусе учебного заведения Stark State College в Огайо будет организована площадка для разработок и проверок крупногабаритных подшипников внешним диаметром до 13 футов. В строительство и оборудование планируется инвестировать \$14 млн. Основной целью нового проекта является сокращение срока разработки надежных, экономически эффективных подшипников для промышленного сектора, в том числе для ветроэнергетики.

На оборудовании в центре будут испытываться крупногабаритные подшипники в условиях, максимально приближенным к реальности. Для подшипников, предназначенных для ветроэнергетики максимально подробно будут смоделированы непростые условия эксплуатации в агрессивной среде.

Под маркой Timken производятся подшипники для главных валов мегаваттных ветротурбин, как для наземных так и для установленных в море. Подшипники для ветроэнергетики в комплексе с уплотнениями, смазочным материалом и средствами мониторинга подшипников являются частью интегрированного предложения The Timken Company для ветроэнергетических установок. Например, коррозионно-устойчивые роликовые подшипники Timken Wear-Resistant Roller Bearings разработаны с целью увеличения продолжительности времени эксплуатации подвижных компонентов и снижения влияния факторов, вызывающий ускоренный износ, например, точечное выкрашивание подшипников главного вала, проскальзывание и расслоение цилиндрических подшипников редуктора.

Конические роликовые подшипники UltraWind сверхбольшого диаметра обладают особой конструкцией дорожек качения и высокой жесткостью, самой высокой продолжительностью эксплуатации. ([www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://www.podshipnik.ru/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ШВЕЦИЯ: КОМПАНИЯ SKF ПОСТАВИТ ПОДШИПНИКИ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ TURBOMESA

Компания SKF подписала долгосрочный контракт на 900 млн. шв. крон с компанией Turbomesa, подразделением французского концерна Safran. Контракт предусматривает поставку подшипников для последнего поколения двигателей Turbomesa. "Подшипники, используемые в двигателях вертолетов, являются основными компонентами, которые снижают износ, повышают срок службы и общие эксплуатационные характеристики двигателя.

Компания SKF гордится подписанием этого контракта, который демонстрирует уверенность компании Turbomesa в качестве нашей продукции и позволит укрепить партнерские отношения", - заявил Стефан Ле-Мунье, руководитель подразделения SKF Aerospace. "Мы рады подписать этот контракт с компанией SKF, которая зарекомендовала себя в качестве надежного партнера в области инноваций и высокоэффективных инженерных разработок.

Этот контракт демонстрирует нашу стратегию определения основных поставщиков и использования их потенциала для создания современных разработок на долгосрочной основе", - заявил Оливье Андриес, президент и главный исполнительный директор компании Turbomesa.

Новый двигатель Aggano мощностью 1100 л. с. был разработан для оснащения вертолетов со взлетной массой 4-6 т. По сравнению с другими двигателями, в настоящее время находящимися в эксплуатации, расход топлива у двигателя Aggano будет снижен на 10-15%, что позволит получить улучшенные летные характеристики (дальность полета, грузоподъемность) и снизить негативное воздействие на окружающую среду.

SKF Aerospace предоставляет высокотехнологичные инженерные решения, разработанные по индивидуальным требованиям, для производителей самолетов, вертолетов, двигателей и других систем, включая подшипники основного вала и трансмиссии, уплотнения и высокоточные изделия из эластомеров. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua))

ЯПОНИЯ: NSK CORP. МАРКИРУЕТ ИНДИВИДУАЛЬНЫМ НОМЕРОМ КАЖДЫЙ ПОДШИПНИК, ВЫПУЩЕННЫЙ ДЛЯ ВЕТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

Стандарт подшипников NSK для ветровых турбин продолжает усложняться. Теперь производитель подшипников NSK, идущих на нужды ветроэнергетической отрасли и выпущенных в соответствии со стандартом U303, маркирует индивидуальным номером каждый подшипник. Каждое изделие снабжается большим пакетом документов, включающим не только данные и его производстве, но и так же результаты тестирования исходного материала, параметров процесса термической закалки подшипниковых колец и тел качения, результаты промежуточных проверок в течение всего технологического цикла производства подшипника и финальной проверки, далее фиксируется вся история использования подшипника. Для нужд ветроэнергетической отрасли требуются подшипники диаметром 100-700 мм, иногда до 2 м, и поэтому в мире не так много производителей, которые способны выдержать строгие стандарты для таких крупногабаритных подшипников.

На рынок ветроэнергетики подшипники NSK вышли во второй половине 1990-х годов века, когда рынок был практически монополизирован европейскими производителями. Но к сегодняшнему дню NSK уже обслуживает энергетиков США, Индии, Китая и ряда европейских стран. По уверениям компании, 9 из входящих в Top-10 производителей ветроэнергетического оборудования используют подшипники NSK. За последние годы научно-исследовательские департаменты NSK Corp. сохранили большой прогресс в части оптимизации конструкции подшипников для ветроэнергетики, работающих в исключительно неблагоприятных условиях, при высоких динамических нагрузках. Подшипники для наземных и морских турбин выпускаются исключительно из высококачественной стали, собираются на отдельно выделенных производственных площадках и упаковываются особым образом для предотвращения повреждений при транспортировке и хранении. Такой особенный подход к крупногабаритным подшипникам начал усиленно разрабатываться несколько лет назад, когда в компании началась глобальная перестройка инженеринговых процессов в сфере модификации и разработки подшипников для специального применения, адаптированных в соответствии с требованиями отдельных заказчиков. Новая организационная структура предполагала перенос инженеринговых процессов в центры-сателлиты, ответственные за работу в том или ином географическом или отраслевом секторе рынка.

Компания NSK Ltd., японский производитель подшипников, была основана в 1916 г. NSK производила первые в Японии шариковые подшипники. Производственная программа компании включает сверхпрецизионные подшипники и роликовые подшипники, корпусные подшипники, однорядные и двухрядные радиально-упорные шарикоподшипники, шариковинтовые передачи, системы линейного перемещения, шпиндели. (www.podshipnik.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua))

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

Журнал на русском языке выходит дважды в месяц
в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf и *.html) виде
РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ТОЛЬКО ПО ПОДПИСКЕ

Металл Украины

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 21879 в "Каталоге изданий Украины" ГП "Пресса"
Абон. ящик 3749, Днепропетровск, 49064, Украина
Тел.-факсы: +38 056 3701434, 3701435 <http://www.business.dp.ua/>

bw@business.dp.ua

УКРАИНА: АНТИМОНОПОЛЬНЫЙ КОМИТЕТ (АМКУ) ОШТРАФОВАЛ ГП «ВИННИЦАТРАНСПРИБОР»

Антимонопольный комитет Украины оштрафовал ГП "Винницатрансприбор" (Винница) 5 млн. грн. за нарушение конкурентного законодательства в виде злоупотребления монопольным (доминирующим) положением на общегосударственном рынке запорно-пломбировочных устройств. Об этом сообщила пресс-служба АМКУ.

ГП "Винницатрансприбор" относится к сфере управления Министерства инфраструктуры Украины и на правах юридического лица входит в состав Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

Предприятие основано в 1952 г. и до августа 2000 г. имело название - Винницкие государственные дорожные механические мастерские.

29 наименований продукции, производимых предприятием, защищены патентами разных стран. Из них 27 наименований продукции защищены патентами Украины, одно - патентом США и одно - патентом Молдовы. Продукция предприятия пользуется спросом у предприятий Латвии, Литвы, Молдовы, России, Украины и Эстонии.

Основные виды продукции: запорно-пломбировочные устройства, пломбы, тиски пломбировочные, ножницы для резки стального каната и проволоки, рейферы для разгрузки и погрузки сыпучих грузов, элементы электрических рельсовых цепей железных дорог, штампы и печати, товары народного потребления. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Анализ**ГЕРМАНИЯ: РЫНОК ЭЛЕКТРОМЕДИЦИНСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ В 2011 ГОДУ ВЫРОС**

По данным ZVEI (Ассоциации германских фирм электротехнической и электронной промышленности), емкость мирового рынка электро медицинского оборудования в 2010 г. составила 80 млрд. евро и распределялась следующим образом (%): США - 28, Япония - 9, КНР - 7, Германия - 4, Европа (без Германии) - 22, Азия (без КНР и Японии) - 16, Америка (без США) - 7, прочие регионы - 7. Эта группа оборудования включает традиционные рентгеновские аппараты (стационарные и передвижные), компьютерные томографы, радиотерапевтическое оборудование, магнитно-резонансные томографы, ультразвуковые диагностические системы, традиционную ядерную медтехнику, позитронно-эмиссионные томографы, эндоскопы, электрокардиографы, аппараты для мониторинга кровяного давления, приборы для наблюдения за больными, озоновые, кислородные и аэрозольные терапевтические приборы, аппаратуру для анестезии, электронные стимуляторы, ультразвуковые терапевтические приборы, слуховые аппараты, бормашины, искусственные почки, массажное оборудование.

По сравнению с 2000 г. мировое производство электро медицинского оборудования в 2010 г. возросло на 33 млрд. евро, или на 70%; доля в нем Америки и Азии составила по 1/3, а Европы - 29%. В глобальном видимом потреблении указанного оборудования удельные веса названных регионов равнялись соответственно 35%, 32% и 26%.

Среди стран лидером по емкости рассматриваемого рынка являются США. Их видимое потребление в 2010 г. составило более 22 млрд. евро, что превысило этот показатель во вместе взятых (следующих за ними) Японии (7,1 млрд. евро), КНР (5,6 млрд.), Республике Корея (4,5 млрд.) и Германии (3,4 млрд.). Десятью годами ранее США также занимали первое место (16,4 млрд. евро), опережая Японию (5,1 млрд.), Германию (2,9 млрд.), Великобританию (2,1 млрд.) и Францию (1,8 млрд.).

В Германии на электро медицинское оборудование приходится 5% всего оборота электротехнической и электронной отрасли страны. Его отгрузки за последние 10 лет почти удвоились (до 9 млрд. евро в 2011 г.), а доля в них экспорта возросла с 74% до 78%.

Производством электро медицинского оборудования в Германии занимается около 33 тыс. человек, что составляет примерно 4% общего числа работающих в электротехнической и электронной промышленности. За последние 10 лет занятость в сегменте электро медицинского оборудования увеличилась на 12 тыс. человек, или более чем на 56%. Годовые продажи в расчете на одного занятого в этом сегменте составляют 276 тыс. евро против 211

тыс. в электротехнической и электронной отрасли в целом.

Как видно из приведенной выше доли экспорта в отгрузках, сегмент электро медицинского оборудования сильно ориентирован на внешние рынки сбыта, среди которых возрастающее значение в последние годы приобретают страны, не входящие в ЕС, в частности развивающиеся государства Азии и Южной Америки, а также Россия и США, которые объявили улучшение медицинского обслуживания их населения одной из своих важнейших политических задач.

В 2011 г. экспорт электро медицинского оборудования из Германии (с учетом поставок компаниями, не специализирующимися на его производстве, а также реэкспорта) равнялся 10,8 млрд. евро, что составило 7% совокупного вывоза электротехнической и электронной продукции из страны, вдвое превысило уровень отгрузок за границу 10 годами ранее и было намного больше импорта (5,4 млрд. евро). Примерно 46% экспортных поставок (около 5 млрд. евро) пришлось на Европу, 28% (3 млрд. евро) на США и 21% (2,3 млрд. евро) на Азию; для сравнения отметим, что в 2002 г. доли этих покупателей равнялись 47%, 33% и 18% соответственно.

Среди стран второе (после США) место в экспорте рассматриваемого оборудования из Германии занимает КНР (ее доля в 2011 г. составила 7,4%), третье Россия (5,6%) и четвертое Нидерланды (5,5%). Далее следуют Франция (5%), Япония (4,4%), Италия (3,4%) и Великобритания (3,4%).

В 2011 г. доля продукции, вывезенной из Германии, в общих продажах электро медицинского оборудования в Европе (без Германии) исчислялась в 29%, или была на 8%-ных пунктов больше, чем в 2001 г. Экспортные поставки германского электро медицинского оборудования в Азию за последние 10 лет увеличились в 4 раза, а их удельный вес в совокупном видимом потреблении данного оборудования в регионе (возросшем с 11,7 млрд. до 25,4 млрд. евро) повысился с 7% до 9%.

В США позиции германских экспортеров электро медицинского оборудования также улучшились. Их доля в общих продажах указанного оборудования на американском рынке возросла с 6,5% в 2001 г. до 10,5% в 2010 г., когда емкость этого рынка составляла 28 млрд. евро.

Среди факторов, содействующих успешному развитию электро медицины в Германии, эксперты ZVEI называют более быстрое и менее затратное, чем, например, в США, получение разрешений от регулирующих органов на внедрение результатов НИОКР в производство, тесные связи между производителями, учеными и конечными потребите-

лями при разработке новой продукции, государственные субсидии на НИОКР (их получают более 30% фирм отрасли), наличие персонала, способного эффективно работать с наукоемким оборудованием, хорошая традиционная и новейшая (информационная) инфраструктура в стране, высокая готовность германских докторов считать себя ответственными за сокращение издержек в здравоохранительной системе Германии (в частности, путем перехода больниц на безбумажные технологии, объединения их информационно-технологических ресурсов и использования систем автоматизированного управления процессом стерилизации инструментов).

Согласно прогнозам ZVEI, до 2030 г. включительно мировые затраты на здравоохранение будут ежегодно возрастать в среднем на 6%. Наиболее быстро эти затраты (в расчете на душу населения) должны увеличиваться в России (+13%), Вьетнаме (+13%) и КНР (+12%). Что ка-

сается глобального спроса на медицинское оборудование, то он в период до 2020 г. должен повышаться примерно на 4% в год в промышленно развитых странах и на 16% в развивающихся. В результате мировые продажи данного оборудования в начале следующего десятилетия достигнут примерно 380 млрд. евро.

Ассоциация уверена, что от прогнозируемого глобального роста спроса на медицинскую технику выиграют и германские производители электро медицинского оборудования. Их высококачественная продукция позволит им сохранить прочные позиции на мировом и на внутреннем рынке. В текущем же году, как и в 2012 г., оборот этого сегмента электротехнической и электронной промышленности Германии должен возрасти в неизменных ценах примерно на 5%. (БИКИ/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СРЕДСТВ СВЯЗИ

ФИНЛЯНДИЯ: NOKIA ДОГОВОРИЛАСЬ О ПОКУПКЕ ДОЛИ SIEMENS AG В NOKIA SIEMENS NETWORKS (NSN)

Финская телекоммуникационная компания Nokia договорилась о покупке доли немецкой Siemens AG в совместном предприятии Nokia Siemens Networks (NSN) за 1,7 млрд. евро, говорится в сообщении финской компании, которая пытается выстоять в конкурентной борьбе с американской Apple и южнокорейской Samsung на рынке смартфонов.

Nokia Siemens Networks, которая является производителем и поставщиком в области решений для широкополосной мобильной связи, на протяжении последних кварталов демонстрировала прибыли, чему способствовало проведение программы реструктуризации бизнеса и сокращения издержек, а также фокусировка на поколении мобильной связи 4G. В I квартале скорректированный показатель EBIT компании составил 196 млн. евро.

Компания, которая является совместным предприятием финской Nokia и немецкой Siemens AG, была образована в 2007 г. По мнению главы Nokia Стивена Элопа, NSN является лидером в области технологий широкополосной беспроводной мобильной передачи данных LTE, что дает ей привлекательные возможности для роста и развития бизнеса.

NSN осуществляет свою деятельность более чем в 150 странах, штаб-квартира расположена в Эспо. В апреле 2012г. Nokia заявила, что желает продать NSN или вывести акции компании на биржу.

Сделка между Nokia и Siemens может быть завершена в течение III квартала по получении соответствующего одобрения со стороны регулирующих органов. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: ПРОДАЖИ ТЕЛЕФОНОВ NOKIA ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА НЕ ОПРАВДАЛИ ОЖИДАНИЙ

Финская Nokia во втором квартале продала меньше телефонов, чем ожидалось, показав, что еще далека от возвращения себе рыночной доли, которую у нее отобрали конкуренты Samsung и Apple. Об этом сообщает Reuters.

Nokia поставила 7,4 млн. смартфонов Lumia, что на 32% больше, чем было в первом квартале, но на 8,1 млн. аппаратов меньше, чем прогнозировали аналитики, опрошенные Reuters.

Продажи обычных мобильных телефонов тоже не дотянули до прогнозов: финская компания продала 53,7 млн. аппаратов против ожидавшихся 56,2 млн.

При этом, Nokia указала на то, что объем наличных на счетах почти совпал с рыночными ожиданиями и составил 4,1 млрд. евро.

Среди всех смартфонов на базе операционной системы Windows Phone наиболее популярным у пользователей оказался Lumia 520 производства финской компании Nokia. Текущая доля рынка для данного устройства оценивается в 12,5%, что выше, чем у популярной модели Lumia 920 с ее 12%. Тройку лидеров замыкает модель HTC Windows Phone 8x.

5 июля международное рейтинговое агентство S&P понизило долгосрочный рейтинг финской Nokia до B+ с BB- со "стабильным" прогнозом. Краткосрочный рейтинг компании был подтвержден на уровне B.

Данные рейтинговые действия связаны с выкупом компанией 1 июля 50%-ной доли у немецкой Siemens в совместном предприятии Nokia Siemens Networks за 1,7 млрд. евро и пересмотром агентством профиля финансового риска компании в связи с этой сделкой со "значительного" до "агрессивного".

S&P ожидает, что на фоне покупки NSN объем чистых денежных средств Nokia по состоянию на конец 2013 г. составит лишь 1,3 млрд. евро против 3 млрд. евро ранее. Эта оценка связана с тем, что сделка с Siemens завершится лишь в III квартале и не окажет благотворного влияние на финансовые показатели компании за 2013 г., одновременно ослабив ее денежную позицию. (РБК-Украина/[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**

УКРАИНА: MAN TRUCK & BUS AG ПОСТАВИТ КРУПНЕЙШУЮ ПАРТИЮ ТЯГАЧЕЙ ДЛЯ АГРОХОЛДИНГА «МРИЯ»

Тернополье руководством агрохолдинга "Мрия" была проведена деловая встреча с представителями компании MAN Truck & Bus AG с целью обсуждения плана поставки 269 тягачей, согласно контракту, который был подписан в июне. На встрече обсуждались сроки поставки техники и перспективы дальнейшего сотрудничества. Также был поднят вопрос о закупке дополнительных 200 единиц техники.

В настоящее время согласно подписанному соглашению агрохолдинг уже приобрел 269 тягачей. Благодаря такому пополнению техники в холдинге будет создано более 300 рабочих мест. "Мрия", как социально ответственная компания, всегда заботится о общине своего присутствия, поэтому и создает рабочие места для земляков.

"Мы всегда работаем с лучшим: обрабатываем богатую черноземами землю в стране, имеем лучших поставщиков семян, выращиваем его на собственном семенном заводе. Цель компании - оставаться аграрным лидером, поэтому наша обслуживающая техника также высокого класса", - говорит Владислав Луговский, директор по производству "Мрия Агрохолдинг".

О будущем сотрудничестве и планы закупок техники говорили и представители немецкой компании.

"Мрия" для нас это давний и надежный партнер. Наша совместная работа - это слаженное сотрудничество двух профессиональных команд, благодаря чему мы достигаем успехов не через разовые сделки, а через глубокое понимание бизнеса друг друга и построение прочных и долгосрочных отношений. Мы рады тому, что высокое качество продуктов MAN, наших услуг и сервиса востребованы в такой современной компании", - поделился Александр Остапович, коммерческий директор MAN Truck & BUS Ukraine.

