





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

Технический партнер: Rent Cocdia



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР

Украина, Киев, Броварской пр-т, 15 **№** "Левобережная"

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

№19 (253)

1 – 15 ноября 2013 г.

3800

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 cm	20 грн./	4500	4200	4800		

145x210 - 1/2 cm

ЧЕРНО-БЕЛУЮ НА ВНУТРЕННИХ СТРАНИЦАХ					
Стоимость ОДНОГО объявления в ОДНОМ номере (НДС не облагается)					
высота/ширина (мм), часть страницы А-4	в 1 номере	в 6 номерах			
260х180 – 1 стр.	2000	1500			
130х180 – 1/2 стр.	1000	750			
130х90 – 1/4 стр.	500	370			
	в 12 номерах	в 22 номерах			
260х180 – 1 стр.	1000	800			
130х180 – 1/2 стр.	500	400			
130x90 - 1/4 cm.	250	200			

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

Стоимость PR рекламы - ½ стоимости рекламной площади. (PR реклама может быть только черно-белой).

СКИДКИ РЕКЛАМНЫМ АГЕНТСТВАМ **И ВЫСТАВКОМАМ – ОТ 20%**

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

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

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

Текст рекламного объявления можно передать нам различными способами:

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

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

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

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



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

$N_{2}19$ (253)

ОГЛАВЛЕНИЕ НОМЕРА

	Стр.	
Машиностроительный комплекс	5	
Авиакосмическая промышленность		
Автомобильная промышленность	12	
Горно-шахтное, горнорудное и металлур-	34	
гическое машиностроение	7	
Железнодорожное машиностроение	35	
Машиностроение для легкой, пищевой	38	
промышленности, бытовых приборов		
Оборонная промышленность	39	
Подшипниковая промышленность	44	
Приборостроение	45	
Промышленность средств связи	46	
Сельскохозяйственное машиностроение	48	
Станкостроительная и инструментальная	50	
промышленность	5	
Строительно-дорожное и подъемно-	51	
транспортное машиностроение	31	
Судостроительная и судоремонтная	52	
промышленность	32	
Тяжелое и энергетическое машино-	61	
строение	01	
Химическое и нефтяное машинострое-	66	
ние	- 00	
Электронная и электротехническая про-	67	
мышленность	01	

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. ЭЛЕКТРОННЫЙ ВАРИАНТ (НДС не облагается) подписка на 1 мес. 300 rpi 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 БЕС-ПЛАТНО получать и электронный вариант журнала по e-mail в любом формате (*.doc, *.pdf или *.html).

РЕДАКЦИОННЫЙ ПОДПИСНОЙ ЛИСТ

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 ЛОСТАВКОЙ В УКРАИНЕ

	СКОЙ ДОСТАВКОЙ В УКРАИНЕ	
Алчевск	KSS (06442) 22244, 29294	
Бердянск	KSS (06153) 37725	
Винница	KSS (0432) 579324	
Горловка	KSS (06242) 27055, 27073	
	1. KSS (0562) 335289	
Днепропетровск	2. Меркурий (056) 7219393, 7219394	
Диопропотродок	3. CAMMИТ (056) 3704423	
	4. Статус (056) 2385032	
	1. KSS (062) 3450359, 905899	
Донецк	2. Меркурий (062) 3451592,3451594 3. Идея (062) 3810932, 3042022	
	3. Идея (002) 3810932, 3042022 4. Статус (062) 3119483	
Engaranus		
Евпатория	KSS (06569) 35532	
Житомир	KSS (0412) 412795 1. KSS (061) 2209338	
Запорожье	1. KSS (061) 2209338 2. Статус (061) 2702935	
-		
Ивано-Франковск	KSS (03422) 25787, 501510,	
Измаил	(0342) 775959, -54, -56 KSS (04841) 20335	
измаил Ильичевск	KSS (04841) 20335 KSS (048) 7770355	
	KSS (048) 7770355 KSS (097) 9311937	
Керчь	1. KSS (044) 2706220	
	1. KSS (044) 2706220 2. CAMMИТ (044) 5214050	
Киев	3. Ctatyc (044) 3917451	
KNEB	4. Блиц-информ (044) 2518161	
	5. Меркурий (044) 2488808, 2499888	
Кировоград	KSS (0522) 301185	
Комсомольск	KSS (067) 7767104	
	1. KSS (05366) 56927	
Кременчуг	2. CAMMИТ (05366) 32188	
Кривой Рог	KSS (0564) 400759	
Луцк	KSS (03322) 55411	
	1. KSS (0322) 419165, 419166	
Львов	2. CAMMиT (0322) 743223	
Мариуполь	KSS (0629) 412843	
Мелитополь	KSS (0619) 426390, 426380	
Мукачево	KSS (03131) 22133	
Homeses	1. KSS (0512) 479227, 580099	
Николаев	2. CAMMиT (0512) 561069	
Опосса	1. KSS (0482) 7770355	
Одесса	2. Статус (048) 7342485	
Павлоград	Меркурий (05632) 61428	
Полтава	CAMMИТ (0532) 636840	
Ровно	KSS (0362) 290832, 290837	
Севастополь	KSS (0692) 549064	
Симферополь	1. KSS (0652) 248579, 248974	
	2. CAMMИТ (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	
.,	1. KSS (057) 543937, 546265	
Харьков	2. САММИТ (0577) 142260	
	3. Статус (057) 7524138	
Херсон	KSS (0552) 264232, 282169	
Хмельницкий	KSS (03822) 32931, 795364	
Черкассы	KSS (0472) 320847, (067) 7126999	
Черновцы	KSS (0372) 584057	
Ялта	1. KSS (0654) 324008	
	2. САММИТ (0654) 324135 NE ПОДПИСКА В УКРАИНЕ	
()N-I I		