"С каждым годом земельный актив компании увеличивается, поэтому работы у нас всегда хватает. Мы тщательно подбираем персонал, но понимаем, что с развитием современных технологий не все могут соответствовать высоким требованиям для работы в компании. Именно поэтому в холдинге действует специальная система обучения работников, которые в этом нуждаются. Благодаря такому подходу наши земляки смогут не только иметь достойную заработную плату и социальное обеспечение, но и реализовывать свой потенциал в работе с техникой, которая ранее для них была лишь мечтой", - подытожил Владислав Луговский. ([Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ УВОЛИЛ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД ИМ. С. ОРДЖОНИКИДЗЕ»**

Наблюдательный совет ПАО "Харьковский тракторный завод им. Орджоникидзе" решением от 12 июля освободил от должности генерального директора общества Сергея Серебрякова. Об этом говорится в сообщении предприятия в системе раскрытия информации Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР).

Серебряков занимал должность с 21 декабря 2007 г., долей в уставном капитале эмитента не владеет.

Другим решением наблюдательный совет "Харьковского тракторного" завода назначил председателем наблюдательного совета Элеонору Босовую. Срок, на который назначено лицо - бессрочно согласно уставу общества.

Босова не владеет долей в уставном капитале эмитента, на протяжении своей деятельности занимала должность директора по корпоративным проектам. ([РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**СНГ: ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ (ЕЭК) ВВОДИТ
ЗАЩИТНУЮ ПОШЛИНУ НА ЗЕРНОУБОРОЧНЫЕ КОМБАЙНЫ НА ТРИ ГОДА**

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) вводит окончательную защитную пошлину на зерноуборочные комбайны сроком на 3 года, говорится в сообщении комиссии.

"Коллегия Евразийской экономической комиссии приняла решение ввести окончательную специальную защитную пошлину на зерноуборочные комбайны и модули зерноуборочных комбайнов на 3 года", - указывается в информации.

По словам министра по торговле ЕЭК Андрея Слепнева, специальная защитная пошлина вводится на срок до 7 марта 2016 г. включительно в процентах от таможенной стоимости.

"В 2013 г. - 26,7%, в 2014 г. - 26,2%, в 2015 г. - 25,7%, в 2016 г. - 25,2%. Поскольку установленный размер пошлины меньше ставки предварительной защитной пошлины, действовавшей с февраля, то разницу таможенные службы стран союза должны будут вернуть импортерам, которые ввезли в этот период такую технику и уплатили пошлину по более высокой ставке", - уточнил он.

Между тем решением коллегии ЕЭК от 25 декабря 2012 г. была установлена предварительная специальная защитная пошлина на зерноуборочные комбайны и модули зерноуборочных комбайнов в 27,5% от таможенной стоимости.

"Анализ полученной в ходе проводимого расследования информации позволяет сделать заключение о наличии оснований для применения специальной защитной меры - резкого роста импорта и причиняемого таким импортом ущерба отрасли экономики Таможенного союза", - отмечается в тексте.

Как сообщается, в течение 2009-2011 гг. объем импорта зерноуборочных комбайнов в страны ТС в абсолютных показателях вырос на 19,9%, а в первом полугодии 2012 г. вырос по сравнению с первым полугодием 2011 г. на 92,3%. "Это привело к снижению объема производства зерноуборочных комбайнов на 14,4%, падению объемов их продаж на 43,4%, и росту товарных запасов на 67,4%. В итоге доля производителей комбайнов на рынке ТС сократилась на 14,6%-ных пункта, а прибыль - в 3,6 раза. Эти тенденции в 2012 г. усилились", - подчеркивается в информации.

Решение ЕЭК вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования на сайте комиссии.

Евразийская экономическая комиссия создана решением президентов Казахстана, России и Беларуси в 2011 г. в качестве единого постоянно действующего регулирующего органа Таможенного союза и Единого экономического пространства (ЕЭП).

ЕЭК имеет статус наднационального органа управления. Организация не подчинена какому-либо из правительств трех стран. Решения комиссии обязательны для исполнения на территории трех стран. Основной задачей ЕЭК является обеспечение условий функционирования и развития ТС и ЕЭП, а также выработка предложений о дальнейшем развитии интеграции. ([Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

БЕЛАРУСЬ: РУП «ГОМСЕЛЬМАШ» И РУП «МИНСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД» (МТЗ) ЗАКЛЮЧИЛИ НОВЫЕ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ В КИТАЙ ТЕХНИКИ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Предприятия "Гомсельмаш" и "МТЗ" заключили в Пекине новые крупные контракты на поставку в Китай техники и комплектующих.

В частности, заключен контракт на поставку машинокомплектов комбайнов СП "Харбин Дунцинь Гомель предприятие сельскохозяйственного машиностроения" в количестве 1,5 тыс. единиц на \$29,7 млн. Также подписан контракт на поставку сельскохозяйственной техники этому СП в количестве 150 единиц на \$11,6 млн.

"Гомсельмаш" и СП ООО "Харбин Дунцинь Гомель предприятие сельскохозяйственного машиностроения" подписали соглашение о долгосрочном сотрудничестве.

Кроме того, заключены контракты на поставку тракторокомплектов СП "Дунцинь Минск трактор" (50 единиц на \$2,3 млн.) и компании "Или Юнчэн" (300 единиц на \$15,2 млн.). ([БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КАЗАХСТАН: ПРОЕКТ СБОРКИ СЕЛЬХОЗКОМБАЙНОВ РЕАЛИЗУЮТ В КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

В Карагандинской области планируется реализация проекта по сборочному производству зерноуборочных и кормоуборочных комбайнов "Полесье", сообщила пресс-служба акима области.

"4 июля под председательством акима области Бауржана Абдишева прошло очередное заседание координационного совета по реализации государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития. На заседании были рассмотрены инвестиционные проекты, рекомендуемые для включения в карту индустриализации. Проект, предложенный ОАО "Композит Групп", касается сборочного производства зерноуборочных и кормоуборочных комбайнов "Полесье" и навесного оборудования", - говорится в сообщении.

Проект будет реализован на территории специальной экономической зоны "Сарыарка". "Стоимость проекта - 8,7 млрд. тенге с созданием 250 рабочих мест. Мощность создаваемого производства - 800 комбайнов и 1140 штук навесной техники в год. Это позволит обеспечить фермерские хозяйства области необходимой техникой", - отмечается в сообщении. Члены координационного совета одобрили включение данного проекта в карту индустриализации.

На заседании также был рассмотрен проект по производству светодиодных светильников ТОО Prolux LED стоимостью 130 млн. тенге. Планируется выпускать в год до 8 тыс. светильников 5-го поколения, предназначенных для освещения улиц и производственных помещений.

По итогам заседания аким области поручил управлению предпринимательства и промышленности направить пакет документов по одобренным проектам в Министерство индустрии и новых технологий для дальнейшего рассмотрения на предмет включения в карту индустриализации. Акимам моногородов поручено активизировать работу по поддержке предпринимателей в рамках инструментов программы развития моногородов на 2012-2020 гг. ([Forbes.kz/ Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ОНЕЖСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД» (ОТЗ) С 2014 ГОДА НАМЕРЕНО УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВО НОВЫХ ТИПОВ МАШИН

Глава Карелии Александр Худилайнен встретился с генеральным директором Компании корпоративного управления концерна "Тракторные заводы" Михаилом Болотным.

Речь на встрече шла о продукции старейшего предприятия в республике - Онежского тракторного завода, который сейчас разрабатывает и производит лесные машины для промышленности европейской части России. С 2007 г. входит в структуру концерна "Тракторные заводы", объединяющего 16 предприятий машиностроения и 4 металлургии в десяти субъектах России.

"Отрадно, что принятие закона о поддержке инвестиционной деятельности в Карелии ощутимо помогает привлекать в республику новых инвесторов. И результаты уже видны. Концерн "Тракторные заводы" принял стратегическое решение увеличить в два раза производство новых типов машин на Онежском тракторном заводе в следующем году", - подчеркнул Александр Худилайнен. (Пресс-служба концерна "Тракторные заводы"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

Интервью

РОССИЯ: ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР МИГ «КОНЦЕРН «ТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ» МИХАИЛ БОЛОТИН РАССКАЗАЛ О ДОСТИЖЕНИЯХ И ПЛАНАХ ПРЕДПРИЯТИЯ

- *Машиностроительно-индустриальная группа "Концерн "Тракторные заводы" является одним из крупнейших российских интеграторов научно-технических, производственно-технологических и финансовых ресурсов в машиностроении, как в России, так и за рубежом. За счет чего достигается такой экономический эффект?*

- Важной компетенцией нашей машиностроительно-индустриальной группы является наличие собственных научно-технических разработок. На сегодняшний день в группу входит порядка 30 различных компаний, расположенных в 9 субъектах Российской Федерации, а также в Дании, Германии, Австрии, Нидерландах, Сербии и Украине.

Предприятия "Тракторных заводов" в рамках существующей внутренней кооперации создают всю цепочку по обеспечению полного жизненного цикла выпускаемой продукции: от конструкторских разработок до сервисного обслуживания. В итоге цена создаваемой продукции ниже, а качество выше, чем у аналогов, так как весь цикл производства осуществляется одной компанией.

Например, компания Siemens приводит в качестве ус-

пешного примера использования последних программных продуктов для проектирования новых образцов техники именно предприятия нашей машиностроительно-индустриальной группы.

Уже сейчас мы выпускаем конкурентоспособную по отношению к ведущим западным компаниям технику для таких стратегически важных отраслей промышленности, как горнодобывающая, дорожно-строительная, нефтегазовая, для лесного сектора, сельского и коммунального хозяйств, железных дорог и, конечно, для военно-промышленного комплекса.

На внутреннем и внешнем рынках уже хорошо знают брэнды концерна: технику промышленного назначения под маркой "ЧЕТРА" и сельскохозяйственного назначения под брэндом "АГРОМАШ". Сегодня она успешно работает в более чем 40 странах, на пяти континентах. Мы - единственная российская компания, которая поставляет OEM-компоненты собственного производства на конвейеры мировых лидеров машиностроения Fiat и Caterpillar.

Благодаря существующей единой структуре конструкторских (КБ) и научных институтов мы, как российские

производители, способны создавать технику практически любой сложности и модификации. По сути, нам удалось сформировать серьезную научную базу не только для производителей тяжелой и легкой техники гражданского и специального назначения, но и для развития профессиональной школы тракторостроения России, а также стран СНГ.

Эффективность организации бизнес-процессов требует использования принципиально новых методов организации управления. С лета прошлого года команда топ-менеджеров "Тракторных заводов" приступила к использованию системы электронного документооборота (СЭД) CompaqMedia компании "Интер-Траст" на планшетных устройствах iPad. Мобильный доступ к системе позволяет руководителям высшего и среднего уровня в режиме online получать необходимую информацию для оперативного принятия управленческих решений.

Созданная в Концерне "Тракторные заводы" вертикально-интегрированная модель бизнеса, позволяет эффективно управлять всей цепочкой создания стоимости, влиять на темпы роста, использовать возникающие возможности и контролировать риски в выбранных сегментах бизнеса. Это - основа конкурентных преимуществ нашей машиностроительно-индустриальной группы. "Тракторные заводы" - одни из немногих, кто имеет четкий план развития и создания новой техники и, более того, активно вкладывает в это свои средства.

- На каком оборудовании работают предприятия "Тракторных заводов" - импортном или российском?

- Станочный парк Концерна "Тракторные заводы" составляет оборудование как российского, так и зарубежного производства. Наиболее ответственные детали обрабатываются на современном оборудовании с программным управлением. Инвестиции в проекты обновления станочного парка проводятся в плановом ежегодном режиме. Сегодня на предприятиях нашей машиностроительно-индустриальной группы успешно и эффективно эксплуатируется оборудование таких лидеров мирового станкостроения как Mazak, Mitsubishi (Япония), Doosan (Южная Корея), Gleason (США). Используется роботизированная сварка от FANUC и OTCDIHEN (Япония). В литейном производстве применяется оборудование Heinrich Wagner Sinto и Laempe (Германия).

Только в 2012 г. закупили и пустили в работу 10 обрабатывающих центров фирмы Mazak для обработки корпусных деталей на производственных площадках "Промтрактора" и Чебоксарского агрегатного завода. Чебоксарскому заводу промышленного литья закупили 3 уникальных высокопроизводительных станка с ЧПУ российского производства для обработки крупных железнодорожных корпусных деталей. В текущем году планируется приобрести 8 импортных обрабатывающих центров для "Курганмашзавода". Кроме этого, запланирована закупка оборудования для оснащения производства по выпуску нового модельного ряда техники.

Переоснащаются и инфраструктурные объекты предприятий: в 2012 г. практически на всех производственных площадках выведены из эксплуатации централизованные компрессорные станции, им на смену пришли локальные ком-прессоры известных зарубежных производителей.

Выбор компании-производителя оборудования обусловлен не страной-производителем, а соответствием тем задачам, которые стоят в данный момент перед производством. Так что главным критерием наших тендеров является эффективность предлагаемого оборудования. Немаловажен при этом вопрос соотношения цены и качества. Безусловно, приоритет отдается фирмам, чья продукция имеет хорошие рекомендации. Учитывается при этом опыт работы с ними и других компаний.

К примеру, Mazak имеет положительный опыт сотру-

дничества с такими известными производителями, как Caterpillar, Komatsu, Toyota и занимает лидирующее положение в мире, как по точности станков, так и по широкому набору решаемых задач. На заводе "Промтрактор" (Чебоксары) уже несколько десятков станков этой фирмы. Такое оборудование успешно эксплуатируется нами и на "Курганмашзаводе", и на Чебоксарском агрегатном заводе. Мощные комплексы Mazak применяются при выпуске наиболее ответственных и сложных деталей. Когда необходима обработка более "простых" деталей, приоритет отдается южнокорейской компании Doosan.

Применение высокотехнологичного обрабатывающего оборудования с программным управлением позволяет производству быть гибким и мобильным. Дает возможность перестроиться с одной детали на другую за считанные минуты путем смены оснастки и управляющих программ. Для обработки детали теперь нет необходимости иметь большой станочный парк. Обрабатывающие центры позволяют и фрезеровать, и сверлить, и нарезать резьбу, т. е. производить с деталью сразу несколько операций. И не нужно перемещать ее с одного станка на другой, затрачивая дополнительное время. Обрабатывающий центр заменяет 3-7 единиц оборудования. Но у нас есть и уникальное оборудование, способное заменить и десяток станков. Зачастую оно позволяет достичь, например, тонким точением, такого качества поверхности, что не требуется даже ее шлифовать.

Оснащение предприятий новыми видами станочного оборудования позволяет уйти от практики, когда один завод выпускал только один вид продукции. Теперь "Промтрактор", например, способен производить не только тяжелые бульдозеры, но и сельхозтракторы, экскаваторы, крупные узлы для других видов продукции Концерна "Тракторные заводы".

Применение современного оборудования позволяет добиться также сокращения производственных площадей, при этом экономится энергия, снижаются затраты на ремонт, содержание и обслуживание, на смазывающе-охлаждающие жидкости, улучшаются условия труда рабочих.

В планах технического перевооружения предприятий машиностроительно-индустриальной группы предусмотрено внедрение робототехники на операциях, где недопустимо влияние "человеческого фактора". Это сварка особо ответственных деталей и узлов машин, технологические операции, связанные с монотонным и тяжелым физическим трудом. Первые образцы робототехники были внедрены нами на производстве вагонов в Канаше. В конце 2012 г. завершён монтаж робототехнического комплекса для сварки габаритных деталей и узлов промышленных тракторов на "Промтракторе", сейчас работы по пуско-наладке комплекса подходят к завершению.

- Как контролируете продукцию на выходе? Действует ли система менеджмента качества?

- Философия нашего подхода по управлению качеством заключается в том, что для нас важна не констатация исполнителями наличия брака, а их безукоризненное соблюдение технологий. Если технологии будут выполняться в соответствии с требованиями, то и брака не будет. Поэтому все силы направляем на решение именно этого вопроса.

Способность предприятий Концерна "Тракторные заводы" обеспечивать требуемое потребителем качество продукции и услуг посредством правильной организации процессов управления предприятием подтверждена сертификацией систем управления качеством на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001:2008. Важно, что такая сертификация проводится независимыми экспертами, имеющими государственную аккредитацию, такими как ООО "Русский Регистр - Бал-

тийская инспекция" (Санкт-Петербург), ЗАО "Монолит-Серт" (Москва), TUV CERT (Мюнхен) и др. Ничуть не в меньшей степени важны для нас российские, не менее жесткие стандарты. Например, ОАО "Курган-шазавод" подтверждает соответствие системы менеджмента качества военному стандарту для СМК - ГОСТ РВ 15.002-2003. Это оказывает дополнительное положительное влияние и на качество продукции гражданского назначения, которую выпускают на этом предприятии.

- Как заботитесь о будущем, будет кому заменить на рабочих местах опытных мастеров? С какими учебными заведениями сотрудничаете?

- Нами подписаны двухсторонние соглашения с 15 техническими и аграрными ВУЗами, среди которых Московский государственный агроинженерный университет им. В. Горячкина, МГТУ им. Баумана, Московский государственный машиностроительный университет (МАМИ), Казанский национальный исследовательский технический университет им. Туполева, РГАУ-МСХА им. Тимирязева, Чувашский государственный университет им. И. Ульянова, Архангельский государственный технический университет, Волгоградская государственная сельскохозяйственная академия (ВГСХА), Башкирский государственный аграрный университет, Оренбургский государственный аграрный университет.

В рамках сотрудничества с профильными образовательными учреждениями ведется подготовка таких специалистов, которые в первую очередь смогли бы удовлетворить текущий спрос предприятий машиностроительно-индустриальной группы. Например, в рамках подписанных соглашений с СУЗами ведется работа по подготовке и переподготовке по рабочим профессиям: оператор станков с программным управлением, станочник широкого профиля, электросварщик, слесарь-ремонтник и др.

Открываются новые направления обучения и специализации: прикладной бакалавриат по специальности "Технология машиностроения" в Чебоксарском электро-механическом колледже, специализация "Тракторостроение" на машино-строительном факультете ЧГУ им. И. Ульянова, совместная с конструкторско-технологическим обеспечением машиностроительных производств, "Информационные системы и технологии", "Транспортные средства специального назначения", "Наземные транспортно-технологические средства", "Энергетическое машиностроение", "Бизнес-информатика", "Электроэнергетика и электротехника", "Стандартизация и технология" и др.

Целевая контрактная подготовка ведется по специальностям: "Технология машиностроения", "Управление качеством", "Информационная безопасность автоматизированных систем", "Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств", "Информационные системы и технологии", "Транспортные средства специального назначения", "Наземные транспортно-технологические средства", "Энергетическое машиностроение", "Бизнес-информатика", "Электроэнергетика и электротехника", "Стандартизация и технология" и др.

Одной из немаловажных задач по привлечению талантливой и инициативной молодежи в отрасль, является поднятие престижа инженерно-технических профессий и адаптационные программы молодых специалистов на производстве. Над этим мы тоже активно работаем.

- По вашей инициативе была учреждена первая в России антипремия в области машиностроения. Расскажите подробнее о таком необычном способе "стимулировать" сотрудников. Хотелось бы узнать и об очень популярной отраслевой премии "Золотые кадры Концерна".

- Действительно, раз в квартал мною вручается переходящий "Чугунный кубок" предприятию, продемонстрировавшему наилучшие показатели работы в сравнении с другими предприятиями нашей машиностроительно-индустриальной группы. Каждый топ-менеджер старается

поскорее избавиться от данной награды, тем самым улучшая работу команды.

Однако ключевым мотивационным проектом нашего холдинга и одним из самых масштабных в машиностроительной отрасли в данном секторе является Премия "Золотые кадры" Концерна "Тракторные заводы". Высшая корпоративная награда присуждается ежегодно более чем 100 лучшим специалистам, инженерам, рабочим на конкурсной основе в 10 номинациях, в том числе и предприятиям. Лауреаты получают дипломы, значки из драгоценного металла, крупное денежное вознаграждение и корпоративную статуэтку "Машиностроитель России" - своеобразный "Оскар" нашей отрасли.