ON-LINE ПОДПИСКА В УКРАИНЕ http://www.business.dp.ua/rusmach/machpodp.htm Подписка в других странах мира

ALBANIA	AUSTRALIA	GERMANY		
AUSTRIA	AZERBAIDJAN	HOLLAND		
BELARUS	BELGIQUE	HUNGARY		
BRASIL	BULGARIA	INDIA		
CANADA	CHINA	ITALY		
CROATIA	CYPRUS	KOREA		
CZECH REPUBLIC	DENMARK	LUXEMBOURG		
ENGLAND	ESPANA	NEW ZEALAND		
ESTONIA	FINLAND	POLSKA		
FRANCE	ICELAND	SUISSE		
GREECE	ISRAEL	SERBIJA		
HONG KONG	JAPAN	SLOVENIJA		
LATVIJA	MAKEDONIJA	VIETHAM		
NORWAY	ROMANIA	SLOVAKIJA		
USA	SWEDEN	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 е-

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

УКРАИНА: МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДЛАГАЕТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ИМПОРТНЫХ ПОШЛИН ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Министерство промышленной политики (Минпромполитики) Украины планирует предпринять ряд мер по наращиванию производства в машиностроительном секторе экономики Украины. Об этом заявил министр промышленной политики Михаил Короленко. "В проект государственной программы активизации развития экономики на 2013-2014 гг. вошли мероприятия по разработке и внедрению механизма выведения из эксплуатации устаревшей автомобильной техники, введения экологических норм стандарта Евро-4, создание отечественного комплекса по изготовлению новейших индустриальных аккумуляторов, системы удешевления кредитов на приобретение автомобилей, изготовленных в Украине", - сказал Короленко.

Также, по его словам, "в программу вошли законодательные инициативы правительства относительно освобождения отечественных предприятий от оплаты ввозной пошлины в случае импорта оборудования и комплектующих, которые не производятся в Украине и завозятся с целью переоснащения производств для предприятий автомобилестроения и целый ряд других инициатив в поддержку отрасли". (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА В МАШИНОСТРОЕНИИ ПАДАЮТ ИЗ-ЗА НАРАЩИВАНИЯ МОЩНОСТЕЙ В РФ И ТАМОЖЕННОМ СОЮЗЕ

Объемы производства украинского машиностроения падают из-за наращивания мощностей в этой отрасли в РФ и странах Таможенного союза. Об этом в ходе пресс-конференции заявил министр промышленной политики Украины Михаил Короленко. "Существенное сокращение наблюдается в отрасли машиностроения прежде всего, за счет тех подотраслей, которые на протяжении последних 5 лет находились на достаточно высоких позициях. В частности это транспортное машиностроение, производство железнодорожной техники. Объемы выпуска сокращаются в основном из-за того, что значительно нарастили мощности наши партнеры из Российской Федерации и стран Таможенного союза, куда мы на протяжении последних 10 лет экспортировали около 90% нашей продукции. Именно поэтому мы должны активно работать и уже работаем с "Укрзализницей" относительно внутреннего заказа на украинские вагоны, электровозы, локомотивы", - сказал министр.

Он также сообщил, что похожая ситуация сложилась и в автомобилестроении. "После введения утилизационного сбора Россией происходит сокращение объемов реализации нашей продукции на экспорт, а внутренний рынок переживает не лучшие времена из-за отсутствия действенных программ автокредитования. Именно автомобилестроению и повышению его конкурентоспособности мы уделили особое внимание при формировании проекта государственной программы активизации развития экономики на 2013-2014 гг.", - также подчеркнул министр. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА ЗАИНТЕРЕСОВАНА В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ИНДОНЕЗИЕЙ В МАШИНОСТРОЕНИИ И АВИАКОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

Украина заинтересована в сотрудничестве с Индонезией в отраслях машиностроения, судостроения, авиакосмической отрасли и аграрном комплексе. Об этом заявил премьер-министр Украины Николай Азаров во время встречи со спикером Народной ассамблеи Республики Индонезия Сидарто Данусуброто, сообщила пресс-служба Кабинета министров Украины.

Азаров подчеркнул, что Украина занимает лидирующие позиции в мире в электромеханическом машиностроении, производстве горного оборудования, авиакосмической отрасли, аграрном комплексе и судостроении, поэтому сотрудничество было бы взаимовыгодным именно в этих отраслях.

Азаров предлагает как можно скорее провести заседание межправительственной украинско-индонезийской комиссии по вопросам торгово-экономического сотрудничества, которая не собиралась с 2009 г. "У нас есть очень большие возможности для активизации торгово-экономических отношений, и поэтому я просил бы передать правительству Индонезии мое предложение провести как можно быстрее заседания межправительственной украинско-индонезийской комиссии", - сказал Азаров. Кроме того, премьер-министр Украины предложил в рамках межправительственной комиссии провести совместный бизнес-форум. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: СРЕДСТВА ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ МОГУТ БЫТЬ НАПРАВЛЕНЫ НА ПРОЕКТЫ СУДО- И АВИАСТРОЕНИЯ

Дополнительные средства Фонда национального благосостояния (ФНБ) могут быть направлены на высокотехнологичные проекты, в частности, в сфере судостроения и авиастроения, сообщает РИА "Новости" со ссылкой на замминистра экономического развития РФ Андрея Клепача.