Совместно с крупнейшей общероссийской организацией "Союз машиностроителей России" в прошлом году мы открыли масштабный социально-патриотический проект "Твои люди, страна!".

В рамках этого проекта был издан одноименный фотоальбом и открыта передвижная фотовыставка с портретами героев труда - лучших машиностроителей из различных регионов страны. На сегодняшний день выставка прошла в Москве, Кургане, Красноярске, Саранске. Теперь ее ждут в Волгограде, Владимире, Барнауле, Чебоксарах и других центрах российского машиностроения. В рамках этого мероприятия проводится торжественное вручение лимитированного выпуска фотоальбома "Твои люди, страна!" лучшим машиностроителям того или иного региона.

Люди всегда были и есть основным капиталом любого государства, любой компании... Общество, особенно новое поколение, должно знать реальных героев своего времени.

- Какие проекты осуществляются в рамках молодежной политики вашей машиностроительно-индустриальной группы?

- Руководство Концерна "Тракторные заводы" возлагает большие надежды на инициативную, творчески устремленную часть молодежи с техническим образованием. С целью удержания на наших предприятиях перспективных сотрудников проводится обширная и разносторонняя работа.

В частности, реализуется проект "Ключевой кадровый резерв Концерна", направленный на выявление перспективных молодых людей с целью их дальнейшего обучения и ротации на руководящие должности. В рамках "Тракторных заводов" активно применяется метод ротации сотрудников - смена их места жительства в связи с получением выгодного предложения о работе в другом городе. Реализуются различные интересные мероприятия.

Например, возможность обмена опытом среди молодых специалистов из различных предприятий нашей машиностроительно-индустриальной группы является хорошим подспорьем для быстрого профессионального и карьерного роста. Летом 2012 г. делегация Концерна "Тракторные заводы" участвовала в Международном молодежном промышленном форуме "Инженеры будущего", который проходил на Байкале. В ноябре провели Слет молодежных лидеров предприятий машиностроительно-индустриальной группы, где представители молодого поколения отрасли встретились с руководителями концерна в рамках круглого стола, на равных участвовали в деловой игре с исполнительными директорами предприятий, прошли тренинги по лидерству.

По итогам исследований, проведенных экспертами портала Superjob.ru среди работающих в России компаний, Концерн "Тракторные заводы" был удостоен звания "привлекательного работодателя". А наш Научно-исследовательский институт стали - ведущий российский институт по разработке комплексной защиты бронетехни-

ки и личного состава - вошел в число лучших работодателей Москвы.

Данные факты только подтверждают существующий у машиностроительно-индустриальной группы статус открытой, стабильной и перспективной для соискателей компании, пользующейся у них наибольшим доверием.

- *Расскажите о новых видах продукции, на что будет сделан упор? Какую долю в продуктовой линейке предприятия занимает продукция военного назначения?*

- Основное, что мы дадим нашим фермерам - принципиально новый для России комбайн "АГРОМАШ-Енисей-5000". Главная проблема земледельца в нашей стране - климат. Дождь пошел: стоп уборка. А новая конструкция молотилки позволяет комбайну трудиться даже при влажности воздуха 30%. Высокопроизводительная машина создана в широкой кооперации с финскими разработчиками известной во всем мире компании Sampo-Rosenlew, с применением надежных узлов и агрегатов от ведущих мировых производителей.

Другая машина, которую никогда и никто в России не делал, - высокоагрегируемый гусеничный трактор "АГРОМАШ-Руслан" с треугольным обводом. С такой формой ходовой части значительно увеличивается тяговая мощность и уменьшается давление на почву. Старт продаж обеих новинок - "Енисей-5000" и "Руслана" - намечен нашей специализированной торговой компанией ООО "Агромашхолдинг" в 2013 г.

Есть новинки и среди колесной техники. Например, трактор "АГРОМАШ-30ТК" с коммунальным навесным оборудованием, "АГРОМАШ-60ТК" с газобаллонным оборудованием итальянской фирмы Tomasetto, "АГРОМАШ-85ТК" с новой эргономичной комфортабельной кабиной. Важно, чтобы и навесные, прицепные сельхозагрегаты соответствовали возможностям новой техники. Мы увеличили гарантированные сроки эксплуатации в два-три раза по сравнению с ныне существующими российскими аналогами. Теперь они способны работать на почвах любой плотности во всех климатических зонах России и СНГ.

Успешно развивается и железнодорожное направление Концерна "Тракторные заводы". ЗАО "Промтрактор-Вагон" завершило работы по постановке на производство вагона-хоппера модели 19-9838-01. В середине декабря 2012 г. Канашские машиностроители получили сертификат соответствия ССФЖТ на выпуск установочной партии из 3000 вагонов. Новый продукт "Промтрактор-Вагона" предназначен для перевозки цемента и более 80 других наименований сыпучих грузов, требующих защиты от атмосферных осадков. По сравнению с аналогами российского и украинского производства, новый вагон-хоппер выигрывает по показателям грузоподъемности, грузоплотности и веса тары. А совместно с компанией "Алкоа Россия" выпущен вагон-хоппер с кузовом из высокопрочного алюминиевого сплава 1565ч. Инновационный продукт предназначен для перевозки зерна и сыпучих грузов, также нуждающихся в защите от атмосферных осадков.

В этом году за счет перспективных разработок мы расширили и линейку промышленной техники. Опытные образцы гусеничного полноповоротного экскаватора ЭГП-200 проходят приемочные испытания. Начато серийное производство экскаваторов ЭГП-230. А в феврале изготовлены опытные образцы ЭГП-270. Одноковшовые гидравлические экскаваторы ЭГП-200, ЭГП-230 и ЭГП-270 - это многоцелевые землеройные машины, предназначенные для разработки котлованов, траншей, карьеров, погрузки и разгрузки сыпучих материалов, разрыхленных скальных пород и мерзлых грунтов, а также для других видов строительных работ. Техника работает при температуре воздуха от -40 до +40 град. С.

Что касается машиностроения специального назначения, то в октябре 2012 г. наш Научно-исследовательский институт стали продемонстрировал на XVI Международной выставке средств обеспечения безопасности государства INTERPOLITEX-2012 новый шлем 2-го класса защиты со стеклом тоже 2-го класса. Во-первых, сам шлем сделан из уникального титанового сплава, а во-вторых, стекло для него изготовлено в России впервые. Вес шлема и защитные характеристики остались прежними, а стоимость снизится на 10-20%.

Еще одна инновационная разработка ученых НИИ Стали - шлем из высокомолекулярного полиэтилена, который на сегодня является самым легким из всех существующих российских и зарубежных аналогов. При массе всего в 1,25 кг он обеспечивает 2-й класс защиты. Самый легкий шлем этого класса из арамидов весит не менее 1,9 кг, титановые и алюминиевые аналоги - 2,1-2,5 кг, а стальной шлем "Маска" без забрала - более 3 кг. Таким образом, НИИ Стали успешно подтверждает звание ведущего российского института по разработке комплексной защиты бронетехники и личного состава.

В 2012 г. ОАО "Специальное конструкторское бюро машиностроения" (СКБМ) разработало и провело все виды испытаний колесного трактора 3-го тягового класса ТК2.160. Несмотря на то, что тракторная тематика для ОАО "СКБМ" является новой, разработанная конструкция по характеристикам соответствует мировому уровню развития тракторостроения. Успешно прошли приемочные испытания образцы малогабаритных погрузчиков с бортовым поворотом типа МКСМ серии "А" в новых технических решениях. Их производство планируется освоить в 2013 г.

Наряду с разработкой гражданской техники ОАО "СКБМ" в прошлом году выполнило большой объем опытно-конструкторских работ по созданию продукции военного назначения. Ведется разработка перспективных образцов: боевой машины пехоты, бронетранспортера, бронированной ремонтно-эвакуационной машины. Кроме того, модернизируем БМД-4, БТР-МД, БМП-3 и изделия на их базе. Повышаем их подвижность, огневую мощь, защищенность, управляемость, и эргономичность. В текущем году опытные образцы военной техники будут изготовлены и испытаны.

- *Какова география поставок продукции предприятия?*

- На сегодняшний день сельскохозяйственную технику мы поставляем в 11 стран. Самые крупные потребители: Монголия, Казахстан и Кыргызстан. Кстати, эти поставки осуществлялись и со сборочных площадок "Тракторных заводов" на территории Украины и Казахстана.

География продаж промышленной и дорожно-строительной техники, ее сервисного обслуживания еще шире. Сегодня - это уже более 30 государств.

Важно, что набирает обороты экспорт бульдозеров и трубоукладчиков "ЧЕТРА". Они успешно работают сегодня в странах СНГ, Северной Африки, Индии, Юго-Восточной Азии, на Кубе.

Наши основные конкурентные преимущества в этих регионах: простота в управлении, легкое и незатратное сервисное обслуживание машин. Да и сроки поставок рекордно короткие по меркам мирового рынка - традиционно не превышают шести месяцев.

Мы нацелены на значительное увеличение объемов экспорта за счет расширения номенклатуры поставок, организации сборочных производств и создания эффективных торгово-сервисных цепочек. (Департамент стратегических коммуникаций ООО "Компания корпоративного управления "Концерн "Тракторные заводы"/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ИРАН: В I КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД В КУРДИСТАНЕ УВЕЛИЧИЛ ЭКСПОРТ ПРОДУКЦИИ

В первом квартале Тракторный завод в Курдистане увеличил экспорт своей продукции на 25% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщает агентство "ИРИБ ньюз".

Директор названного тракторного завода Малеки заявил, что за указанный период экспортировано 486 тракторов в такие страны, как Ирак и Афганистан, а в первом квартале прошлого года на экспорт было поставлено 335 тракторов.

Доход, полученный за счет экспорта названного количества тракторов, составил \$4480.

Малеки подчеркнул, что росту экспорта продукции Тракторного завода в Курдистане способствовали такие факторы, как увеличение потребностей иракского рынка в тракторной технике и совершенствование методов управления и маркетинговой политики. На данный момент на зарубежных рынках каждый иранский трактор с одним ведущим мостом продается по \$9,2 тыс.

Тракторный завод в Курдистане выпускает трактора с одним и двумя ведущими мостами. Тракторы с одним ведущим мостом мощностью 75 л. с. предназначены для эксплуатации на небольших полях, а трактора с двумя ведущими мостами мощностью 80 л. с. предназначены для эксплуатации на полях большой площадью. Тракторный завод в Курдистане считается вторым после Тебризского тракторного завода предприятием в тракторостроительном объединении Ирана.

Малеки отметил, что расширение экспорта продукции Тракторного завода в Курдистане способствует развитию производства и на Тебризском тракторном заводе, поскольку комплектующие для тракторов, которые выпускаются в Курдистане, в основном, производятся в Тебризе.

Малеки сообщил, что до конца года запланировано экспортировать 3,5 тыс. тракторов, выпущенных Тракторным заводом в Курдистане. (Портал машиностроения/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

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

СТАНКОСТРОИТЕЛЬНАЯ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**УКРАИНА: ВИКТОР МАРЧЕНКО УВОЛЕН С ДОЛЖНОСТИ ГЕНДИРЕКТОРА ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ СТАНКОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»**

Решением наблюдательного совета ПАО "Харьковский станкостроительный завод" с должности генерального директора уволен Виктор Марченко. Об этом говорится в сообщении предприятия в системе раскрытия информации Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР).

Марченко занимал должность с 13 мая по 15 июля. Акциями общества не владеет.

Временно исполняющим обязанности генерального директора наблюдательный совет общества бессрочно назначил директора по экономике Георгия Штрасера. Он акциями общества не владеет. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

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

СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ**Статистика****РОССИЯ: ОТМЕЧЕНА ДИНАМИКА ИМПОРТА ЭКСКАВАТОРОВ ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА**

По данным Исследовательской компании ID-Marketing, за II квартал был отмечен рост импорта колесных и гусеничных экскаваторов массой до 33 т.

Колесные гидравлические экскаваторы. Во II квартале импорт колесных гидравлических экскаваторов вырос на 16,11%. Общая сумма составила \$78403648 (668 единиц техники).

Поставщикам из Южной Кореи принадлежит больше половины импорта от общего объема (59,58%). Доля Германии - 13,17%, а Франции - 11,08%. Самыми популярными марками за этот период стали: Hyundai (32,34%), Doosan (23,8%), Caterpillar (11,53%).

При этом доля техники Doosan выросла на 62,24% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Гусеничные экскаваторы массой 20-33 т. За II квартал было импортировано 1329 единиц гусеничных экскаваторов массой 20-30 т на \$136228496, что на 28,3% больше, чем за I квартал.

Лидером продаж стала Южная Корея (53,35% от общего объема), по сравнению с аналогичным периодом прошлого года ее доля выросла на 24,6%. Второе место по продажам заняла Япония (20,84%), третье - Великобритания (13,77%).

Самые популярные марки импортируемой техники: Hyundai (31,23%), Hitachi (18,06%), Doosan (13,09%).

Гусеничные экскаваторы массой 10-20 т. За отчетный период в Россию было импортировано 170 единиц гусеничных экскаваторов массой 10-20 т на \$12055307. Был отмечен рост импорта данного типа техники на 31,31%. Лидерами продаж стали Япония (43,53% от общего объема импорта), Южная Корея (22,35%) и Великобритания (15,88%).

Импортируемая техника в разрезе марок: Hitachi (25,29%), Caterpillar (23,53%), JCB (14,71%).

Доля техники Caterpillar выросла на 60% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Главным получателем техники всех рассмотренных типов является Москва. Второе место делят Московская обл. (колесные экскаваторы и гусеничные экскаваторы массой 20-33 т) и Санкт-Петербург (гусеничные экскаваторы 10-20 т). (Экскаватор.ру/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: НОВЫМ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ JCB СТАЛ ГРЭМ МАКДОНАЛЬД

Компания JCB объявила о назначении нового исполнительного директора. Им стал Грэм МакДональд.

Сорокопятилетний МакДональд начал карьеру в JCB более пятнадцати лет назад. В течение всего этого времени он занимал в компании различные руководящие должности. В том числе был директором подразделения, которое специализировалось на экскаваторах-погрузчиках, а также занимал пост директора филиала JCB Северная Америка (шт.

Джорджия, Саванна).

Новый исполнительный директор приступил к обязанностям с 1 июня.

Предыдущий исполнительный директор компании 63-летний Алан Блэйк покинул свой пост в связи с уходом на пенсию. Его карьера в JCB началась в конце 1980-х годов. Пост исполнительного директора компании занимал с 2010 г. Примечательно, что под руководством Блэйка в JCB значительно выросли объемы производства и продаж.

После ухода на пенсию Алан останется старшим советником и членом совета директоров компании. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Экскаватор.ру/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: JCB НАЧАЛА УСТАНОВКУ НА КОМПАКТНЫЕ ПОГРУЗЧИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ ЕСОМАХ

Компания JCB начала производство двух новых компактных фронтальных погрузчиков - модели 411 и 417, на которые устанавливается дизельный 4,4-литровый двигатель JCB Ecomax, соответствующий требованиям стандартов Stage IIIB (EC)/EPA Tier 4 Interim (США).

Основные особенности новых машин: дизельные двигатели Ecomax с низким уровнем выбросов; новая опция стрелы с высоким подъемом на модели 417 делает машину еще более универсальной; повышенная грузоподъемность; отключение сцепления на педали рабочего тормоза снижает расход топлива.

Модели 417 и 411 обладают новым цельным капотом. В число усовершенствований входят новая для таких машин кабина с полноцветным ЖК-монитором и удобной системой меню, которая в реальном времени предоставляет оператору такую полезную информацию как, например, данные о расходе топлива и времени. Впервые для машин такого размера компания JCB опционально предлагает кондиционер воздуха с полной системой климат-контроля.

На модели 417 будет использоваться версия двигателя JCB Ecomax Stage IIIB мощностью 93 кВт (125 л. с.), которая передается через четырехступенчатую трансмиссию ZF к переднему и заднему мостам JCB. Функция отключения трансмиссии, встроенная в педаль рабочего тормоза, обеспечивает дополнительную экономию топлива. Высокая топливная экономичность на модели 411 также обеспечивается благодаря версии двигателя JCB Ecomax Stage IIIB мощностью 68 кВт (91 л. с.).

Эксплуатационная масса машин немного увеличилась до 9600 кг для модели 417 и до 8200 кг для модели 411. Это позволит справиться с возросшими усилиями копания и грузоподъемностью.

Модель 417 будет предлагаться в конфигурации с большой высотой подъема стрелы (помимо существующих конфигураций со стандартной и очень большой высотой подъема, используемых на предыдущей модели и модели 411). Эта третья опция стрелы характеризуется высотой шарнира ковша 3833 мм и высотой выгрузки 2928 мм по сравнению со стандартными значениями в 3633 мм и 2728 мм при использовании ковша объемом 1,6 куб. м.

Модель 411 будет предлагаться в конфигурациях со стандартной и очень большой высотой подъема стандартной стрелы с высотой шарнира ковша 3487 мм и высотой выгрузки 2624 мм при использовании ковша объемом 1,2 куб. м. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Экскаватор.ру/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ГЕРМАНИЯ: КОНЦЕРН JUNGHEINRICH AG УМЕРЕННО НАЧАЛ 2013 ФИНАНСОВЫЙ ГОД

Концерн Jungheinrich умеренно начал 2013 ф. г. Портфель заказов за четыре месяца показал благоприятное развитие и немного превзошел показатели предыдущего года. Что касается дальнейшей динамики финансового года, на ежегодном общем собрании акционеров, состоявшемся 11 июня, компания была настроена оптимистично, но сдержанно.

Несмотря на по-прежнему вялые темпы восстановления мировой экономики, за четыре месяца рынок подъемно-транспортного оборудования вырос примерно на 3%, достигнув 334 тыс. погрузчиков (в прошлом году: 324 тыс. единиц). Региональные рынки продолжили демонстрировать разную динамику. Несмотря на 9%-ное увеличение продаж в Восточной Европе, на европейском рынке в целом наблюдалось незначительное снижение на 2%, в то время как в Северной Америке сохранились положительные тенденции, что обеспечило рост на 12%. Объем рынка в Азии немного увеличился на 2%, чему способствовал 5%-ный рост в Китае. Мировые продажи в сегменте складского оборудования - вотчина Jungheinrich - превзошли высокий уровень прошлого года на 6%. Продажи погрузчиков с ДВС немного выросли на 2%.

К концу апреля стоимость портфеля заказов, включающего все сферы деятельности концерна, выросла на 3%, достигнув 775 млн. евро (в прошлом году: 754 млн. евро). Вследствие слабого спроса в четвертом квартале 2012 г., чистая выручка за четыре месяца составила 700 млн. евро, что немного ниже высоких показателей аналогичного периода прошлого года, находящихся на уровне 711 млн. евро. По состоянию на 30 апреля портфель заказов в сегменте продаж новой техники составил 377 млн. евро, что тем самым на 24 млн. евро или на 7% больше, чем 353 млн. евро в аналогичном периоде прошлого года. Прирост стоимости портфеля заказов против 298 млн. евро в конце 2012 г. оказался существенным и составил 79 млн. евро или 27%. Объем выпуска продукции за четыре месяца оказался на 10% ниже показателей аналогичного периода прошлого года и составил всего 23 тыс. погрузчиков (в прошлом году: 25,6 тыс. единиц), что обусловлено слабым портфелем заказов в четвертом квартале 2012 г.

На общем собрании 11 июня акционерам был предложен проект решения о выплате дивидендов держателям в 0,80 евро за каждую обыкновенную акцию (в прошлом году: 0,70 евро) и 0,86 евро за каждую привилегированную акцию (в прошлом году: 0,76 евро).