На данный момент власти РФ уже приняли решение выделить из ФНБ 450 млрд. руб. на три инфраструктурных проекта - развитие "Транссиба" и БАМа, строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) "Москва - Казань" и Центральной кольцевой автодороги в Подмосковье. Президент РФ Владимир Путин не исключил, что пакет проектов, финансируемых из ФНБ, может быть расширен.

Глава МЭР Алексей Улюкаев заявил, что министерство считает возможным направить 1,2 трлн. руб. из ФНБ на инфраструктурные проекты, включая уже предусмотренные 450 млрд. руб. "Есть поручение проработать вопрос о поддержке высокотехнологичных проектов. На наш взгляд, это судостроение, авиастроение, космос, производство композитных материалов. По этим направлениям есть тоже проекты, куда можно вкладывать средства ФНБ", - сказал Клепач. По его словам, речь идет о проектах со сроками возврата средств от 7-8 до 12-15 лет и с меньшими рисками, чем три проекта, уже отобранных для финансирования из ФНБ.

Замминистра предположил, что на эти три проекта может потребоваться больше средств, чем планируется. "На мой взгляд, финансирование этих проектов, особенно ВСМ, потребует дополнительных средств", - сказал он. В частности, по мнению Клепача, дополнительные средства нужны будут в 2015-2016 гг. (Аех.гu/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ РАБОТАЕТ НАД УДЕШЕВЛЕНИЕМ КРЕДИТОВ ДЛЯ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Министерство промышленной политики разрабатывает программу стимулирования приобретения авиакомпаниями самолетов отечественного производства и удешевления кредитов для авиастроителей.

Об этом заявил министр промышленной политики Михаил Короленко на брифинге в Кабинете министров. "Минпромполитики работает над реализацией мер, направленных на удешевление стоимости банковских кредитов для предприятий авиастроения. Нами разрабатывается также законопроект для стимулирования приобретения отечественных самолетов в лизинг по сниженным ставкам", - сказал он.

Министр отметил также, что Украина рассматривает возможность увеличения серийного производства самолетов "Антонов" в сотрудничестве с Российской Федерацией.

Короленко проинформировал, что в первом полугодии объем реализации продукции авиастроения составлял 8 млрд. грн. - это на 30% больше, чем за аналогичный период прошлого года. (Aex.ru/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира)</u>

УКРАИНА: ПРЕЗИДЕНТ ВИКТОР ЯНУКОВИЧ ОДОБРИЛ НАЦИОНАЛЬНУЮ КОСМИЧЕСКУЮ ПРОГРАММУ НА 2013-2017 ГОДЫ

Президент Украины Виктор Янукович подписал принятый парламентом 5 сентября закон "Об утверждении Общегосударственной целевой научно-технической космической программы на 2013-2017 гг.", сообщается на сайте главы государства.

Основные мероприятия национальной космической программы на 2013-2017 гг. включают, в частности: создание системы геоинформационного обеспечения и проведения мониторинга чрезвычайных ситуаций с использованием космической информации; запуск трех космических аппаратов (дистанционного зондирования Земли "Сич-2-1", научнотехнологического "Микросат" и университетского "УМС-1"); создание космического ракетного комплекса "Циклон-4" на пусковом центре Алкантара (Бразилия); содействие созданию национальной спутниковой системы связи "Лыбидь"; создание новейшей ракетно-космической техники и технологий ее изготовления; содействие коммерческой эксплуатации ракет-носителей "Циклон-4", "Зенит-2SLБ", "Зенит-3SLБ" ("Наземный старт"), "Зенит-3SL" ("Морской старт"), "Днепр" и Национальной спутниковой системы связи "Лыбидь"; развитие международного сотрудничества с РФ, странами ЕС, Бразилией, Канадой, Беларусью, США, Казахстаном; расширение сотрудничества с Европейским космическим агентством (ЕКА).

В числе мероприятий программы также: гарантированное оперативное предоставление органам исполнительной власти, реализующих госполитику в сфере нацбезопасности и обороны, услуг космической связи и ретрансляции данных, координатно-временного и навигационного обеспечения, а также распространение информации спутников дистанционного зондирования; проведение фундаментальных научных космических исследований по астрофизике, космической биологии и материаловедению; поддержка использования наземной космической инфраструктуры в международных научных экспериментах; выполнение научно-образовательных программ.

Ориентировочный общий объем финансирования программы составляет 2,58 млрд. грн., в том числе из госбюджета - 1,12 млрд. грн.

Общегосударственная целевая научно-техническая космическая программа на 2013-2017 гг., пятая космическая программа независимой Украины, является первым этапом реализации значимых для дальнейшего развития отрасли правительственных документов: концепции реализации государственной политики в сфере космической деятельности до 2032 г. и плана мероприятий по ее выполнению. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: СРОКИ ПОСТАВКИ ПЕРВОГО СЕРИЙНОГО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ PH VEGA СМЕЩЕНЫ

Украина, идя навстречу просьбам европейских партнеров, перенесла на 2013 г. намеченные на будущий год сроки поставки первого серийного маршевого двигателя четвертой ступени для новой европейской ракеты-носителя (PH) Vega легкого класса, сообщил источник, знакомый с деталями украинско-европейского сотрудничества по программе PH Vega. "Принимая во внимания пусковые планы наших европейских партнеров, обеспечить пуск первой серийной PH Vega в феврале 2014 г., идя навстречу их просьбам, мы сместили на этот год предусмотренные контрактом на март 2014 г. сроки поставки первого серийного двигателя", - сообщил собеседник. "Отправка заказчику первого серийного двигателя для PH Vega готовится на ноябрь-декабрь", - уточнил он.

В соответствии с заключенным в 2012 г. контрактом, украинская сторона должна поставить заказчику в 2014-2015 гг. первые пять серийных маршевых двигателей четвертой ступени: три в 2014 г., два - в 2015 г., напомнил он. "Выполнение европейцами финансовых обязательств по контракту осуществляется согласно графику", - отметил источник.

Контракт на разработку, квалификацию и поставку маршевого двигателя четвертой ступени для РН Vega ГКБ "Южное" и ПО "Южмаш" (Днепропетровск) подписали с итальянской Avio S.p.A. в феврале 2004 г.

В феврале 2012 г. с космодрома Куру во Французской Гвиане был осуществлен успешный пробный пуск РН, после чего Европейское космическое агентство (ЕКА) подтвердило заказ на пять ракет Vega. В апреле 2012 г. партнеры заключили трехлетний с правом пролонгации контракт с Avio S.p.A. на поставку первых пяти серийных двигателей.

В мае осуществлен второй успешный пуск PH Vega, ознаменовавший начало коммерческой эксплуатации новой ракеты-носителя. В рамках пуска Vega вывела на околоземную орбиту три малых зарубежных спутника: европейский Proba-V, вьетнамский VNREDSat-1 и эстонский ESTCube-1.

PH Vega легкого класса предназначена для вывода на солнечно-синхронную орбиту высотой 1200 км спутников массой до 1200 кг или на полярную орбиту высотой 700 км спутников массой 1500 кг. Пуски PH будут осуществляться с европейского космодрома Куру во Французской Гвиане. В программе создания PH Vega, входящей в семейство европейских ракет-носителей, участвуют Италия, Бельгия, Франция, Нидерланды, Испания, Швеция и Швейцария. Италия через Итальянское космическое агентство финансирует 65% программы.

В январе 2008 г. Кабинет министров и ЕКА подписали соглашение о сотрудничестве в сфере использования космического пространства в мирных целях. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

УКРАИНА: САУДОВСКАЯ АРАВИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В СОТРУДНИЧЕСТВЕ В АВИАКОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

Саудовская Аравия заинтересована в сотрудничестве с Украиной в авиакосмической отрасли. Об этом заявил принц Турки бин Сауд бин Мухаммед Аль-Сауд - вице-президент Научно-технологического центра им. Короля Абдулазиза.

Он отметил, что Украина имеет значительный потенциал в авиакосмической отрасли, поэтому Саудовская Аравия заинтересована в таком сотрудничестве. Принц предложил рассмотреть возможность создания совместного предприятия по производству самолетов "Ан" в Саудовской Аравии. "Мы заинтересованы в совместном производстве на территории Саудовской Аравии самолетов семейства "Ан", - сказал он. (Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ОПЫТНОГО ОБРАЗЦА АН-178 В 2014 ГОДУ

Государственное предприятие "Антонов" намерено в 2014 г. приступить к строительству первого опытного образца транспортного самолета Ан-178. Об этом сообщает пресс-служба производителя.

На предприятии уточнили, что в настоящее время завершаются проектные работы по этому самолету.

Ан-178 разрабатывается на базе пассажирского лайнера Ан-158 и придет на замену транспортнику Ан-12. Один из ближайших конкурентов Ан-178 - это российско-индийский средний транспортный самолет МТА, в первую очередь - МТА в варианте военно-транспортного самолета (ВТС), предназначенного для замены машин Ан-12 и Ан-26 в ВВС России и Ан-32 в ВВС Индии.

Ранее ГП "Антонов" заявляло о планах поднять в воздух первый Ан-178 уже в 2014 г. (Aex.ru/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

УКРАИНА: ГК «УКРОБОРОНПРОМ» И КОРПОРАЦИЯ AVIC НАМЕРЕНЫ РАЗВИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО

Госконцерн "Укроборонпром" и китайская объединенная авиастроительная корпорация AVIC намерены развивать сотрудничество, в том числе, в интересах третьих стран, и закрепят эти планы соответствующим соглашением.

Как сообщили в пресс-службе госконцерна, договоренность об этом достигнута по итогам прошедших в рамках 15-го международного авиационного салона Aviation Expo/China-2013 (Пекин, КНР) переговоров замгендиректора "Укроборонпрома" Максима Глущенко и директора AVIC Линь Зуомина.