Реализуя стратегические инвестиционные проекты, завершение которых запланировано на этот год, в числе которых центр запасных частей в Кальтенкирхене, новое производство в Цинпу (Китай) и завод логистических систем и оборудования в индустриальном парке Дегернпойнт под Москвом, концерн Jungheinrich создает все предпосылки для будущего роста. "Стратегия нашей компании долгосрочна и направлена на органичный рост. Цель Jungheinrich - стабильно удерживать позиции в тройке ведущих мировых поставщиков услуг и решений в области внутренней логистики. Мы уже разработали детальный план мероприятий до конца 2015 г. для всего концерна, а сейчас расширяем горизонт планирования до 2020 г. включительно", - заявил Ханс-Георг Фрай, председатель правления Jungheinrich AG.

Немецкий концерн Jungheinrich - один из мировых лидеров в области подъемно-погрузочной и складской техники. С 1953 г. компания с центральным офисом в Гамбурге предлагает продукцию и услуги, предназначенные для развития интралогистики промышленных компаний. Ассортимент продукции Jungheinrich включает различные виды складской техники, стеллажные системы, сервис, услуги по оптимизации склада. ([Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Трактор.ру/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

КИТАЙ: XCMG GROUP ПРЕЗЕНТОВАЛА ПЕРВЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ ГАЗОВЫЙ ПОГРУЗЧИК

До этого времени газовыми двигателями оснащались только погрузчики малого и среднего класса.

Новинка может поднимать груз массой 8 т и оснащена современной системой впрыска сжиженного природного газа, трансмиссией с электронным управлением и тормозной системой мокрого типа.

Компания XCMG, которая по популярности является пятым среди крупных производителей строительной техники в мире, объявила, что испытывает гордость за выпуск первого газового погрузчика. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Экскаватор.ру/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ШВЕЦИЯ: ЭКСКАВАТОРЫ VOLVO ECR58D И ECR88D СТАЛИ ЭКОЛОГИЧНЕЕ

Компания Volvo модернизировала две модели экскаваторов с индексами ECR58D и ECR88D. Обе машины относятся к классу экскаваторов с коротким радиусом поворота хвостовой части.

Среди наиболее значимых нововведений можно отметить установку двигателей Tier 4Final. Мощность мотора ECR58D составляет 50 кВт, у второй модели - 43,2 кВт. Также в обоих экскаваторах имеется функция автоматического хода в 2-скоростном режиме.

Оба экскаватора приспособлены к работе в стесненных условиях: их стрела имеет центральное расположение, а корпус достаточно узок - все это позволяет хвостовой части перемещаться в пределах гусеничного полотна, а экскаваторам работать в пределах одной дорожной полосы. Модернизирована система обработки выхлопных газов. Для обеих моделей предусмотрен режим холостого хода, автоматически запускающийся, когда машины стоят без движения. Включение данного режима происходит через 3-20 с в соответствии с настройками оператора. Модели имеют различия в технических характеристиках. Эксплуатационный вес Volvo ECR58D составляет 5692-7003 кг, у Volvo ECR88D - 8622-9502 кг. Вырывное усилие ECR58D более чем на полторы тысячи кг меньше, чем у второй модели и равна 4059 кг; соответственно, у второго экскаватора данный показатель составляет 5833 кг. Максимальная глубина копания Volvo ECR58D - 3,53 м, у Volvo ECR88D - 4,14 м. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Экскаватор.ру/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

ЯПОНИЯ: HITACHI LTD. ПОРАДОВАЛА ОЧЕРЕДНЫМИ НОВИНКАМИ В РЯДУ ГУСЕНИЧНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ

Японская компания Hitachi выпустила два новых гусеничных экскаватора - ZX85USB-5 и ZX75US-5.

Обе машины обладают малым радиусом поворота задней части платформы, оборудованы моторами нового поколения с сажевым фильтром и системой рециркуляции отработавших газов. По чистоте выхлопа новинки полностью соответствуют стандартам EU Stage IV/EPA Tier 4 Final, которые вступят в действие в начале 2014 г.

Кабина экскаваторов, несмотря на их компактность, довольно просторная, с расширенным пространством для ног, улучшенной видимостью, многофункциональным дисплеем и прочими функциями.

Система гидравлики стрелы в ZX85USB-5 и ZX75US-5 удачно сочетается с функцией рециркуляции гидроэнергии, что делает рукоять/стрелу более "агрессивной" и быстрой, обеспечивая технику дополнительную производительность.

Обе новые машины могут функционировать в двух режимах - Power и Economy. В режиме Power, предусмотренного для выполнения стандартных операций, достигается оптимальный баланс скорости и расхода топлива. При переходе на экономный режим снижаются максимальные обороты машины и расход топлива уменьшается.

Помимо вышеперечисленного, ZX85USB-5 и ZX75US-5 оборудованы мощной системой охлаждения, способной работать в условиях высокогорья и в условиях высокой запыленности. Особый интерес представляет стрела эксклюзивной конструкции с 3 внутренними ребрами жесткости для создания дополнительного сопротивления на кручение. Доступ к моторному отсеку максимально упрощен, централизованная смазка и сгруппированные узлы способствуют быстрому техобслуживанию. ([Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://Экскаватор.ру/Машиностроение_Украины,_СНГ,_мира))

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

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ И СУДОРЕМОНТНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: ГК «УКРОБОРОНПРОМ» ЗАГРУЗИТ МОЩНОСТИ ГП «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМ. 61 КОММУНАРА»

Госконцерн "Укроборонпром" отработал меры по загрузке мощностей входящего в его состав ГП "Завод им. 61 коммунара" (Николаев), планы включают, в том числе, организацию на судозаводе полнокомплектной сборки экспортной бронетехники.

Как сообщает пресс-служба госконцерна со ссылкой на директора предприятия Владимира Берко, на сегодняшний день в рамках укрепления внутренней производственной кооперации между предприятиями "Укроборонпрома", на судозаводе уже начато изготовление первых корпусов БТР-4, собираемых на мощностях ОПК Украины в рамках выполнения экспортных контрактов. "В конце июля мы сдали первые корпуса на Николаевский БТР завод, и в будущем планируем производить совместно полнокомплектные бронетранспортеры с установкой ходовой части, силовой установки, раздаточной коробки. Речь также идет о модернизации БТР-3, других бронетранспортеров, а также производстве полноприводного броневедомоля "Дозор-Б", - сообщил В. Берко.

Как подчеркнул директор, вместе с тем важной задачей рассматривается решение вопроса по обеспечению размещения на мощностях судозавода им. 61 коммунара госзаказа на ремонт кораблей ВМСУ. "Мы убеждаем руководство ВМСУ в необходимости определить наш завод базовым для ремонта кораблей украинского флота. Проведена встреча с командующим ВМСУ, который готов решать данный вопрос на уровне Министерства обороны", - сказал он.

В. Берко также видит перспективы возобновления на ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара" строительства военных и гражданских судов для иностранных заказчиков. По его словам, в настоящее время переговоры с потенциальными партнерами осложнены непростым финансово-экономическим положением предприятия. Однако принимаются меры, которые позволят заводу освоить в будущем данное направление. "Судозавод сертифицирован под украинский регистр, готовится продление под российский. Также готовится возобновление на предприятии системы качества ISO. Уже отремонтирован плавдок грузоподъемность около 7 тыс. т, на который получено разрешение на использование до 2018 г.", - уточнил он.

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

Как сообщил В. Берко, завод завершает подготовку рабочей конструкторской документации для проведения модернизации танкеров и сухогрузов. Ориентировочное начало работ - сентябрь. Также прорабатывается возможность получения судозаводом лицензии на переработку и заготовку лома черных и цветных металлов.

Директор судозавода оптимистичен в отношении планов "Укроборонпрома" по продаже находящегося на балансе предприятия крейсера "Украина". "Работа по поиску потенциальных покупателей крейсера проекта 1164 продолжается, его реализация позволит пополнить уставной капитал госконцерна и распределить средства среди предприятий отрасли, включая и Судозавод им. 61 коммунара", - сказал он.

В. Берко также сообщил о планах по оптимизации производства судозавода: "Затраты на содержание территории будут снижены, производственные мощности будут сконцентрированы на левом берегу. Правобережную территорию завода мы видим перспективной площадкой для развития совместных предприятий и инвестиционных проектов", - сказал он.

По словам В. Берко, решение кадрового вопроса рабочих специальностей на судозаводе связывают с работой собственного учебного центра, который проводит обучение и переобучение по 18 рабочим профессиям, а также сотрудничеством с Николаевским институтом последипломного образования.

ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара" входит в состав госконцерна "Укроборонпром" по решению правительства Украины с апреля 2011 г. В прошлом судозавод являлся одним из крупнейших судостроительных предприятий Украины, выпускавшим, в том числе, военные корабли.

В последние годы предприятие испытывает финансовые трудности, проблемы формирования и подготовки высококвалифицированного, в первую очередь, рабочих специальностей, штата, привлечения заказов, обновления производственных мощностей. Время от времени поднимается вопрос о целесообразности его приватизации, однако решения на этот счет не принято.

Осенью 2009 г. Хозяйственный суд Николаевской области по иску "Проминвестбанка" (Киев), которому судостроительное предприятие задолжало 4,44 млн. грн., возбудил дело о банкротстве ГП. По состоянию на 1 июня, по данным завода, объем задолженности по зарплате составлял 17,3 млн. грн.

По некоторым данным, программа реструктуризации судозавода, включающая продажу не задействованного в основном производственном цикле избыточного имущества, на сегодняшний день не прошла утверждение в Минюсте. (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПРОИЗВОДСТВО ТОВАРНОЙ ПРОДУКЦИИ

НА ГП «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМ. 61 КОММУНАРА» В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА ВЫРОСЛО

Производство товарной продукции на ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара" в I полугодии выросло на 40%. Об этом заявил генеральный директор ГК "Укроборонпром" Сергей Громов, передает пресс-служба концерна.

"За шесть месяцев ГП "Судостроительный завод им. 61 коммунара" впервые за последние годы продемонстрировал положительную экономическую динамику. Темп роста производства товарной продукции составил более 140% в сравнении с аналогичным периодом 2012 г., темп реализованной товарной продукции - 139,5%", - сообщил Громов.

По его словам, темпы роста производства пока недостаточны для стабильной и безубыточной деятельности предприятия, но они подтверждают позитивную экономическую динамику.

Громов также заявил, что "Укроборонпром" рассчитывает погасить задолженность по зарплате на заводе при помощи закона о госгарантиях. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ДП «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «КРАНШИП» ПОСТАВИЛО ЛЕДОВЫЙ БУКСИР В РОССИЮ

Судостроительный завод "Краншип" передал многоцелевого буксир ледового класса "Лигер" заказчику - российской компании, которая будет использовать судно в районе Балтийского моря (название этой компании не оглашается). Об этом сообщает пресс-служба керченского предприятия.

Судно построено под надзором Российского морского регистра судоходства на класс KM*Arc4 [1] R1 AUT1 FF3WS Escort tug/Salvage ship по проекту конструкторского бюро "Трансшип-Дизайн".

Пропульсивная установка состоит из двух винторулевых колонок Rolls-Royce азимутального типа US 255 P30CP, двух главных двигателей Caterpillar 3516C-HD DITA и комPOSITE вала. Стоимость буксира не уточняется.

"Краншип" - единственная верфь на Черноморско-Азовском бассейне, которая строит буксиры усиленного ледового класса и сама проводит эскортные испытания. Завод находится в Керчи, входит в состав группы компаний "Трансшип". (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ХЕРСОНСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ХСЗ)

СДАЛО ВТОРОЙ ТАНКЕР ПРОЕКТА RST27 «СВЛ ЛОЯЛТИ»

Подписан акт приемки-сдачи второго танкера смешанного "река-море" плавания проекта RST27 "СВЛ Лоялти" (строительный номер 8002), построенного Херсонским судостроительным заводом. Заказчик - группа компаний SVL. Проект RST27 разработан Морским инженерным бюро. Уникальные обводы судна нового проекта являются продуктом научно-исследовательской работы, выполненной Морским инженерным бюро совместно с компанией Digital Marine Technology в 2010 г., и создавались с использованием методов вычислительной гидромеханики (CFD-моделирования).

Затем модель будущего танкера прошла испытания в опытовом бассейне ЦНИИ им. ак. А. Крылова. Эксперимент полностью подтвердил результаты теоретических исследований.

В сравнении с другими проектами бюро танкеры нового проекта RST27 имеют усиленную речную функцию, увеличенный на 761 т дедейт в реке (если сравнить с "Армадами") при сохранении повышенной вместимости грузовых танков и повышенной прочности корпуса (морской класс R2 или II район - по старой классификации PC).

Класс Российского Морского Регистра Судоходства - KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker (ESP).

Как и другие танкеры смешанного плавания Морского инженерного бюро, суда проекта RST27 используют в качестве единых средств движения и управления полноповоротных винто-рулевых колонок, имеют развитый тронк, применяют грузовые погружные насосы, у них отсутствуют продольная переборка в ДП и набор в грузовых танках.

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина - 16,6 м, высота борта - 6,0 м. Относятся к танкерам "Волго-Дон макс" класса. При проектировании учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского морского Регистра судоходства "ЭКО Проект" (ECO-S). (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ПАО «ЧЕРНОМОРСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ЧСЗ) ПОМЕНИЛО ДИРЕКЦИЮ

Черноморский судостроительный завод (Николаев) освободил от обязанностей члена дирекции Валерия Смоляного, назначив вместо него членами дирекции Елену Кузнецову и Василия Оцебрика. Об этом говорится в сообщении завода. Смоляной занимал данную должность 4 года и 11 месяцев.

Также ЧСЗ переизбрал членами дирекции Сергея Кобылянского, Вячеслава Мисаренко, Людмилу Тамарянскую, Константина Константинова, Александра Остапенко и Евгения Волошина.

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

Интервью

УКРАИНА: ГЛАВА НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА GSG АЛЕКСАНДР ПИЛИПЕНКО ПРОКОММЕНТИРОВАЛ КОНФЛИКТ ARP С GDANSK SHIPYARD GROUP (GSG)

Комиссия по приватизации сейма Польши рассатривает деятельность Агентства развития промышленности ARP. Одной из причин его проведения стал недавний конфликт ARP с Gdansk Shipyard Group (GSG), которая представляет интересы украинских акционеров Гданьской верфи.

О своем видении этого конфликта рассказал глава наблюдательного совета GSG Александр Пилипенко.

- В чем суть конфликта между акционерами Гданьской судовой верфи?

- Gdansk Shipyard Group, как владелец контрольного пакета акций верфи, считает, что второй акционер - польское Агентство развития промышленности - своим бездействием по реализации совместного плана вывода Гданьской верфи из кризиса наносит ущерб нашему общему предприятию. Фактически ARP, создавая видимость бурной деятельности, не делает конкретных шагов по развитию верфи. Параллельно агентство финансирует развитие наших конкурентов.

Наконец, ARP вбрасывает в польские медиа недостоверную информацию как о ситуации на верфи, так и о позиции GSG по тем или иным вопросам. В результате, за последние месяцы мы потеряли несколько значимых контрактов, а наши ключевые контрагенты заняли выжидательную позицию по отношению к верфи.

- Пожалуйста, объясните, что такое ARP?

- Это госкомпания, где 100% принадлежит Скарбу панства (аналог Фонда госимущества Украины) и которому польское государство передало в управление все корпоративные права, в том числе и в Гданьской судовой верфи. В 2007 г. украинские инвесторы приобрели 75% акций этого предприятия, 25% остались в управлении ARP. Предполагалось, что со временем мы и выкупим этот пакет.

- Кто эти украинские инвесторы?

- На сегодняшний день это Сергей Тарута (совладелец "Индустриального союза Донбасса") и еще один миноритарный акционер.

- Зачем украинцам понадобилась польская верфь?

- Польское правительство искало инвесторов для этого предприятия. Среди прочего обратилось и к ИСД как собственнику предприятия, производящего лист для верфи (польский металлургический комбинат Huta Stali Czeszochowa, приобретенный "Индустриальным союзом Донбасса" в 2005 г.).

Мы какое-то время присматривались к верфи. Во-первых, это был совершенно новый для нас бизнес. Во-вторых, в середине 1990-х годов Гданьская верфь была объявлена банкротом и затем санирована. В итоге, украинская сторона все-таки приняла решение идти в этот проект, так как увидели и определенную синергию с Huta Czeszochowa, и перспективы развития этого бизнеса само по себе. Вначале приобрели 5% акций компании созданной в результате санации верфи. Ну, а потом в ходе дополнительной эмиссии акций получили уже контрольный пакет. Но в процессе реализации этой сделки нас ожидал неприятный сюрприз.

- Что произошло?

- Сумма сделки составляла 330 млн. злотых (\$103 млн.). После того как была перечислена треть этой сум-

мы, Еврокомиссия решила уведомить нас, что государственная помощь Гданьской верфи с 2000-2006 г. составила порядка 700 млн. злотых и, соответственно, она ожидает, что мы как новый инвестор верфи их вернем. Возможно, необходимо было в этот момент выйти из сделки, но тогдашние польские власти (в лице министра Скарба панства) уговорили Сергея Таруту остаться и пообещали уладить все недоразумения с Еврокомиссией.

И действительно Еврокомиссия одобрила выделение Гданьской верфи государственной помощи в 218 млн. злотых (в основном на погашение задолженности по социальному страхованию работников). В ходе переговоров о конкретных условиях помощи у нас возник первый конфликт с ARP, которая настаивала на том, что данная господдержка должна быть не только возвращена, но и обеспечена активами верфи - ее основным производственным комплексом K1. Кроме того, нам навязали целый ворох обязательств, касающихся не столько сохранения рабочих мест, сколько потребления металла и уровня загрузки мощностей.

В результате, когда разгорелся мировой финансовой кризис мы, приняв на себя все эти обязательства, оказались в очень тяжелой ситуации. В сравнении с другими польскими верфями мы потеряли процентов 12-15 конкурентоспособности.

- Но экономика Польши единственная в Евросоюзе демонстрирует последние пять лет положительную динамику роста ВВП...

- Польские верфи не зависят от местных заказов. Основной портфель формируют норвежские судостроители, в частности, Bergen Group. Мы делаем для них остова корпуса стоимостью в среднем 11-15 млн. евро. Дальше они дооснащают судно специальным оборудованием и продают заказчикам в 6-8 раз дороже.

- Получается, в этом вы мало чем отличаетесь от украинских судостроительных заводов?

- Мы производим корпус гораздо более высокой степени готовности. Как правило, устанавливаем трубопроводы, главные двигатели, генераторы и приводные валы, а также часть оснастки (иллюминаторы, трапы, люки и двери). Именно поэтому украинские заводы получают за свои корпуса лишь 3-7 млн., к тому же долларов, а не евро.

- Кстати, что вы думаете о создании "Заливом" Константина Жеваго совместного предприятия с вашим клиентом Bergen Group?

- Мы вели с Bergen Group аналогичные переговоры четыре года назад, но в итоге решили все-таки не создавать СП, так как не увидели какой-то существенной синергии. Но при этом нам надо было бы в несколько раз увеличить оборотный капитал для выполнения совместных заказов.

Нужно реально оценивать ситуацию. Сегодня ни мы,

ни "Залив" не видим рынка конечных заказчиков судов. На нем работают норвежцы и именно они чувствуют пульс этого рынка. Если они решили создавать с кем-то совместный бизнес, то среди прочего это может свидетельствовать, что они не видят для себя перспективы в дальнейшем развитии данного направления.

- *Вернемся к Гданьской верфи. Как в условиях мирового экономического кризиса вы пытались удержать ее на плаву?*

- С одной стороны, мы продолжали искать пути развития основного судостроительного бизнеса. В 2010 г. приняли участие в конкурсе на покупку сухого дока на разорившейся верфи в Гдыне (которая, кстати, осталась должна Гданьской верфи 60 млн. злотых) - на рынке как раз появился заказ на постройку судна стоимостью 200 млн. евро. Однако, конкурс выиграла частная компания Crist, которой деньги предоставило Агентство развития промышленности - соакционер Гданьской верфи.

Мы подписали контракт с российской компанией, которая собиралась модернизировать свой рыболовецкий флот. Во времена СЭВ он традиционно строился в Польше и ГДР. В СССР же были сосредоточены мощности для строительства судов Военно-морского флота.

Очевидно, что на российских верфях сегодня нет необходимой экспертизы, например, для строительства рыболовецких траулеров - все равно выходит подводная лодка. Тем не менее, наши соседи создали "Объединенную судостроительную компанию", которая аккумулировала все принадлежащие государству профильные мощности, и в 2010 г. приняли решение, что все корабли они будут строить в России. Соответственно, мы потеряли этот контракт.

Параллельно мы искали возможности для развития Гданьской верфи за пределами судостроения. На предприятии было выделено направление по производству стальных конструкций (как пример - мостовые конструкции) и машиностроительных механизмов, которые задействованы, например, в портовом хозяйстве.

Также было создано принципиально новое производство башен для ветроэлектростанций. Здесь мы, кстати, тоже наткнулись на "дружескую поддержку" со стороны ARP. Польские банки воздержались от кредитования организации этого производства, так как Агентство развития промышленности объявило о том, что будет создавать аналогичный бизнес "с нуля". Но нам все-таки удалось построить на наших мощностях, без участия ARP, производство ветровых башен.

Согласно разработанному нами до 2016 г. бизнес-плану мы собираемся сократить долю судостроительного направления (которое сегодня характеризуется не только высокой цикличностью, но и сумасшедшим уровнем конкуренции) в бизнесе Гданьской верфи до 25% (когда мы пришли на предприятие она составляла 90%) и сосредоточиться на развитии перечисленных двух направлений.

- *ARP считает подготовленный вами бизнес-план чересчур оптимистичным...*

- Учитывая сколько у Агентства конфликтов интересов с Гданьской верфью, оно попросту не может быть объективным в этом вопросе. К тому же мы собираемся профинансировать реализацию данного бизнес-плана и, соответственно, в данном случае именно мы рискуем деньгами.

- *Но согласно материалам в польской прессе, вы требуете, чтобы ARP соразмерно своей доле в уставном фонде Гданьской верфи тоже участвовало в ее финансировании?*

- Это результат дезинформации со стороны ARP. Еще в феврале Агентство нас поставило в известность, что Еврокомиссия запретила ему участвовать в инвестирова-

нии Гданьской верфи через механизм допэмиссии акций. К тому же мы понимали, что участие ARP в допэмиссии поднимет очередную дискуссию в польских СМИ на тему, на что тратятся средства налогоплательщиков.

И тут на собрании акционеров верфи 9 июля они вдруг заявляют, что готовы вернуться к этому варианту. Мы четко дали понять, что считаем, что их поведение направлено на затягивание кризиса на предприятии.

- *Как же тогда вы предлагаете финансировать развитие верфи?*

- После того как в феврале вариант участия ARP в допэмиссии отпал, мы предложили им другой механизм. Дело в том, что после внесения в 2007-2008 гг. 330 млн. злотых, Сергей Тарута для финансовой поддержки предприятия завел на предприятие еще почти 100 млн. злотых. Реализация нашего бизнес-плана потребует еще примерно столько же. Естественно, что мы хотим защитить и уже сделанные инвестиции и те, которые нам еще предстоит сделать.

Все что сегодня мы предлагаем сделать ARP - это перенести обеспечение по залогу по госпомощи, оказанной верфи в 2008 г., с основного производственного комплекса на участки земли верфи, прилегающие к центру Гданьска. Для решения данного вопроса Агентству не нужно одобрение Еврокомиссии или кого-то еще. Все зависит исключительно от его доброй воли и согласия Скарба паньства.

- *Помнится, ARP требует от Сергея Таруты отчета об использовании средств госпомощи в \$170 млн...*

- Здесь речь идет о средствах, которые были предоставлены Гданьской верфи до 2006 г. То есть до того, как мы стали акционерами этой компании. Это точно вопрос не к нам.

- *Какие есть варианты выхода из сложившейся ситуации?*

- Экономически обоснованных - два. Или мы добиваемся изменения обеспечения по залогу. В этом случае верфь продает основной производственный комплекс K1 и получает деньги на реализацию своего плана развития. При этом новый владелец комплекса передает его верфи в аренду на 10 лет на условиях финансового лизинга.

Либо же верфь продает неиспользуемые участки земли застройщикам. Однако, учитывая, что верфи придется получить отказ от покупки данной земли от местного порта, а затем города (как владельцев, граничащих с нами участков земли) этот процесс может растянуться на год.

В отличие от верфи, ARP как госструктура сможет гораздо быстрее урегулировать этот вопрос - и с портом, принадлежащим государству, и местным муниципалитетом. Поэтому именно в руках Агентства неиспользуемая верфью земля - это очень ликвидный вариант обеспечения залога.

Так или иначе, но в обоих случаях мы получаем деньги для финансирования бизнес-плана развития предприятия.

- *Хорошо, давайте представим вариант, когда ARP продолжает вам мешать и в итоге таки добивается банкротства Гданьской верфи. Ваши действия в этой ситуации?*

- Мы не похожи на людей, которые оставят \$100 млн. на откуп чиновникам. У нас десятилетний опыт работы на польском рынке и мы считаем, что ситуация, сложившаяся сегодня вокруг Гданьской верфи, это нечто экстраординарное для этой страны. Поэтому надеемся, что нам все-таки удастся достичь взаимопонимания. Если же все-таки не получится, то, конечно, будем защищать свои интересы в суде. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](http://ukrmach.dp.ua/))

РОССИЯ: ВМФ ПОЛУЧИТ 36 БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ В 2013 ГОДУ

В 2013 г. в состав ВМФ России будут приняты 36 боевых кораблей, сообщил заместитель главнокомандующего Военно-морским флотом, вице-адмирал Александр Федотенков. "В течение этого года в состав ВМФ России будут приняты 36 боевых кораблей, боевых катеров, вспомогательных судов. Такого не было никогда в жизни", - сообщил Федотенков в ходе Международного военно-морского салона в Санкт-Петербурге. Он добавил, что корабли ВМФ сейчас решают задачи во всех районах мирового океана - в данный момент в море находятся более 60 кораблей.

Для сравнения, в течение почти пяти лет - с 2008 г. по первую половину 2012 г. - в состав ВМФ было принято 15 кораблей. Ранее до начала в 2008 г. радикальной военной реформы, флот почти не получал новых кораблей. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ВОЗВОДИТСЯ НОВАЯ ВЕРФЬ

Впервые за 20 лет, в России возводится новая верфь, причем полностью на внебюджетные средства. Авторы амбициозного проекта уже владеют судостроительным заводом, открытым здесь же, в Ленинградской области, еще в советские годы. Но на старой площадке, говорят коммерсанты, возможна сборка только малогабаритных буксиров и катеров. "Мы ограничены на этом заводе и не можем развиваться дальше по основным параметрам - водоизмещению и осадкам. Все планируемые к постройке суда превышают этот показатель, поэтому перед руководством завода встал вопрос о строительстве новых мощностей, чтобы развиваться и далее, более высокими темпами", - говорит Сергей Кухтик, заместитель генерального директора судостроительного завода.

На новом участке ограничений нет. Поэтому в планах бизнесменов - производство судов для технического флота: буксиров повышенной мощности и гидрографических судов. А также рыбопромысловых судов: ярусных, научно-исследовательских и разноглубинных траулеров. "Будет строиться по 2 судна в каждом пролете - морских как минимум, что даст возможность выпускать 8 морских судов в год, а то и 10. При более тщательном выходе на проектные мощности можно строить морские суда длиной до 100-110 м, шириной до 22-24 м и осадкой до 6 м", - отметил Илья Вайсман, заместитель генерального директора судостроительного завода.

Предприниматели не сомневаются в успехе предприятия из-за давно наболевшей в стране проблемы старения рыбопромыслового флота. Его изношенность достигает уже 80%. При этом каждый год из состава российского флота выводится около 20 судов. И заменить их нечем. На 184 списанных за последние 10 лет корабля был построен лишь один новый. Как следствие в России, несмотря на ее водные ресурсы, вдвое сократился объем добычи рыбы. Рыбопромысловые компании пытаются выплыть за счет покупки иностранных судов. Но, по словам президента Владимира Путина, корабли должны строиться в России. Такую задачу он поставил перед новым руководителем объединенной судостроительной компании: "Считаю недопустимым, когда заказ на морскую технику, суда гражданского флота, которые могут быть произведены в России, без должного основания размещаются на зарубежных верфях. Приоритет должен отдаваться российским производителям. Это неписаное правило, которым руководствуются практически во всех странах. Понятно, что кооперация нужна. Понятно, что нужно переносить производство на нашу территорию, но это надо делать".

По словам коммерсантов, новые суда будут на 20% дешевле иностранных аналогов. И рассчитаны не на популярный сейчас траловый лов, а на щадящий - ярусный. Впрочем, явная выгода здесь не только для экологии, но и для заказчиков.

Три таких суда уже заказала рыбопромысловая компания из Мурманска. А на технические буксиры коммерсанты получили государственный заказ.

"Для Министерства обороны имеем контракт на строительство 4 буксиров океанского типа с неограниченным районом плавания, который можно построить только на том заводе. В перспективе планируют контракты на суда до 120 м длиной, шириной до 27 м и осадкой до 7 м и водоизмещением до 4 тыс. т", - рассказал Сергей Кухтик.

Авторы проекта поставили сами себе весьма амбициозную задачу: запустить новое производство уже в следующем году. Но в процессе строительства изменился федеральный закон о создании так называемого искусственного земельного участка, на котором должны располагаться спусковой канал судов - из цехов на воду и надстроечная набережная. Предприниматели признаются, что, став первопроходцами, попросту запутались в юридических дебрях. "Нужно иметь разрешение на строительство. Его нужно получать, предварительно согласовав, в десяти инстанциях. Мы это сделали. А потом нужно либо проходить открытый аукцион, либо получать распоряжение правительства", - поделился Илья Вайсман.

Судостроители выбрали второй путь и обратились за помощью в Агентство стратегических инициатив. Его эксперты подготовили проект к наблюдательному совету, а также помогли получить одобрение ведущих ведомств и министерств. "Администрация Ленинградской области поддержала этот проект, и мы вместе с губернатором снимаем эти барьеры на федеральном уровне. Еще с советских времен сохранился ряд ограничений по судоспусковым устройствам, сейчас эти ограничения не актуальны. Плюс нам нужно запустить новые формы поддержки этой отрасли - ввоз оборудования, которое в РФ не производится, без импортных пошлин, подумать о квотах, об их распределении", - говорит Андрей Никитин, генеральный директор Агентства стратегических инициатив.

На наблюдательном совете авторы проекта намерены просить также разрешение и на научно-исследовательскую деятельность в Баренцевом море. Якобы по их предварительным изысканиям там много неучтенных ресурсов. А значит - дополнительных квот для рыбопромысловых компаний и как следствие заказов для судостроителей. "Объем этих ресурсов по предварительному прогнозу ученых 100 тыс. т. Это немало. Это позволит построить 30 новых судов. Судно такой стоимости не может быть предложено заказчику, пока у него нет твердой уверенности, что оно обеспечено сырьевой базой. И деньги окупятся в течение расчетного срока", - уверен Илья Вайсман.

В новую верфь коммерсанты вложили уже 600 млн. руб. Но общие траты составят 3 млрд. Окупить их они планируют всего за 6 лет. Говорят, весомым подспорьем здесь станет региональный закон о налоговых льготах. "Если инвестор вкладывает инвестиции от 300 млн. руб., то на срок окупаемости проекта он получает налоговые льготы в виде полного освобождения от уплаты налога на имущество и в виде максимального освобождения от налога на прибыль", - подчеркнул Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области.

Нерешенным пока остается кадровый вопрос. На завод потребуются полторы тысячи новых специалистов непопулярных сейчас для России профессий. Впрочем, судостроители уже ведут переговоры с соответствующими ВУЗами. И даже обещают будущим сотрудникам служебное жилье. ("Вести"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ПРЕДПРИЯТИЯ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ГОТОВЫ К СТРОИТЕЛЬСТВУ СУДОВ-ТРАЛЬЩИКОВ

На судоверфях Хабаровского края может начаться серийное строительство нанокompозитных судов-тральщиков. На сегодняшний день Хабаровский и Амурский судостроительный заводы загружены не на полную мощность, перспективы их развития, как и в целом "Дальневосточного центра судостроения и судоремонта" ОСК, нужно связывать с выполнением серийных заказов.

"Выполнение разовых заказов отвлекает слишком много ресурсов мощного производства. Это в конечном итоге скажется на себестоимости продукции. Ориентация на серийный выпуск обеспечит необходимую загрузку, снизит затраты на производство. С Министерством обороны РФ мы прорабатываем размещение на наших заводах нанокompозитных судов-тральщиков. Этот заказ обеспечит загрузку наших предприятий на перспективу", - цитирует пресс-служба заместителя министра промышленности и транспорта края Виктора Потапова. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ВЕДЕТСЯ РАССЛЕДОВАНИЕ ПО ФАКТУ ПРЕДНАМЕРЕННОГО БАНКРОТСТВА ОАО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД»

Начато расследование по факту преднамеренного банкротства судостроительного предприятия "Балтийский завод", входящего в ОСК.

"Мы подтверждаем возбуждение уголовного дела, дело возбуждено 15 июня", - сказал представитель ГУ МВД по Петербургу и Ленобласти. Подробности расследования в ведомстве не раскрывают.

По данным региональных СМИ, речь идет о действиях предыдущего менеджмента компании.

ООО "Балтийский завод - судостроение" - структура "Объединенной судостроительной корпорации" (ОСК), которой были переданы все судостроительные и машиностроительные компетенции завода перед банкротством ОАО "Балтийский завод". "Балтийский завод" был основан в Санкт-Петербурге в 1856 г. Это одно из крупнейших предприятий судостроительной отрасли России, специализируется на строительстве ледоколов и судов ледового класса (с ядерными энергетическими установками и дизельными), крупнотоннажных судов для перевозки различных грузов и военных кораблей.

ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) является крупнейшей судостроительной компанией России. Была создана в соответствии с указом президента РФ в марте 2007 г. со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит более 50 предприятий и организаций отрасли (судостроительные и судоремонтные верфи и ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% российского судостроительного комплекса.

В гражданском судостроении - это буровые и добычные платформы, шельфовая техника, специализированные суда ледового класса для освоения Арктики, суда для работы на внутренних водных путях. В военном - обеспечение нужд ВМФ России, проектирование и строительство флота. Российский рынок - основной для госкорпорации, которая также экспортирует продукцию в 20 стран.

По итогам 2012 г. чистый убыток ОСК по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) составил 635,745 млн. руб. Выручка составила 187,892 млн. руб., себестоимость производства - 3,556 млн. руб. (ИТАР-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ПРИБАЛТИЙСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЯНТАРЬ» ПЕРЕДАСТ ВМФ ОКЕАНОГРАФИЧЕСКОЕ СУДНО В 2014 ГОДУ

Прибалтийский судостроительный завод "Янтарь" (Калининград, входит в ОАО "Объединенная судостроительная корпорация") в 2014 г. передаст ВМФ России океанографическое судно "Янтарь". Об этом заявил в ходе Международного военно-морского салона и. о. генерального директора предприятия Дмитрий Ермаков.

"Океанографическое судно "Янтарь" проекта 22010 находится в хорошей степени готовности. Сформированы задачи на этот год. В ноябре - швартовые испытания", - сообщил он. Он добавил, что в следующем году состоится передача судна заказчику.

Прибалтийский судостроительный завод "Янтарь" был образован 8 июля 1945 г. под №820 на базе кенигсбергской верфи фирмы F. Schichau. Он специализируется на строительстве мало- и среднетоннажных судов военного и гражданского назначения, а также проведении судоремонтных работ. За 67 лет истории на заводе построено 157 боевых кораблей и более 500 гражданских судов. В настоящее время контрольный пакет акций ОАО "ПСЗ "Янтарь" контролирует государство в лице ОАО "Объединенная судостроительная корпорация". (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ВЫМПЕЛ» ПРИСТУПАЕТ К СЕРИЙНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ СУДОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

На судостроительном заводе "Вымпел" (Рыбинск) состоится закладка морского судна нового поколения на подводных крыльях - "Комета-120М".

Первые разработки "крылатых" судов начались еще в советское время под руководством Ростислава Алексеева, в научно-исследовательской лаборатории, на базе опытного танкового цеха завода "Красное Сормово".

Сейчас "Центральное КБ по судам на подводных крыльях им. Р. Алексеева" в Нижнем Новгороде сумело возродить на качественно новом уровне "крылатое" судостроение.

В судах нового поколения применены авиационные технологии: кабина управления "Кометы-120М" напоминает кабину пилотов современного авиалайнера. В новом проекте широко используются беспроводные коммуникации связи и управления. Это позволило сэкономить по весу несколько тонн, так как раньше использовались толстые медные кабели да еще в свинцовой оболочке. Плюс к этому - композиционные материалы. Снижение массы судна дало возможность уменьшить осадку, что позволило сделать крылья нового профиля, а значит - повысить скорость и мореходность. Комфорт пассажиров - лучше, чем в американском суперсамолете - "Лайнере мечты". Шум работы двигателей уменьшен в разы.

"Комета-120М" рассчитана на перевозку 120 пассажиров и спроектирована в двух версиях - для использования в пресной речной воде и соленой морской. Конструктивно они похожи, но отличаются антикоррозионной защитой и размерами крыльев - в морской версии они по площади и осадке больше. Скорость до 60 узлов - более 100 км/ч. Судно очень экономично. Срок окупаемости - не более пяти лет, а срок службы - не менее двадцати пяти. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ» ИЗ-ЗА УБЫТКА НЕ БУДЕТ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2012 ГОД

Акционеры ОАО "Судостроительный завод "Северная верфь" на годовом собрании приняли решение не выплачивать дивиденды за 2012 г. в связи с полученным убытком. Об этом сообщается в материалах компании.

"В связи с полученным по итогам 2012 г. убытком дивиденды по акциям ОАО "СЗ "Северная верфь" за 2012 ф. г. не выплачивать", - указывается в сообщении.

Акционеры утвердили годовую отчетность, отчет о прибылях и убытках, избрали совет директоров из 7 человек, аудитором на 2013 г. утверждено ЗАО "Самоварова и партнеры".

По итогам 2012 г. судостроитель получил чистый убыток в 1739,446 млн. руб.

"Северная верфь" ведет историю с 1912 г. Производственные мощности верфи предназначены для серийного строительства, модернизации и ремонта боевых надводных кораблей и коммерческих судов. За сто лет верфь построила для российского Военно-морского флота и на экспорт более 200 надводных боевых кораблей суммарным водоизмещением свыше 500 тыс. т и свыше 200 коммерческих судов различного назначения. ([PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «СУДОРЕМОНТНО-СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ССК) ВЫПУСТИТ 600 МЛН. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ АКЦИЙ

Совет директоров ОАО "Судоремонтно-судостроительная корпорация" (ОАО "ССК") утвердил решение о размещении и внесении в уставной капитал 600 млн. дополнительных обыкновенных акций номинальной и фактической стоимостью 5 коп. каждая. Общая стоимость пакета - 30 млн. руб.

Соответствующие документы опубликованы на сайте компании.

Для каких целей привлекаются средства прокомментировать в ОАО "ССК" отказались.