В пресс-службе уточнили, что по итогам переговоров, "достигнута договоренность об ускорении сотрудничества в реализации текущих двусторонних проектов, а также определен ряд перспективных проектов. Определены принципы двусторонней кооперации, по возможности, совместного производства продукции и продвижения ее на рынки третьих стран. Достигнута договоренность о подписании рамочного соглашения, в котором будут закреплены перспективные направления сотрудничества". "Проект рамочного соглашения о сотрудничестве уже в ближайшее время будет передан китайской стороне на согласование", - отметили в госконцерне. "Кроме того, в ходе прошедших в рамках выставки переговоров с руководством корпорации "Китайские авиационные технологии" (China Taly Aviation Technologies Corp.) обсуждался вопрос о поставках в Китай авиационной техники украинского производства и дальнейшего ее обслуживание на месте", - отметили в пресс-службе.

AVIC - ведущий китайский авиапроизводитель, один из мировых лидеров в области авиастроения. Имеет представительства и дочерние компании в более чем 40 странах. В течение более 10 лет AVIC успешно развивает сотрудничество с ведущим украинским разработчиком и производителем авиатехники ГП "Антонов". (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: РАЗРАБОТАН ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ВОЗДУШНОГО НАБЛЮДЕНИЯ

На Государственном предприятии Украины "Чугуевский авиационный ремонтный завод" разработали инновационный проект Единой системы воздушного наблюдения, который позволит передавать информацию с летательных аппаратов на наземные пункты на расстояние 200, 400 км, а с использованием спутников - на неограниченное расстояние. Об этом сообщил заместитель директора по научно-исследовательской и научно-технической подготовке производства завода Дмитрий Тишенков.

По словам специалиста, для создания ЕСПС необходимы носители, в качестве которых используются пилотируемые летательные аппараты, аэростаты, беспилотные летательные аппараты. "Информация с носителя передается на наземные пункты управления, которые могут быть стационарными, мобильными, персональными. Управление и передача информации с борта летательного аппарата в зоне прямой видимости может осуществляться на расстояние до 200 км, с использованием ретранслятора до 400 км, а через спутниковые или кабельные сети - на неограниченные расстояния. Это позволит получать из ситуационных центров оперативную информацию о состоянии потенциально опасных объектов, осуществлять дистанционное управление техническими средствами ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций", - сказал Дмитрий Тишенков.

По его словам, предложенные ГП "ЧАРЗ" меры по техническому оснащению ЕСПС обеспечат снижение стоимости технических средств и их эксплуатации, а также трансфер высоких технологий украинского производства. "Созданная на базе беспилотных и пилотируемых летательных аппаратов, а также аэростатов единая система воздушного наблюдения позволит обеспечить повышение уровня национальной безопасности, спасение жизней людей, ежегодную экономию финансовых и других материальных средств за счет повышения эффективности выполнения правоохранительных, оборонных, природоохранных и других задач", - сказал Д. Тишенков. (Аех.гu/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

СНГ: ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ПРОДЛИЛА ЛЬГОТНЫЙ СРОК ВВОЗА СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ В КАЗАХСТАН И БЕЛАРУСЬ

Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) принял решение продлить льготный период беспошлинного ввоза среднемагистральных пассажирских самолетов в Беларусь и Казахстан до 1 июля 2019 г. Как говорится в сообщении ЕЭК, такое решение принято по итогам обсуждения вопроса главами правительств стран Таможенного союза.

"Решение касается гражданских самолетов с количеством пассажирских мест от 110 до 300 человек, ввозимых для использования для международных и внутренних перевозок", - пояснил министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнев, чьи слова приводятся в сообщении.

В настоящее время в странах Таможенного союза в отношении данных видов самолетов действуют ставки ввозных таможенных пошлин в 16,9% (на широкофюзеляжные, с двумя проходами между рядами кресел) и 18,9% (на прочие самолеты из названной категории) от таможенной стоимости. Однако для Беларуси и Казахстана с конца 2009 г. действует льготный механизм - пошлина с таких самолетов, ввозимых на территории этих двух стран, не взимается. Эта льгота устанавливалась до 1 июля 2014 г. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

№19 (253) 1 – 15 ноября 2013 г.

РОССИЯ: ДЕПУТАТЫ ПОДГОТОВИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕФОРМЕ РОСКОСМОСА

Депутаты Государственной думы подготовили предложения по реформированию Федерального космического агентства (Роскосмос). Решение было принято в ходе совместного заседания экспертных советов по развитию предприятий оборонно-промышленного и авиационно-космического комплексов.

Кроме того, первый заместитель председателя комитета Госдумы по промышленности, первый вице-президент Союза машиностроителей Владимир Гутенев считает необходимым создать при президенте совет по развитию авиационно-космической отрасли.

Все предложения будут направлены на рассмотрение президента страны Владимира Путина.

По мнению председателя комиссии Общественной палаты РФ по развитию гражданского общества и взаимодействию с общественными палатами субъектов РФ Иосифа Дискина, в реформе, предложенной правительством, применяются "стереотипные решения", которые исходят из логики административных реформ, актуальных еще 10 лет назад.

"Такие решения принимаются только тогда, когда не определены формальные критерии, когда невозможно оценить результаты деятельности определенных структур. Но в Роскосмосе заказчик вполне очевиден: с одной стороны, это военно-промышленный комплекс (ВПК) и Министерство обороны РФ, с другой - мировой рынок. И есть яркий пример, как государственная корпорация вполне успешно работает с этими двумя заказчиками, твердо понимая, как должны выдерживаться критериальные характеристики по этим двум направлениям. Поэтому к реформе Роскосмоса нужно подойти с этой же стороны", - отметил он.