Предложение о внесении в уставной капитал компании дополнительных 30 млн. руб. было выдвинуто на прошедшем в июне общем годовом собрании акционеров. Новый пакет составит 42,8% от нынешнего количества акций корпорации. Акции раздают путем открытой подписки. Размещение завершится на 110 день, либо после приобретения последней акции пакета.

ОАО "Судоремонтно-судостроительная корпорация" - производитель плавучих железобетонных изделий в России и Восточной Европе. Компания осуществляет следующие виды деятельности: коммерческое судостроение; судоремонт плавсредств морского и речного базирования; слипование и ремонт судов, подготовка судов и плавсредств к зимнему отстоя, комплексное обслуживание судов, находящихся в зоне отстоя; стратегическое военное судостроение. В настоящее время ОАО "ССК" является единственным предприятием в России, которое владеет технологией и способно строить железобетонные причалы для крупных морских и речных судов, а так же является базовым предприятием Военно-морского флота по строительству причалов. Крупнейший акционер А. Фролов - 51%. (Агентство транспортных новостей/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ЧКАЛОВСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ВЫПУСТИТ 120 МЛН. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ АКЦИЙ

Совет директоров ОАО "Чкаловская судостроительная корпорация" утвердил решение о выпуске и внесении в уставной капитал компании дополнительного пакета акций в 120 млн. штук. Номинальная и фактическая стоимость одной акции 12,5 коп. Общая цена пакета 15 млн. руб.

Как сообщила юрист компании Ольга Ваганова, решение о дополнительном выпуске акций было выдвинуто на общем годовом собрании акционеров. По ее словам, привлеченные таким образом средства планируется использовать для модернизации производства. Например, на реконструкцию малярного участка верфи.

Размещение завершится на 110 день либо после приобретения последней акции пакета. Размещаться допуск будет по открытой подписке. Акционерам эмитента предоставляется преимущественное право покупки ценных бумаг.

ОАО "Чкаловская судостроительная корпорация" основано в 1883 г. Основной продукцией предприятия являются суда технического флота: большие тяжелые земснаряды и землесосы, самоходные и несамоходные грунтоотвозные шаланды, толкачи-шаландировщики, а также детали для судов, шлюзов, всех дноуглубительных черпаковых земснарядов и землесосов. Кроме того на предприятии выпускаются пассажирские и грузопассажирские катамараны, детали для судов; сменно-запасные детали, узлы и металлоконструкции для судовых шлюзов и гидроузлов. Крупнейший акционер компании А. Фролов - 50%. (Агентство транспортных новостей/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: КОМПАНИЯ VIKING OCEAN CRUISES УСТАНОВИТ НА ДВУХ КРУИЗНЫХ СУДАХ ДВИГАТЕЛИ MAN И СИСТЕМЫ ОЧИСТКИ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ PURESOX

Компания Viking установит на двух новых строящихся круизных судах компактные скрубберные системы PureSOx.

В MAN Diesel & Turbo сообщили, что сотрудничая с "Альфа Лаваль", являющейся поставщиком систем PureSOx, компании получили совместный заказ на поставку восьми среднеоборотных двигателей для двух новых океанских круизных судов Viking, строящихся на верфях Fincantieri.

Новые круизные суда будут иметь дизель-генераторы 9L32/44CR и 12V32/44CR, обеспечивающие суммарную выходную мощность 23520 кВт. На двигателях будет установлена система впрыска MAN Diesel & Turbo с общим нагнетательным трубопроводом, позволяющая работать как на тяжелых, так и на дистиллятных видах топлива. Использование системы "Альфа Лаваль" PureSOx, предназначенной для очистки выхлопных газов от оксидов серы, обеспечит судам соответствие нормативам по выбросам серы при работе на тяжелых видах топлива (HFO).

Система PureSOx позволяет удалить более 98% содержащихся в выхлопных газах оксидов серы. Fincantieri и Viking Ocean Cruises решили установить систему PureSOx с замкнутым рабочим циклом, в которой используется раствор пресной воды с каустической содой в качестве реагента-восстановителя.

Сократес Толгос, руководитель отделения MAN Diesel & Turbo по продаже оборудования для круизных судов и паромов, отмечает: "Мы гордимся выигранным контрактом с Fincantieri - крупнейшей в мире компанией по строительству круизных судов и новым заказчиком наших двигателей для этого высокоприбыльного сегмента рынка. То, что Fincantieri и Viking Ocean Cruises при реализации такого технологически сложного инновационного проекта выбрали оборудование MAN Diesel & Turbo и нашего партнера "Альфа Лаваль", говорит о наступлении новой эры сотрудничества. Мы считаем это историческим событием, которое будет способствовать в дальнейшем развитию нашего бизнеса в секторе круизных судов и паромов". (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: РОССИЯ И ИТАЛИЯ НАМЕРЕНЫ ОПТИМИЗИРОВАТЬ ПРОЕКТ МАЛОЙ ДИЗЕЛЬНОЙ ПОДЛОДКИ S-1000

Такой информацией поделился заместитель гендиректора по внешнеэкономической деятельности и военно-техническому сотрудничеству ЦКБ "Рубин" Андрей Баранов. "S-1000 в той конфигурации, которую мы предлагаем, не вызывает реального интереса у заказчиков по ряду причин. Мы поставили задачу провести систематический анализ полученной информации и предложить вариант модернизации проекта S-1000, чтобы он был ориентирован на те страны, которым сейчас нужен подводный флот", - сказал Баранов.

Он добавил, что, скорее всего, изменится "начинка" лодки, а не ее внешний вид. Однако при этом регион для предложения S-1000 не поменялся, подчеркнул Баранов: это по-прежнему Ближний Восток и Юго-Восточная Азия.

Говоря о причинах модернизации проекта, Баранов перечислил несколько факторов:

- во-первых, и это самое главное, лодка отсутствует в планах и итальянского, и российского флотов;
- во-вторых, лодки такого небольшого размера очень востребованы, и появились другие "бумажные" проекты, конкурирующие с S-1000;
- в-третьих, с тех пор, как было сформулировано техническое задание на S-1000, прошло около 10 лет. В него заложено понимание требований к лодкам, исходя из тех знаний, которые были тогда. А страны, которые сейчас активно ищут лодки, выдвигают совершенно неожиданные требования к этим кораблям.

Разработка этого проекта началась в середине 2000-х годов при главнокомандующем ВМФ РФ адмирале Владимире Масорине. Однако при следующем главком адмирале Владимире Высоцком этот проект заморозили. Сейчас РФ и Италия реанимировали проект в феврале 2013 г.

"Рубин" уже давно и продуктивно работает с итальянской компанией Fincantieri, разрабатывая этот проект. Нам удалось сформировать технически проработанное предложение, которое за счет удачного сочетания наиболее современного европейского оборудования и российского опыта проектирования позволило предложить компактную, современную лодку небольшого водоизмещения", - сообщал тогда Баранов.

Работа по проекту S-1000 осуществляется в рамках российско-итальянской комиссии по военно-техническому сотрудничеству. Видение модернизации S-1000 российская и итальянская стороны сформулируют уже в этом году и будут обсуждать на следующей рабочей группе весной 2014 г. Баранов подчеркнул, что "Рубин" не намерен отказываться от этого проекта.

Неатомная подводная лодка S-1000 рассчитана на эксплуатацию в тропических условиях, среди островов, главным образом на мелководье. Базовый проект подводной лодки реализован с использованием серийного итальянского, российского и европейского оборудования и не оснащен ракетным оружием и анаэробной воздухонезависимой установкой (дополнительные опции). (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: КОМПАНИИ STX FINLAND OY И SCANDLINES БУДУТ РАЗВИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО

Судоостроительная компания STX Finland и немецко-датская компания Scandlines подписали договор о намерениях, который обеспечит работой судостроительную компанию в Раума.

Договор важен для находившейся на грани банкротства судостроительной компании. По словам вице-председателя компании STX Finland Тимо Суйстио, окончательный договор обеспечит работой весь штат судостроительной компании.

В начале июля был подписан предварительный договор о сотрудничестве между судостроительной компанией STX Finland Oy и немецко-датской судоходной компанией Scandlines. Договор касается постройки двух новых паромов, предназначенных для водного сообщения по маршруту "Росток - Гедсер". По предварительным оценкам строительство судов будет завершено весной 2015 г. Суда рассчитаны на 1300 пассажиров, 72 грузовика или 382 автомашины каждое. Суда работают на природном газе.

Как пишет служба новостей "Yle", STX Finland Oy и Scandlines продолжают переговоры, целью является заключение окончательного договора до конца лета. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ИТАЛИЯ: ТРЕТИЙ ФРЕГАТ ПРОЕКТА FREMM «КАРЛО МАРГОТТИНИ» СПУЩЕН НА ВОДУ

Третий итальянский фрегат проекта FREMM "Карло Марготтини" спущен на воду на верфи компании Fincantieri в Рива Тригозо около Генуи. Об этом сообщила компания "Финкантьери".

ВМС Италии заказали 6 фрегатов типа FREMM в многоцелевом варианте и варианте ПЛО. Головной фрегат Carlo Bergamini (F590) в многоцелевом варианте был заложен 4 февраля 2008 г., спущен на воду 16 июля 2011 г. и принят на вооружение 29 мая.

Второй фрегат (первый серийный) Virginio Fasan (F591) в варианте ПЛО заложен 12 мая 2009 г., спущен на воду 31 марта 2012 г., планируемый срок принятия на вооружение - январь 2014 г. Третий фрегат Carlo Margottini (F592) в варианте ПЛО заложен 21 апреля 2010 г., спущен на воду 29 июня 2013 г., планируемый срок принятия на вооружение - февраль 2014 г. Четвертый фрегат Sarabiniere (F593) в варианте ПЛО заложен 6 апреля 2011 г., планируемый срок принятия на вооружение - февраль 2015 г. Пятый фрегат Alpino (F594) в варианте ПЛО заложен 23 февраля 2012 г., планируемый срок принятия на вооружение - февраль 2016 г. Шестой фрегат Luigi Rizzo (F595) в многоцелевом варианте заложен 5 марта, планируемый срок принятия на вооружение - февраль 2017 г.

Фрегат Carlo Margottini (F592) имеет длину 144 м, ширину 19,7 м, водоизмещение 6700 т и максимальную скорость 27 узлов. Численный состав экипажа корабля - 200 чел. Фрегаты типа FREMM предназначены для замены фрегатов типа Lupo и Maestrale, построенных в период 1970-х годов. (APMC-TACC/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ KEPPEL CORPORATION LIMITED С 1 ЯНВАРЯ 2014 ГОДА НАЗНАЧЕН ЛО ЧИН ХУА

Финансовый директор Keppel Corporation Limited Ло Чин Хуа с 1 января 2014 г. сменит на посту генерального директора корпорации 65-летнего Бэнг Чу Чоу, сообщает пресс-служба группы.

В подразделении группы Keppel Offshore & Marine Ltd с 1 февраля 2014 г. главный операционный директор Чоу Ю Юн сменит на посту генерального директора компании 66-летнего Тонг Чонг Хенга. Покидающие посты управленцы будут впоследствии назначены старшими советниками правлений корпорации и двух ее подразделений.

Keppel - группа компаний, в состав которой входят Keppel Offshore & Marine, Keppel Infrastructure, Keppel Telecommunications & Transportation (Keppel T&T) и Keppel Land. Компания занимается проектированием и установкой морских буровых установок, судостроением и судоремонтом. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ПЕРУ: ВЕРФЬ SIMA ЗАЛОЖИЛА КОРАБЛЬ ТИПА MAKASSAR

На верфи SIMA (Каллао) состоялась церемония закладки нового десантно-вертолетного корабля-дока типа Makassar.

Строительство корабля ведется по лицензии южнокорейской компании Dae Sun Shipbuilding & Engineering. Контракт на лицензионное строительство десантных кораблей был подписан в 2012 г. По условиям соглашения, ВМС Перу должны получить оба заказанных десантника в 2015 г.

В ближайшее время также должна состояться закладка второго корабля типа Makassar.

Десантно-вертолетный корабль-док типа Makassar имеет: водоизмещение - 7,3 тыс. т, возможность перевозить до 450 морских пехотинцев, авиагруппу - два многоцелевых вертолета и десантных катера, возможность перевозить до 14 амфибийных бронированных боевых машин.

Кораблями типа Makassar в настоящее время располагают только ВМС Индонезии, для которых они изначально были спроектированы и построены южнокорейской компанией. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ВМС ЗАВЕРШИЛИ ИСПЫТАНИЯ ПО ОЦЕНКЕ НАДЕЖНОСТИ ДИСТАНЦИОННО-УПРАВЛЯЕМОЙ СИСТЕМЫ МИНОИСКАНИЯ БОЕВОГО КОРАБЛЯ ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЫ

ВМС США завершили испытания по оценке надежности дистанционно-управляемой системы миноискания RMS (remote minehunting system) боевого корабля прибрежной зоны типа LCS (littoral combat ship). Всего за 4-месячный период было отработано 47 задач по миноисканию суммарной продолжительностью свыше 850 часов. Испытания проходили у побережья шт. Флорида в районе Палм-Бич, где расположен технический центр компании "Локхид Мартин" (Ривьера-Бич). В испытаниях принимали участие моряки из состава подразделения противоминного обеспечения дивизиона боевых кораблей прибрежной зоны, которые обеспечивали техническое обслуживание системы RMS и ее применение, а также инженеры из центра надводной борьбы ВМС США дивизиона в Панама сити, обеспечивающие весь процесс испытаний.

В соответствии с полученными результатами, которые полностью удовлетворили как разработчика системы миноискания так и ее заказчика, ВМС теперь будут переходить к следующему этапу испытаний на этапе опытно-конструкторских работ (ОКР) по созданию противоминного комплекса для кораблей LCS.

Дистанционно-управляемая система миноискания RMS состоит из полупогруженного многоцелевого дистанционно-управляемого робота RMMV (remote multi-mission vehicle), имеющего гидроакустическую станцию (ГАС) миноискания с переменной глубиной погружения AN/AQS-20A, которая предназначена для обнаружения, классификации, идентификации и определения местоположения донных и якорных мин в прибрежных или глубоких водах.

Полупогружаемый робот RMMV представляет полуавтономный, малозаметный, необитаемый аппарат с дизельной установкой, действующий с борта корабля LCS и обслуживаемый на его борту. Система миноискания AN/AQS-20A имеет пять отдельных ГАС-датчиков, размещенных в компактном, легком и гидродинамически устойчивом буксируемом контейнере. ГАС AN/AQS-20A определяет местоположение миноподобных объектов и обеспечивает оператора комплекса визуальным изображением и данными по этим объектам.

Система RMS обеспечит для ВМС возможность нахождения кораблей и личного состава вне минных полей. Эта система будет развертываться с кораблей LCS как одно из средств разрабатываемого для них противоминного комплекса. (APMC-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: MARINETTE MARINE CORP. СТРОИТ ДЕВЯТЫЙ БОЕВОЙ КОРАБЛЬ ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЫ ДЛЯ ВМС

Верфь Marinette Marine Corporation (подразделение компании Lockheed Martin) в Маринетте (шт. Висконсин) осуществила закладку киля девятого боевого корабля прибрежной зоны (LCS - Littoral Combat Ship), который получил наименование "USS Little Rock".

Первый корабль прибрежной зоны "Freedom", построенный компанией Marinette Marine, поступил на вооружение ВМС США в ноябре 2008 г.

LCS производства Lockheed Martin представляет собой стальной однокорпусный корабль с алюминиевой надстройкой длиной 115,3 м, шириной 17,5 м и водоизмещением около 3000 т.

Эти корабли отличаются высокой живучестью, маневренностью и скоростью, составляющей более 40 узлов. Он может использоваться для различных операций, включая разминирование, борьбу с подводными лодками и береговыми целями. В качестве вооружения используются крупнокалиберные пулеметы, управляемые ракеты и торпеды. На борту корабля данного проекта находятся два вертолета MH-60R/S Seahawk и беспилотный вертолет MQ-8 Fire Scout. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: WARTSILA OYJ ABP ПОСТАВИТ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СУДОВ-СНАБЖЕНЦЕВ HARVEY GULF INTERNATIONAL MARINE, LLC (HGIM)

Wartsila заключила контракт с Eastern Shipbuilding Group, Inc. (США) на поставку оборудования для нового многоцелевого судна снабжения (MPSV).

Контракт включает опцион на поставку оборудования для еще двух судов серии. Судно является головным в серии из трех судов-снабженцев, строящихся по заказу Harvey Gulf International Marine, LLC (HGIM).

Оборудование включает двигатели, систему управления, навигации и связи (Wartsila Control & Communication Centre, 3С) и установку ее "под ключ", систему автоматизации и электричества. Финская компания также должна обеспечить полную интеграцию поставляемого оборудования с другими бортовыми системами и подготовить документы, необходимые для согласования с классификационным обществом.

Контракт предусматривает техническое обслуживание в течение пяти лет шести судов снабжения, использующих СПГ в качестве топлива, и трех многоцелевых вспомогательных судов, а также всех судов HGIM.

Многоцелевое вспомогательное судно будет работать на шельфовых нефтяных месторождениях в Мексиканском заливе и находиться в собственности и управлении HGIM. Судно планируется ввести в эксплуатацию до конца 2015 г. Оно будет иметь класс Американского классификационного общества (ABS) Enviro+. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: ПРИБЫЛЬ WARTSILA OYJ ABP ВО II КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛАСЬ

Прибыль Wartsila во II квартале сократилась на 2% по сравнению со вторым кварталом прошлого года до 111 млн. евро. Как указано в материалах компании, оборот компании за 3 месяца вырос на 5% и составил 1,15 млрд. евро.

Директор компании Вьерн Розенгрэн считает, что в будущем сфера судостроения и мореходства будет медленно, но верно расти. Деятельность в сфере технического обслуживания останется на прежнем уровне. Представители Wartsila верят, что в этом году торговый оборот концерна вырастет максимум на 10%, а прибыль - на 11%.

Корпорация Wartsila является компанией, специализирующейся в проектировании и производстве двигателей и других систем для судоходной индустрии, нефтедобывающей, электрической и других отраслей промышленности. В 2012г. чистый доход от продаж Wartsila составил 4,7 млрд. евро. В корпорации работают около 18,9 тыс. сотрудников. Компания имеет представительства в 70 странах. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: WARTSILA OYJ ABP УСТАНОВИТ

ЭКОЛОГИЧНЫЙ ДВУХТОПЛИВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ НА НЕМЕЦКОМ ПАРОМЕ

Wartsila в апреле получила важный контракт на модернизацию от немецкой верфи Brenn - und Verformungstechnik Bremen GmbH (BVT), говорится в сообщении финской корпорации.

По контракту финский производитель поставит двигатель для авто-пассажирского парома Ostfriesland (владелец Aktien-Gesellschaft EMS), который сможет использовать сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива. Маршруты судна проходят между Эмденом и о. Боркум в Национальном парке Ваддензе (Нижняя Саксония) - район в юго-восточной части Северного моря, занесенный в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Паром будет оснащен двумя 6-цилиндровыми двухтопливными генераторами Wartsila 20DF и установкой для СПГ (Wartsila LNGPac). Судно, в основном, будет работать на СПГ-топливе, но сможет, в случае необходимости, переходить на обычные жидкие виды топлива.

Система LNGPac, разработанная Wartsila, включает бортовой комплект для бункеровки СПГ, емкостей для хранения и подъемно-транспортное оборудование, с соответствующими средствами автоматизации и безопасности.

В комплект поставки входит запатентованная система Wartsila (ColdRecovery System), которая позволяет использовать вторичное тепло от СПГ в системах кондиционирования воздуха, что позволяет снизить объем потребляемой электроэнергии в компрессорах охлаждения и значительно сократить общие затраты при эксплуатации судна.

Планируется, что на модернизацию движительной системы уйдет менее двух месяцев. Работы начнутся во втором квартале 2014 г.

Корпорация Wartsila является мировым лидером в проектировании и производстве двигателей и других систем для судоходной индустрии, нефтедобывающей, электрической и других отраслей промышленности. В 2012 г. чистый доход от продаж Wartsila составил 4,7 млрд. евро. В корпорации работают около 18,9 тыс. сотрудников. Компания имеет представительства в 70 странах. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФИНЛЯНДИЯ: В РУКОВОДСТВЕ WARTSILA OYJ ABP ПРОИЗВЕДЕНЫ НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

Wartsila, финский производитель морских двигателей и поставщик отраслевых услуг, объявил об кадровых изменениях в своем руководстве, сообщает пресс-служба корпорации. 55-летний Пьерпаоло Барбон назначен президентом подразделения по оказанию услуг, исполнительным вице-президентом компании и включен в состав правления компании. Он приступит к обязанностям с 1 октября.

Пьерпаоло Барбон начал работу в финской компании в 1996 г. Он занимал ряд руководящих должностей в подразделении морских услуг, в том числе на Ближнем Востоке и Азии. С начала 2013 г. занимал пост вице-президента по услугам в Южной Европе и Африке.

Кристоф Витцтум, который в настоящее время возглавляет направление, переходит на должность президента и генерального директора в компанию Fazer Group.

55-летний Яакко Эскола, который возглавляет подразделение по разработке систем энергообеспечения судов, был назначен старшим исполнительным вице-президентом и заместителем генерального директора компании. Он уже приступил к исполнению новых обязанностей. Он сместил на этом посту заместителя гендиректора, финансового директора Раймо Линда, который уходит на пенсию по возрасту.

Яакко Эскола начал карьеру в корпорации в 1998 г., имея опыт работы в международных проектах. Занимал посты управляющего директора Wartsila по развитию и финансовым услугам и вице-президента по продажам и маркетингу в сегменте электрогенерирующих морских установок. (PortNews/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: DAEWOO SHIPBUILDING & MARINE ENGINEERING CO LTD. (DSME)

ПОСТРОИТ БУРОВОЕ СУДНО ДЛЯ АМЕРИКАНСКОЙ ATWOOD OCEANICS

Корейская судостроительная компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co Ltd. (DSME) выиграла контракт американской буровой компании Atwood Oceanics на строительство бурового судна.

Стоимость постройки оценивается в \$570 млн. Планируется, что судно будет сдано заказчику в конце 2015 г.

Заказанное американцами буровое судно будет построено по проекту DSME-12000, разработанному корейскими специалистами. Максимальная глубина скважины, которую способно пробурить судно, составляет 3600 м.

Портфель заказов корейской верфи на текущий момент насчитывает 14 различных судов и оффшорных платформ, общая стоимость которых составляет \$4,7 млрд. (и-Маш/[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!**

УКРАИНА: ГРУППА «АЗОВМАШ» ПРОВЕЛА ПЕРЕСТАНОВКИ ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ

Генеральным директором Мариупольского завода тяжелого машиностроения ("Мариупольтяжмаш", МЗТМ), входящего в состав "Азовмаша", сроком на год назначен руководитель еще одного участника этой группы - ЧАО "Торговый дом "Азовобщемаш" - Владимир Рачинский. Как говорится в сообщении предприятий в системе раскрытия информации НКЦБФР, решение о смене гендиректора МЗТМ наблюдательный совет предприятия принял 27 июня, уволив с должности Игоря Карапейчика, занимавшего ее три года. Об этом написало интернет-издание "Дело".

В тот же день кипрская Wessanen Trading Limited, единственный акционер ТД "Азовобщемаш", решила уволить с 1 июля В. Рачинского с должности гендиректора, назначив на его место на три года Алексея Сударева, в свое время финансового директора ЧАО "Азовэлектросталь".

В. Рачинский до того, как возглавил ТД "Азовобщемаш", был заместителем генерального директора-финансовым директором ПАО "Азовобщемаш" - головного предприятия группы, которое арендует имущественный комплекс МЗТМ.

Специализация МЗТМ - производство полувагонов, крытых вагонов и платформ, доменного и сталеплавильного оборудования, запчастей к горнорудному оборудованию, а также кранов (мостовых, полукозловых, консольно-поворотных).

По состоянию на начало 2013 г. Wessanen Trading Limited владела 70,746% "Азовобщемаша" и 80,7826% МЗТМ.

Группа "Азовмаш" - один из крупнейших машиностроительных комплексов в Украине. Предприятия группы производят железнодорожные грузовые вагоны и платформы, металлургическое, горнорудное и крановое оборудование.

В 2012 г. компания сохранила объемы реализации продукции практически на уровне 2011 г., когда этот показатель составил 9,5 млрд. грн. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: НАЗНАЧЕН ВРЕМЕННЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ**ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЯ (НПКГ) «ЗОРЯ-МАШПРОЕКТ»**

Государственный концерн "Укроборонпром" назначил исполняющим обязанности генерального директора госпредприятия "Научно-производственный комплекс газотурбиностроения (НПКГ) "Зоря-Машпроект" (Николаев) Александра Похилко вместо Геннадия Зайкова, возглавлявшего предприятие с июля 2011 г.

"Приказом главы "Укроборонпрома" от 5 июля Г. Зайков освобожден от должности по состоянию здоровья, и. о. гендиректора предприятия назначен А. Похилко", - сообщили в пресс-службе госконцерна.

До прихода в руководство НПКГ "Зоря-Машпроект" в 2011 г. Г. Зайков работал в должности председателя правления ОАО "Сумыоблэнерго".

А. Похилко до последнего назначения занимал должность замгендиректора предприятия по финансам.

ГП "НПКГ "Зоря-Машпроект" - известный в мире разработчик и производитель газотурбинного оборудования, монополист на рынке СНГ в сфере разработки и производства газовых турбин для кораблей военного флота.

Почти вся продукция НПКГ поставляется на экспорт. Крупнейшие партнеры - РФ, Индия, КНР, Польша, Вьетнам.

С апреля 2011 г. по решению правительства Украины НПКГ "Зоря-Машпроект" входит в состав госконцерна "Укроборонпром". (Интерфакс-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

УКРАИНА: ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЯ (НПКГ)**«ЗОРЯ-МАШПРОЕКТ» ПОСТАВИТ ДВИГАТЕЛИ В ОАЭ**

ГП "Зоря-Машпроект" заключило контракт с компанией из Объединенных Арабских Эмиратов на поставку газоперекачивающего оборудования.

По условиям соглашения "Зоря-Машпроект" поставит заказчику: два двигателя ДУ80 мощностью 25 МВт каждый; три двигателя ДЖ59 мощностью 16 МВт каждый.

Продукция будет поставлена в течение 4-го квартала 2013 г. - 1-го квартала 2014 г. (и-Маш/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ИЗГОТОВИЛО И СДАЛО ЗАКАЗЧИКУ
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ СТАРОБЕШЕВСКОЙ ТЭС**

"Турбоатом" изготовил и сдал заказчику оборудование для модернизации Старобешевской ТЭС.

Как сообщили в пресс-службе предприятия, в июле специалисты "Турбоатома" сдали под отгрузку узлы модернизации цилиндра низкого давления (ЦНД) для блока №12 станции.

Контракт находится в стадии завершения. На данный момент в производстве на мехобработке находятся диафрагмы и на облопачивании - ротор низкого давления, отгрузка данного оборудования предполагается в августе. Завершающим этапом станет отгрузка запчастей и приспособлений в сентябре.

На Старобешевской ТЭС реализуется проект модернизации паровой турбины К-200-130-1 мощностью 200 МВт производства Ленинградского металлического завода (Россия).

По условиям контракта, заключенного в октябре 2011 г., "Турбоатом" производит реконструкцию проточной части цилиндра низкого давления с заменой ротора, диафрагм, обойм, уплотнений и средней части корпуса ЦНД. После модернизации мощность агрегата увеличится на 8 МВт, КПД повысится до 88%. Выполненные работы также позволят снизить расход условного топлива на 26,1 г/кВтч. Сроки поставки оборудования - сентябрь.

Контракт также предусматривает проектирование и поставку оборудования, демонтажные, строительные и монтажные работы, пуско-наладку и гарантийные испытания.

Это четвертый энергоблок Старобешевской ТЭС, который обновит "Турбоатом". Ранее завод осуществил реконструкцию блоков №№ 4, 5, 13.

ОАО "Турбоатом" производит паровые турбины для ТЭС и АЭС, гидротурбины для ГЭС, газовые турбины для ТЭС. Производство турбин осуществляется по замкнутому циклу: от проектно-конструкторских и научно-исследовательских работ до изготовления, сборки, испытания турбин и отгрузки. В структуру "Турбоатома" входят два специальных конструкторских бюро, технологические подразделения, научно-исследовательские лаборатории, заготовительная база, механообработывающее производство, испытание энергетического оборудования. Управление государственной частью акций ОАО "Турбоатом" осуществляет Фонд государственного имущества Украины, которому принадлежит 75,22% акций компании. (Metalmonitor/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

**РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ТЕХНОЛОГИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ» (НПО «ЦНИИТМАШ»)
ПРОВЕЛО ИСПЫТАНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ В РАМКАХ РАБОТ ПО СОЗДАНИЮ ТЕРМОЯДЕРНОГО РЕАКТОРА**

Сотрудники Государственного научного центра РФ ЦНИИТМАШ (входит в машиностроительный дивизион Росатом - "Атомэнергомаш") провели серию циклических испытаний полномасштабных макетов гелиевого ввода катушек PF1 для первого в истории человечества термоядерного реактора ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor). Макеты были изготовлены в НИИЭФА им. Д. Ефремова.

Строительство ITER в настоящее время ведется во французском центре ядерной энергетики Кадараш. В программе ITER участвуют 33 государства, включая Россию, США, Индию, Китай, Японию, Южную Корею и страны Евросоюза. Координатором работ в России является ГК "Росатом". В рамках участия в данном проекте российская сторона должна изготовить и поставить несколько видов оборудования, в том числе сверхпроводящий макет проводника, секции катушки полоидального поля PF6, секции катушки PF1 и т. п.

"Макеты представляют собой стальные оболочки проводников со сварным соединением (вводом) длиной около 1.5 м, которые устанавливались в нагружающем устройстве (реверсоре) в криостате с жидким азотом. Макет подвергался пульсирующему циклическому растяжению. Испытания продолжались в непрерывном режиме в течение двух суток с поддержанием необходимого уровня жидкого азота и цифровой регистрацией основных параметров нагружения - усилия, температуры, локальных деформаций выше и ниже ввода", - объяснил заведующий отделом прочности и эксплуатации материалов и конструкций в машиностроении ОАО "ЦНИИТМАШ" Александр Казанцев. (RusCable/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «ЭМАЛЬЯНС» И ОАО «ТАГАНРОГСКИЙ

КОТЛОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД (ТКЗ) «КРАСНЫЙ КОТЕЛЬЩИК» ОБЪЯВИЛИ О НОВЫХ НАЗНАЧЕНИЯХ

ОАО "ЭМАльянс", входящее в состав энергомашиностроительного концерна ОАО "Силовые машины", и ОАО "ТКЗ "Красный котельщик", основная производственная площадка ОАО "ЭМАльянс", объявили о новых назначениях.

На должность генерального директора ОАО "ЭМАльянс" решением единственного акционера назначен Дмитрий Тарасов, ранее занимавший должность первого заместителя генерального директора по сбыту ОАО "ЭМАльянс".

Генеральным директором ОАО "ТКЗ "Красный котельщик" решением совета директоров назначен Александр Шкарупа до последнего занимавший пост заместителя генерального директора по производству - главного инженера предприятия. Решения о новых назначениях приняты на срок до 3 месяцев. Данные решения были приняты в связи с переходом Сергея Торопова, совмещавшего пост генерального директора ОАО "ТКЗ "Красный котельщик" и генерального директора ОАО "ЭМАльянс", на должность директора дивизиона "Северсталь Российская сталь".

В задачи нового руководства ОАО "ЭМАльянс" и ОАО "ТКЗ "Красный котельщик" входит сохранение преемственности утвержденной стратегии развития компании, направленной на рост финансовых показателей, увеличение портфеля заказов, сокращение издержек, увеличение объемов производства, реализации инвестиционной программы компании.

В ходе заседания члены совета директоров отметили высокие управленческие качества Сергея Торопова и выразили ему благодарность за время, отданное работе в "ЭМАльянсе" и "Красном котельщике". По словам генерального директора ОАО "Силовые машины", компании владеющей 100% пакетом акций ОАО "ЭМАльянс", Игоря Костина, под руководством Сергея Торопова компания сделала серьезные шаги. "Начат процесс интеграции "ЭМАльянса" в состав концерна "Силовые машины": оптимизируются сбытовые, закупочные и производственные процессы, ведется совместная работа по инновационным технологиям, активно развивается партнерство с зарубежными компаниями. Реализуются проекты бизнес-системы, направленной на достижение стратегических целей и повышение конкурентоспособности компании, идет работа по усилению корпоративных ценностей", - отметил Игорь Костин. (Портал машиностроения/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ГЕРМАНИЯ: SIEMENS AG СВЕРНЕТ БИЗНЕС В СФЕРЕ СОЛНЕЧНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ

Германский промышленный концерн Siemens AG закрывает подразделение в сфере солнечной энергетики, не сумев найти покупателя на него. Об этом пишет газета Handelsblatt со ссылкой на источники в отрасли.

Заккрытие подразделения затронет 280 рабочих мест, главным образом, в Израиле, где Siemens купила в 2009 г. компанию Solel Solar Systems, специализирующуюся на производстве оборудования для солнечных тепловых электростанций, за 285 млн. евро.

По данным газеты, прекращение деятельности подразделения будет стоить Siemens порядка 50 млн. евро.

В октябре 2012 г. Siemens объявила о намерении продать бизнес в сфере солнечной энергетики, сосредоточившись на энергии воды и ветра. (Укррудпром/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЯПОНИЯ: MITSUBISHI ELECTRIC ОПУБЛИКОВАЛА ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ ЗА 2013 ФИНАНСОВЫЙ ГОД

Начиная с 1993 г., Mitsubishi Electric разрабатывает и реализует трехлетние экологические планы с целью формирования среднесрочных задач и политики компании в области снижения негативного влияния на состояние окружающей среды. Об итогах своей экологической деятельности компания объявляет ежегодно.

В отчете представлена информация о результатах усилий, которые прилагают Mitsubishi Electric и ее 188 дочерних компаний в Японии и других странах по снижению объема выбросов CO2 и поддержке инициатив в области создания экологически ответственного общества, основанного на вторичном использовании и переработке отходов.

В результате применения 109 продуктов Mitsubishi Electric выбросы CO2 удалось снизить в среднем на 29% с превышением запланированного показателя.

Список продуктов Mitsubishi Electric, по которым был улучшен индекс экологической эффективности, по сравнению с прошлым годом увеличился до 109 наименований с 84 в прошлом финансовом году.

В 2013 ф. г. в результате использования этих продуктов выбросы CO2 удалось снизить в среднем на 29% - на 2% больше показателя, запланированного в рамках 7-го среднесрочного экологического плана компании на 2013-2015 гг. (Пресс-служба компании Mitsubishi Electric/ [Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ХИМИЧЕСКОЕ И НЕФТЯНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «СУМСКОЕ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ИМ. М. ФРУНЗЕ» ЗАВЕРШИЛО ОТГРУЗКУ НАСОСНОГО ОБОРУДОВАНИЯ КОМПАНИИ SLOVENSKE ELEKTRARNE

ПАО "Сумское НПО им. М. Фрунзе" завершило отгрузку насосного оборудования в адрес компании Slovenske Elektrarne. Продукция предназначена для обустройства четвертого энергоблока атомной электростанции (АЭС) "Моховце" в Словакии. Об этом сообщила пресс-служба компании.

Согласно условиям контракта, сумские машиностроители спроектировали, изготовили, провели приемо-сдаточные испытания и своевременно отгрузили три насосных агрегата ЦН 50-135-2 с гидродинамическими муфтами МГ-М-500.

По словам главного конструктора насосного оборудования специального конструкторского бюро НПО им. Фрунзе Владимира Рыбальченко, это центробежные, горизонтальные, двухкорпусные насосы с четырехступенчатым внутренним корпусом секционного типа. Оборудование предназначено для подвода воды к уплотнениям главных циркуляционных насосов, а также восполнения организованных и неорганизованных протечек первого контура блока АЭС с реактором ВВЭР-440, мощность которого составляет 440000 кВт.

"Большое значение в данной поставке имеют и гидродинамические муфты МГ-М-500, благодаря которым обеспечивается регулирование частоты вращения насоса в диапазоне 3000-9000 об./мин, что в свою очередь дает возможность изменения параметров оборудования для обеспечения его эффективной работы при колебаниях сети", - говорит Владимир Рыбальченко.

В настоящее время продукция торговой марки Frunze уже прибыла на строительную площадку АЭС "Моховце".

Как отмечает ведущий менеджер управления по продажам НПО им. Фрунзе Валерий Фролов, предприятие сотрудничало с атомщиками Словакии и ранее. В частности, в конце 1980-х годов была осуществлена крупная поставка насосов ЦН50-135. В последующие годы сумские машиностроители выполняли заказы на выпуск запасных частей для атомных станций этого государства. Сегодня Сумское НПО им. М. Фрунзе реализует также ряд проектов по выпуску насосного оборудования и запчастей к нему для АЭС "Козлодуй", Южно-Украинской АЭС и других объектов атомной энергетики. ([Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «УРАЛХИММАШ» ВЫИГРАЛО ТЕНДЕР НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ И ПОСТАВКУ НЕФТЕХИМИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОАО «ТАНЕКО»

Заказчиком оборудования выступает АО "Татнефть", предназначено оборудование для комплекса нефтехимических заводов ОАО "ТАНЕКО" (Нижнекамск).

Согласно условиям выигранного тендера завод должен изготовить четыре единицы колонного оборудования: колонну тяжелой ароматики 2200-С-0003, массой 24,9 т, диаметром 1400 мм, высотой 29,5 м; колонну ксилена 2200-С-0002 массой более 192 т, диаметром 4200 мм, высотой более 55 м; сплиттер риформата 2200-С-0001 массой 58,25 т, с переменным диаметром 2800/2300 мм и высотой 37,5 м; дебутанизатор 2100-С-0001 массой 25 т, переменным диаметром 2200/700/100 мм и высотой 24,2 м.

Кроме колонного оборудования завод должен изготовить два реактора 2200-R-0001 А/В, каждый массой 24 т, диаметром 2400 мм, высотой 8,6 м.

Срок поставки готового оборудования - четвертый квартал 2013 г. - первый квартал 2014 г.

ОАО "Уралхиммаш" имеет успешный опыт сотрудничества с ОАО "ТАНЕКО":

- в 2009 г. были поставлены семь шаровых резервуаров объемом 600 куб. м;
- в том же году завод поставил около пятидесяти отводов различных модификаций из высоколегированных сталей аустенитного класса и жаропрочных низколегированных сталей;
- в 2011 г. изготовили и отгрузили три колонны отпарки кислой воды и три колонны регенерации вместе с комплектом оборудованием,
- в 2012 г. - пять комплектов реакторного оборудования и отпарная колонна.

ОАО "Уралхиммаш" изготавливает оборудование для предприятий нефтехимической, нефте и газоперерабатывающей отраслей промышленности, для химической отрасли, предприятий черной и цветной металлургии, предприятий традиционной и атомной энергетики, для предприятий строительной промышленности.