Создание вертикально интегрированной структуры, наподобие уже существующей госкорпорации "Росатом", в которую были бы включены не только органы управления, но и все промышленные активы, стало бы адекватным шагом в реформировании российской космической отрасли, считают эксперты.

По мнению В. Гутенева, обе позиции: и правительства, и экспертного сообщества - имеют право на жизнь, и выбор теперь должен сделать президент РФ.

"Росатом" имеет большое сходство с Роскосмосом как в плане военной компонентной составляющей, в части необходимости расширения международной кооперации, международного сотрудничества, так и с точки зрения наличия критической инфраструктуры в своих производственных промышленных объектах. Позитивный опыт существующей госкорпорации позволяет предоставить дополнительные аргументы в поддержку позиции экспертного сообщества. Лимит ошибок и неудач в развитии российского космоса на сегодня уже исчерпан, запас прочности значительно истончился, права на ошибку в реформировании Роскосмоса нет. Поэтому вместе с основным предложением правительства РФ мы направим в адрес президента альтернативное, в котором будет обобщено мнение части экспертов", - пояснил В. Гутенев

По словам депутата, основными критериями, которыми следует руководствоваться при реформировании Роскосмоса, являются вопросы экономической и военной безопасности, а также возрастание престижа государства. "Кроме того, космическое ведомство не просто способно, а обязано приносить очень серьезные дивиденды, конвертируя в прибыль результаты существующих научных исследований. И неизбежным эволюционным путем, который успешно реализуется за рубежом, станет вовлечение частного бизнеса в космическую индустрию. Я уверен, что не за горами то время, когда будут осуществляться коммерческие запуски вплоть до строительства частных космодромов. Это отчасти решит и другую стратегическую задачу: именно космос должен сформировать значительную часть из тех новых 25 млн. рабочих мест, о создании которых говорил президент в начале года", - добавил он.

Что касается создания при президенте совета по развитию авиационно-космической отрасли, то в него должны будут войти представители разных ветвей власти, комиссии ВПК, академической и отраслевой науки, руководители Роскосмоса, как нынешние, так и бывшие, представители ведущих институтов гражданского общества - Общественной палаты, Союза машиностроителей России и других. "Уверен, что в этом совете должны присутствовать не только авиационщики, двигателестроители и военные, но и те представители машиностроительного сообщества, которые показали эффективность в качестве топ-менеджера", - сказал В. Гутенев. В качестве примера он привел кандидатуру главы ОАО "АвтоВАЗ" Игоря Комарова, которому благодаря помощи государства удалось провести успешную реорганизацию на предприятии и вовлечь контрагентов из Франции. "Все эти предложения экспертов двух советов при нашем комитете будут тщательно изучены и уже в начале следующей недели направлены в адрес президента РФ, что, по моему мнению, должно помочь ему в выборе оптимального пути при реформировании космического агентства", - добавил парламентарий. (РБК/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В РЕГИОНАХ СОЗДАДУТ НОВЫЕ КЛАСТЕРЫ В ОБЛАСТИ РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Три новых инновационных кластера в области ракетно-космической деятельности планируется создать в регионах России, заявил замглавы Роскосмоса Денис Лысков. Он напомнил, что в стране уже созданы два таких кластера - в Самарской области на базе ЦСКБ "Прогресс" и кластер спутниковых технологий в Железногорске на базе ИСС им. Решетнева. "Формирование инновационных кластеров не завершено. Планируется создать еще три кластера - в подмосковном Королеве на базе РКК "Энергия", в Пензе и Воронеже", - сказал Денис Лысков. Он не уточнил, в какие сроки это планируется сделать.

Инновационные кластеры призваны способствовать улучшению коммерциализации результатов деятельности ракетно-космической отрасли РФ. (Aex.ru/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

РОССИЯ: ФСБ ЗАКАЗАЛА РАЗРАБОТКУ ЛЕТАЮЩЕЙ ЛАБОРАТОРИИ НА БАЗЕ ВЕРТОЛЕТА МИ-8

Управление авиации ФСБ России заказало проект летающей лаборатории на базе вертолета Ми-8, на эти цели планируется направить до 8 млн. руб.

Согласно техническому заданию, лаборатория предназначена для исследований и оценки эффективности новых авиационных средств поражения, средств воздушной разведки, бортового оборудования и специальных средств, а также для отработки новых способов и средств десантирования и эвакуации личного состава органов ФСБ.

Исполнителю госконтракта необходимо в печатном и электронном виде представить компоновку кабины экипажа, грузовой кабины, рабочих мест ведущего инженера по летным испытаниям и оператора комплекса бортовых траекторных измерений, а также разработать проект создания такой лаборатории.

Работа должна быть выполнена до 30 апреля 2014 г. (Аех.ги/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

РОССИЯ: EADS PACCMATPUBAET ВОЗМОЖНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

Европейский аэрокосмический и оборонный концерн (EADS) рассматривает возможность организации производства самолетов в Нижнем Новгороде, сообщает правительство Нижегородской области.

Предварительная договоренность об этом достигнута в ходе переговоров губернатора области Валерия Шанцева с представителями EADS на 16-й международной отраслевой выставке коммерческой недвижимости и инвестиций "ЭКСПОРИАЛ", которая прошла 7-9 октября в Мюнхене.