ОАО "Уралхиммаш" имеет сертификат на право изготовления сосудов под давлением по требованиям кода ASME (Секция VIII Раздел 1 Клеймо "U"). В апреле 2011 г. ОАО "Уралхиммаш" успешно прошло аудит на расширение области сертификации по коду ASME (Секция VIII Раздел 2 Клеймо "U2"). (Пресс-релиз ОАО "Уралхиммаш"/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ЭЛЕКТРОННАЯ И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖТРАНСФОРМАТОР» (ЗТР) ПОСТАВИТ 10 ТРАНСФОРМАТОРОВ ДЛЯ АРМЕНИИ

ПАО "Запорожтрансформатор" (ЗТР) заключило контракт с Техутским медно-молибденовым комбинатом (ТММК, Армения). По условиям договора ЗТР поставит 8 трансформаторов 1,6 МВА и 2 трансформатора 4 МВА.

"Это не первая поставка оборудования для комбината, - отмечает директор по продажам ПАО "ЗТР" Александр Цирер. - Начиная с 2012 г., ЗТР изготовил и успешно поставил для ТММК 12 аналогичных трансформаторов различных мощностей до 6,3 МВА на напряжение 10-35 кВ. Заказ был выполнен в рекордно сжатые сроки и на высоком техническом уровне. Этот факт сыграл немаловажную роль в принятии решения при выборе поставщика трансформаторов по новому тендеру".

В общей сложности ПАО "Запорожтрансформатор" поставит 22 трансформатора на Техутский медно-молибденовый комбинат, что полностью удовлетворит потребность заказчика и обеспечит надежное внутреннее электроснабжение важного объекта горнодобывающей промышленности Армении. Отгрузка оборудования запланирована на сентябрь. ([RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

БЕЛАРУСЬ: КИТАЙСКИЙ ИНВЕСТОР МОЖЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО СОЛНЕЧНЫХ МОДУЛЕЙ НА ТЕРРИТОРИИ СЭЗ «МОГИЛЕВ»

На территории СЭЗ "Могилев" за счет китайских инвестиций может быть организовано производство солнечных модулей и построена фотогальваническая электростанция. Соответствующие меморандумы подписаны в Пекине.

В частности, Могилевский облисполком подписал с Гуандунской фотогальванической технологической компанией "Солнечный остров" меморандумы по производству солнечных модулей в СЭЗ "Могилев" (объем инвестиций до \$6 млн.) и по строительству на территории СЭЗ фотогальванической электростанции мощностью 10 МВт (до \$25 млн.).

Кроме того, между Могилевским облисполкомом и инвестиционной и управляющей компанией города Шэньчжэнь "Цзин Дэ Хуа" заключен меморандум по использованию альтернативных источников энергии на территории Могилевской области с объемом инвестиций до \$50 млн.

По словам заместителя председателя Могилевского облисполкома Алексея Яковлева, производство солнечных модулей планируется ввести в эксплуатацию до конца 2015 г. Впоследствии произведенная продукция будет поставляться не только на внутренний рынок Беларуси, но и за рубеж. Что касается проекта по строительству фотогальванической электростанции, Алексей Яковлев отметил, что это только пилотный проект, на основе которого будет продолжаться работа по развитию альтернативной энергетики.

Перспективные проекты для реализации с китайской стороны есть и в сфере гидроэнергетики. "В Могилевской области разработано два проекта гидроэлектростанций на Днепре, и наши китайские партнеры также готовы рассмотреть возможность их строительства", - сказал зампреда Могилевского облисполкома. (БЕЛТА/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

РОССИЯ: ОАО «СЕВКАБЕЛЬ» ПОЛУЧИЛО АТТЕСТАЦИЮ В ОАО «ФСК ЕЭС» И ОАО «РОССЕТИ» НА СИЛОВЫЕ КАБЕЛИ С ИЗОЛЯЦИЕЙ ИЗ СШИТОГО ПОЛИЭТИЛЕНА НА СРЕДНЕЕ НАПРЯЖЕНИЕ

"Севкабель" стал первым заводом в России, который получил аттестацию в ОАО "ФСК ЕЭС" и ОАО "Россети" на кабели силовые с изоляцией из сшитого полиэтилена на напряжение 6-35 кВ.

Кабели марок (А)ПвП, (А)ПвПу, (А)ПвПг, (А)ПвПуг, (А)ПвПу2г, (А)ПвВ, (А)ПвВнг(А)-LS, (А)ПвБП, (А)ПвБВ, (А)ПвБВнг(А)-LS (ТУ 16.К71-335-2004, ТУ 16.К71-359-2005) производства ОАО "Севкабель" в комплекте с кабельными муфтами Тусо Electronics соответствуют техническим требованиям ОАО "ФСК ЕЭС" и ОАО "Россети".

Срок действия заключения аттестационной комиссии до 26.06.2018 г.

Согласно полученному документу кабели ОАО "Севкабель" соответствуют стандартам и рекомендованы для применения на объектах электросетевого хозяйства при строительстве, реконструкции и проведении ремонтных работ.

Получению аттестации предшествовали многочисленные испытания, а также масштабная проверка экспертной комиссией, в состав которой вошли специалисты ОАО "НТЦ электроэнергетики", ОАО "ФСК ЕЭС", ОАО "МРСК-Северозапад", ОАО "ВНИИ КП".

Генеральный директор ОАО "Севкабель" Александр Дятченко: "В прошлом году завод получил аттестацию ФСК ЕЭС по собственным ТУ, которые были разработаны специально по заказу ГК "Олимпстрой" на кабели с проволочной броней из алюминиевого сплава марок ПвКП2г и АПвКП2г на напряжение 6/10 кВ. Кабели по техническим условиям ОАО "ВНИИ КП" имеют более широкое применение в разных отраслях экономики, и полученная аттестация прежде всего подтверждает качество продукции, а также дает серьезное конкурентное преимущество". (RusCable/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

МИРОВОЙ РЫНОК: СЛИЯНИЕ MICROSOFT CORP. И NOKIA СОРВАЛОСЬ В ПОСЛЕДНИЙ МОМЕНТ

Microsoft и Nokia довольно плотно сотрудничают друг с другом последние несколько лет, а слухи о том, что софтверный гигант купит некогда мощнейшего производителя мобильных телефонов на планете, ходили долго и упорно. Как выясняется теперь благодаря журналистам The Wall Street Journal, Microsoft, было дело, собиралась-таки приобрести Nokia, но сделка сорвалась в тот момент, когда уже была почти подписана.

Переговоры проводились в июне. Менеджеры обеих компаний так сильно разругались друг с другом, что вряд ли вернутся к вопросу поглощения в ближайшее время, говорят источники газеты.

Скорее всего, стороны не сошлись в цене. Обе компании сейчас испытывают серьезные финансовые трудности, а потому их руководство очень трепетно относится к вопросам стоимости Nokia. Правда, цена, которую предлагала Microsoft, не называется.

Эксперты говорят, что теперь Nokia находится в худшем положении за всю историю. Компания не может порадовать аналитиков и инвесторов никакими успехами, не имеет четкого плана по выходу из кризиса, а стратегия, на которую были поставлены все карты (Windows Phone), очевидно, совсем не оправдала себя. (Укррудпром/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ЕВРОПА: ЕВРОКОМИССИЯ НАПРАВИТ 4,8 МЛРД. ЕВРО НА РАЗВИТИЕ ИССЛЕДОВАНИЙ В ИТ-СЕКТОРЕ

Еврокомиссия предложила направить 4,8 млрд. евро на развитие исследований в местной микроэлектронной отрасли, а также сообщила о планах по расширению инновационного партнерства с частными компаниями и между странами Евросоюза.

Такие шаги направлены на увеличение производственных возможностей современного европейского производства микроэлектроники. В ЕС высказали надежды, что партнерство между государством и частным сектором в рамках Совместной Технологической Инициативы (JTI) позволит побороть падение глобальной доли ЕС в сфере электронных компонентов.

Представители Европейской комиссии сообщают, что заявленная сумма будет выделена из бюджета и примерно столько же должно поступить от частных европейских инвесторов. Официальный Брюссель заявляет, что надеется удвоить долю Европы на рынке микропроцессоров не только за счет активных финансовых вливаний, но и с помощью стимулирования спроса на соответствующие товары.

Ранее еврокомиссар по вопросам цифрового развития Нили Крозс заявила, что европейские объемы выпуска чипов должны удвоиться к 2020 г. и обойти США. Чтобы добиться этого, Европе придется ежегодно наращивать темпы примерно на 20%. С тем, чтобы добиться этого, странам блока придется развивать работу в таких направлениях, как

встраиваемые решения, материаловедения и проектирование сложных электронных систем.

Финансирование будет выделяться под отдельные проекты, отбираемые на конкурсной основе. Инициатива рассчитана на семь лет и объединит усилия частного бизнеса, университетов и исследовательских лабораторий. Проект Joint Technology Initiative (JTI) начнет работу в 2014 г. по трем направлениям: ARTEMIS (встроенные системы), AENEAS (нано-электроника), EPoSS (умные интегрированные системы). ARTEMIS и AENEAS работают с 2008 г., первый начал два пилотных проекта на 150 млн. евро, второй - пять пилотных проектов на 730 млн. евро.

Согласно предварительной информации финансирование прежде всего будет направлено на создание высокопроизводительных процессоров на основе 450-миллиметровых подложек. На сегодняшний день такие чипы создаются на 300-миллиметровых кремниевых подложках, тогда как первая норма считается более перспективной и менее затратной.

По данным Еврокомиссии, сектор электроники в ЕС с 2000 г. растет в среднем на 5% в год, и сейчас в нем работает около 200 тыс. человек. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

КИТАЙ: LENOVO GROUP СТАЛА МИРОВЫМ ЛИДЕРОМ НА РЫНКЕ ПК ПО ИТОГАМ II КВАРТАЛА 2013 ГОДА

Китайская компания Lenovo впервые стала безоговорочным лидером на мировом рынке персональных компьютеров. Эта информация базируется на результатах последних исследований IDC и Gartner.

По данным IDC Lenovo достигла 16,7% мирового рынка ПК во II квартале, по сравнению с 15,0% во II квартале 2012г. Gartner утверждает, что доля Lenovo составляет 16,7% во II квартале, тогда как в I квартале, равно как и во II квартале 2012 г., доля Lenovo была 14,9%.

"Несмотря на сложную ситуацию на рынке ПК, Lenovo не только увеличила долю, но и постоянно улучшает рентабельность, а также представила еще больше инновационных продуктов в каждом сегменте. Конечно, борьба за лидерство на рынке ПК продолжится. Но я полностью уверен, что в данном сегменте остаются значительные возможности для роста прибыли и создания передовых инноваций", - прокомментировал квартальные результаты президент и генеральный директор Lenovo Group Ян Юаньцин.

Ранее первую позицию на рынке удерживала компания HP, однако по итогам прошлого квартала она уступила лидирующие позиции. Доля HP на рынке составила 16,4%. На третьем месте с результатом 12,2 компания Dell, четвертое место у Acer - 8,2%, пятое у Asus - 6,1%.

По отчету IDC, в 2012-2013 ф. г., который закончился 31 марта, Lenovo достигла рекордной доли на мировом рынке ПК, демонстрируя лучшие результаты, чем сам рынок в течение 16 кварталов подряд.

Кроме того, Lenovo заняла первое место на трех из семи крупнейших рынков ПК - в Китае, Японии и Германии - и достигла двузначной доли на рынках в 39 странах.

Более половины доходов Lenovo поступают с внешних рынков. При вынесении значительного объема и роста доходов, прибыль компании достигла рекордных 34% за прошедший финансовый год.

Lenovo - технологичная компания с капитализацией \$34 млрд., крупнейший производитель персональных компьютеров в мире, чья продукция представлена в более чем 160 странах. Lenovo входит в список крупнейших международных компаний Fortune Global 500. Основные исследовательские центры компании расположены в Ямато, Япония; в Пекине, Шанхае и Шеньжене, Китай; а также в Рейли, Северная Каролина. Штаб-квартира компании расположена в США. (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: APPLE INC. ПОДАЛА ЗАЯВКУ НА РЕГИСТРАЦИЮ ТОРГОВОЙ МАРКИ iWATCH

Американская компания Apple подала заявку на регистрацию фирменной торговой марки iWatch в Японии, передает Reuters со ссылкой на представителя японского регулятора. Заявка на регистрацию охватывает компьютеры, устройства до полноты функционала компьютера (компьютерную периферию), а также наручные часы. Сколько займет процесс регистрации, неизвестно. Представители Apple пока никак не прокомментировали информацию.

Ранее исполнительный директор компании Тим Кук заявил, что Apple представит новые технологии, которые изменят расстановку сил в отрасли. На этом фоне появился ряд предположений о скором выпуске компанией новых гаджетов, в числе которых могут быть часы iWatch.

Apple планирует сделать серьезную ставку на рынок часов. Прорыв в этом сегменте компенсирует замедление роста продаж такой продукции, как iPhone и iPod. Акции Apple упали более чем на треть после пика в сентябре 2012 г. Над выпуском новой модели часов работают около 100 дизайнеров. Предполагается, что функции часов будут в чем-то подобны функциям iPhone и iPad.

Apple - американская компания, которая занимается производством программного обеспечения, персональных компьютеров, аудиоплееров и телефонов. Продает 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. Штаб-квартира корпорации находится в Купертино (шт. Калифорния). (РБК-Украина/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ GENERAL ELECTRIC (GE) В I ПОЛУГОДИИ 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Консолидированная чистая прибыль американского диверсифицированного технологического концерна General Electric в первом полугодии выросла на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. и составила \$6,66 млрд., сообщается в отчетности компании.

В перерасчете на одну обыкновенную акцию показатель составил \$0,65 против \$0,58 в январе-июне 2011 г. Совокупная выручка концерна в отчетный период сократилась на 2% и составила \$70,13 млрд.

По итогам второго квартала чистая прибыль компании выросла на 1% до \$3,13 млрд. В пересчете на одну обыкновенную акцию прибыль GE составила \$0,30 против \$0,29 по итогам апреля-июня прошлого года. Показатель оказался хуже прогнозов аналитиков, которые ожидали прибыль на уровне \$0,36 за акцию. При этом квартальная выручка GE сократилась на 4% до \$35,12 млрд.

"Во втором квартале GE достигла прибыли в промышленном сегменте, сократила затраты на строительство и продолжила инвестировать в развитие", - сообщил гендиректор GE Джефф Иммельт. (Аех.ru/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

ФРАНЦИЯ: SCHNEIDER ELECTRIC ВЫПУСКАЕТ НОВОЕ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОЕ УСТРОЙСТВО ДЛЯ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ СЕТЕЙ

Компания Schneider Electric - мировой эксперт в области управления электроэнергией - выводит на рынок новое устройство для распределительного сетевого комплекса - комплектный шинный провод Schneider Busway I-line II, призванный повысить надежность и энергоэффективность процесса передачи электроэнергии.

Как отметил Марк Незет, вице-президент, руководитель бизнес-подразделения "Распределение электроэнергии" Schneider Electric: "Шинные провода Schneider Busway I-line II представляют собой только часть предложения для распределительных сетей низкого и среднего напряжения, включающее не только трансформаторы и электрические щиты, но и другие элементы. На базе этих решений можно создать оптимизированную, полностью скоординированную электроустановку с высоким уровнем производительности, который обеспечивается совместимостью всех электрических, механических, коммуникационных компонентов".

Номинальный ток шинного провода 800-6300 А. В устройстве использована "концепция единой шины заземления", которая обеспечивает эффективность соединения, защиту персонала и оборудования от поражения электрическим током. Две шины заземления шинного провода, представляющие собой его верхнюю и нижнюю панели, полностью охватывают "сэндвич" из фазных проводников и обеспечивают высокоэффективную защиту от замыкания на землю.

Устройство испытано на соответствие стандартам МЭК и UL и сертифицировано на сейсмостойкость до 9 баллов. Шинный провод соответствует нормам КЕМА-KEUR и ASTA Diamond. При производстве использована изоляция MuIag компании Dupont, чистая медь, биметаллическая технология, стальной/алюминиевый кожух. Большое поперечное сечение обеспечивает минимальные нагрев и падение напряжения.

Благодаря специальной обработке по уникальной технологии Molecular Fusion, обеспечивающей диффузию молекул меди и алюминия под высоким давлением при большой температуре, электрические соединения шинных проводов Busway Schneider Electric с медными контактами перестали быть "узким местом". Шинный провод Schneider Busway I-line II объединяет такие преимущества, как низкое сопротивление контактов из меди и легкость алюминия, что обеспечивает высокую эффективность системы распределения электроэнергии. С помощью модуля связи можно получить удаленный доступ к данному отводному блоку для облегчения управления электроустановкой.

"Schneider Electric производит шинные провода уже более 50 лет. За эти годы по всему миру установлено свыше 70000 км шинных проводов производства Schneider Electric. Если вытянуть их в одну линию, то можно обогнуть весь земной шар и выйти на второй виток вокруг Земли. Хотелось бы подчеркнуть, что мы тщательно следим за производством всех наших решений. Были ли наши продукты произведены в Европе, Америке или Азиатско-Тихоокеанском регионе, их качество и конструкция отвечают одним и тем же стандартам Schneider Electric", - прокомментировал Марк Незет. (Пресс-служба компании Schneider Electric/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ, СИМПОЗИУМЫ

РОССИЯ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ САЛОН 2015 ГОДА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОЙДЕТ НА СУШЕ

Санкт-Петербургский Международный военно-морской салон, который традиционно проходил на площадке "Ленэкспо" в гавани рядом с Морским вокзалом, поменяет прописку.

"Следующий салон будет проходить, скорее всего, в Шушарах", - сказал, подводя итоги МВМС-2013, генеральный директор ЗАО "Морской салон" Михаил Золотарев. В этом районе строится крупнейший в России выставочный центр "Экспофорум", который планируется ввести в эксплуатацию к началу 2014 г. На новую площадку будут переводиться все мероприятия из "Ленэкспо", а старый выставочный комплекс будет демонтирован.

Для военно-морского салона это будет связано с определенными неудобствами, поскольку комплекс в Шушарах расположен на юго-западе Петербурга вдали от каких-либо водоемов. "Корабли будут находиться либо на территории Морского вокзала, либо в акватории Невы", - пояснил руководитель компании-организатора МВМС. По словам Золотарева, сразу после подведения итогов МВМС-2013 оргкомитет примется за разработку концепции следующего форума.

Представители оргкомитета уверены, что площадка в Шушарах не останется постоянным местом проведения военно-морских салонов. Ранее во время работы МВМС-2013 заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Рогозин сообщил о планах создания на принципах государственно-частного партнерства специальной площадки. "Нам нужен дом для флота, для его демонстрации, если салон будет проводиться дальше", - отметил вице-премьер, добавив, что "инвесторы есть", и с ними ведутся переговоры. Судя по представленной концепции, новый комплекс для планируется разместить на намывной территории близ нового петербургского пассажирского порта "Морской фасад" на Васильевском острове. Зампред правительства добавил, что этот проект он уже обсуждал с губернатором города Георгием Полтавченко.

В МВМС-2013, который прошел в Санкт-Петербурге, приняли участие 75 иностранных делегаций из 51 страны, продукцию показали 457 предприятий. Ведущие российские организации и иностранные фирмы представили разработки, новые материалы и технологии в сфере кораблестроения, создания энергетических установок, комплексов морского оружия и вооружения, навигации, связи и управления, а также в области морской авиации, инфраструктуры базирования и обеспечения флота. У причалов Морского порта разместились 36 кораблей, катеров и судов из состава Военно-морского флота РФ, Пограничной службы ФСБ России и предприятий-участников салона. Иностранные военно-морские силы представлены на салоне тремя боевыми кораблями - подводной лодкой и фрегатом королевских ВМС Нидерландов, а также кораблем ВМС Польши. (АРМС-ТАСС/[Машиностроение Украины, СНГ, мира](#))

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

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что стоимость месячной подписки на электронный вариант журнала «Машиностроение Украины» дешевле, чем на печатный?

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