Как пояснили в правительстве, речь идет о выпуске самолетов гражданской авиации. Их производство может быть открыто на базе ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (входит в ОАК). "Это были предварительные переговоры о возможности создания производства, сейчас его параметры пока не определены", - сказал собеседник. (Аех.гu/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «АВИАЦИОННАЯ КОРПОРАЦИЯ «РУБИН» ОТКРЫЛО НОВОЕ ИННОВАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВО

В авиационной корпорации "Рубин" (Балашиха) открылось новое производство углеродных дисков для тормозных систем самолетов как гражданского, так и военного назначения, сообщила пресс-служба Министерства инвестиций и инноваций Московской области.

Потребность в этой продукции на открытии подтвердили представители командования дальней авиации Военновоздушных сил России.

"Углеродные материалы привлекают авиационную промышленность высокой удельной теплоемкостью, малым удельным весом, высоким и стабильным коэффициентом трения. Тем не менее коллективом "Рубина" проведены радикальные изменения в технологии и свойствах композитов этого класса. В результате созданы материалы нового поколения, не уступающие по характеристикам лучшим зарубежным аналогам", - подчеркнули в министерстве.

В церемонии открытия производства принял участие заместитель министра инвестиций и инноваций Московской области Григорий Семин, который высоко оценил работу предприятия по совершенствованию технологий и модернизации производства, особо подчеркнув, что в ближайшие годы корпорация вложит в обновление еще 2 млрд. руб.

"Рубин" стабильно наращивает объемы выпуска продукции. Как отметил генеральный директор корпорации Евгений Крамаренко, в 2013 г. этот показатель по сравнению с прошлым годом вырастет на 115%.

Поставки инновационных тормозных дисков компания "Рубин" планируются не только на российский, но и на зарубежный рынок. (Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В ОАО «ВОРОНЕЖСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО» (ВАСО) ЗАВЕРШЕН ПЕРВЫЙ ЭТАП ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА АН-148 ДЛЯ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ

На воронежском заводе ВАСО прошел испытания первый Ан-148 по контракту с Минобороны РФ. Самолет с бортовым номером 61718, предназначенный для российских военных, после проведения всего комплекса наземных отработок впервые был поднят в воздух с заводского аэродрома 12 сентября, сообщает пресс-служба ВАСО.

"В ходе шести полетов оценивались работоспособность всех систем воздушного судна. Первый этап программы испытаний завершен. По словам руководителя программы Ан-148 на ВАСО Игоря Абрамова, летные испытания машина выдержала. На следующем этапе, намеченном на начало октября, в ходе шести предъявительских полетов машину будут оценивать заказчики", - отметили в пресс-службе.

Данное воздушное судно стало четвертым самолетом, построенным на ВАСО в 2013 г., и имеет пассажирскую конфигурацию эконом-класса на 75 мест. До конца года планируется построить еще два Ан-148, один из них - в рамках контракта с Минобороны, второй - для ФСБ.

Договор с российским военным ведомством был подписан ОАК в мае и предусматривает в течение 2013-2017 гг. поставку 15 самолетов Ан-148. Четыре из них должны сойти со стапелей Воронежского авиационного завода в 2014 г. Общая сумма контракта составила 18 млрд. руб. О том, что заключение контракта между ВАСО и Минобороны стало возможным благодаря Указу президента РФ Владимира Путина, увидевшем свет в начале 2013 г. В Указе говорится о том, что Воронежский авиазавод законодательно определен как единственный поставщик самолета Ан-148 в России, что позволило избежать долгосрочной процедуры проведении тендера, а, значит, существенно сократить сроки пополнения авиапарка министерства обороны России современной воздушной техникой. В портфеле заказов ВАСО в настоящее время - 16 региональных самолетов Ан-148, уточнили на предприятии. (Аех.ги/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: АЛЕКСАНДР МИХЕЕВ НАЗНАЧЕН ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ХОЛДИНГА «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ»

Генеральным директором холдинга "Вертолеты России" - дочерней компании ОПК "Оборонпром", входящего в Госкорпорацию "Ростех", - назначен Александр Михеев. Ранее он занимал пост заместителя генерального директора "Рособоронэкспорта". Такое решение было принято на заседании совета директоров "Вертолетов России". Прежний гендиректор компании Дмитрий Петров продолжит работу в структурах "Ростеха".

"Перед новым руководством "Вертолетов России" стоит задача укрепить позиции компании на мировом рынке, увеличить рентабельность производства, - подчеркнул гендиректор "Ростеха" Сергей Чемезов. - В стратегии развития холдинга до 2020 г. запланировано увеличение его доли на международном рынке до 18-20% с нынешних 14%, в том числе за счет расширения присутствия в странах СНГ, Китае, Индии, на Ближнем Востоке, в Африке и Латинской Америке".

"Все основные финансовые показатели "Вертолетов России" демонстрируют уверенный рост, растет и производство машин, и портфель заказов. Сейчас компания выходит на новый этап развития. Необходимо продолжить расширение модельного ряда вертолетов, усиливая при этом гражданскую составляющую. Убежден, что Михеев будет успешно и плодотворно развивать заложенные основы отрасли", - отметил председатель совета директоров "Вертолетов России", заместитель генерального директора "Ростеха" Владимир Артяков.

Согласно планам, к 2020 г. рост годового производства вертолетов должен увеличиться до 470 машин, а выручка до 240 млрд. руб. "Наша компания уже сегодня занимает позиции одного из мировых лидеров вертолетостроения, - подчеркнул Александр Михеев. - В 2012 г. холдинг показал самые высокие в отрасли результаты по увеличению объемов поставок вертолетов. Компания будет расширять предложения в сегменте легких вертолетов, а также сосредоточится на развитии сервисной сети, увеличивая в выручке долю услуг по послепродажному обслуживанию". (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

РОССИЯ: 20-ТОННЫЙ УДАРНЫЙ БЕСПИЛОТНИК ОТ ОАО «КОМПАНИЯ «СУХОЙ» ПОЯВИТСЯ В 2018 ГОДУ

Первый летный образец нового ударного беспилотного летательного аппарата массой 20 т, разработкой которого занимается компания "Сухой", появится в 2018 г. При этом ударный беспилотник массой 5 т, создаваемый компаниями "Сокол" и "Транзас", будет разработан уже в 2015-2016 гг.,сообщает источник в российском ОПК.

Минувшим летом глава Минобороны Сергей Шойгу потребовал от разработчиков беспилотников ускорить работы.

"Сухой" был назначен исполнителем контракта на разработку тяжелого ударного беспилотника в июле 2012 г. В октябре того же года компания подписала с российской самолетостроительной корпорацией "МиГ" соглашение о сотрудничестве в разработке беспилотных аппаратов. Возможные технические характеристики беспилотника, создаваемого с применением технологий ПАК ФА, пока неизвестны. (Накануне.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ОПРЕДЕЛИЛОСЬ С КОНЦЕПЦИЕЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ

Совет директоров ОАО "ОАК" утвердил базовые принципы, концепцию и сроки разработки обновленной Стратегии развития корпорации до 2025 г. Миссия корпорации, положенная в основу стратегии - достижение и удержание долгосрочной конкурентоспособности корпорации в ряду лидеров глобального рынка авиастроения, осуществляющих разработку, производство и послепродажное обслуживание гражданских и боевых самолетов.

Целевой установкой корпорации на стратегическую перспективу 2025 г. является достижение объема годовой выручки не менее \$25 млрд. и норматива рентабельности по чистой прибыли - не ниже 10%. При этом производительность труда должна повыситься в 7,3 раза.

Стратегия корпорации, принятая в начале 2011 г., требует актуализации, в том числе и в связи с корректировкой правительственных документов, таких как Государственная программа "Развитие авиационной промышленности" на 2013-2025 гг.; Федеральная целевая программа "Развитие оборонно-промышленного комплекса на 2011-2020 гг."; Государственная программа вооружений до 2020 г.; "Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности до 2020 г.", Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г.

"Утвержденные советом директоров базовые принципы стратегии развития ОАК являются логическим продолжением принятых в 2011 г. основных положений стратегии корпорации. Наша основная цель по-прежнему - это достижение лидерских позиций на глобальном рынке авиационной техники. В обновленной стратегии, ориентированной, прежде всего, на сбалансированное развитие гражданского, военного и транспортного сегментов бизнеса, более детально будут представлены механизмы и планы по достижению целевых показателей", - отметил президент ОАК Михаил Погосян. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ПРОШЕЛ ИСПЫТАНИЯ ПУЛЬСИРУЮЩИЙ ДЕТОНАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Опытно-конструкторское бюро им. Люльки разработало, изготовило и испытало опытный образец пульсирующего резонаторного детонационного двигателя с двухстадийным сжиганием керосиновоздушной смеси. Средняя измеренная тяга двигателя составила около 100 кг, а длительность непрерывной работы - более 10 мин. До конца года ОКБ намерено изготовить и испытать полноразмерный пульсирующий детонационный двигатель.

По словам главного конструктора ОКБ им. Люльки Александра Тарасова, в ходе испытаний моделировались режимы работы, характерные для турбореактивного и прямоточного двигателей. Измеренные величины удельной тяги и удельного расхода топлива оказались на 30-50% лучше, чем у обычных воздушно-реактивных двигателей. В ходе экспериментов производилось многократное включение и выключение нового двигателя, а также регулирование тяги.

На основе проведенных исследований, полученных при испытании данных, а также схемно-конструкторского анализа ОКБ им. Люльки намерено предложить разработку целого семейства пульсирующих детонационных авиационных двигателей. В частности, могут быть созданы двигатели с коротким ресурсом работы для беспилотных летательных аппаратов и ракет и самолетные двигатели с крейсерским сверхзвуковым режимом полета.

В перспективе на основе новых технологий могут быть созданы двигатели для ракетно-космических систем и комбинированных силовых установок самолетов, способных выполнять полеты в атмосфере и за ее пределами.

По оценке конструкторского бюро, новые двигатели позволят увеличить тяговооруженность самолетов в 1,5-2 раза. Кроме того, при использовании таких силовых установок дальность полета или масса авиационных средств поражения могут увеличиться на 30-50%. При этом удельный вес новых двигателей будет в 1,5-2 раза меньше аналогичного показателя обычных реактивных силовых установок. (Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ОМСКОЕ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (ОМО) ИМ. П. БАРАНОВА» ПЛАНИРУЕТ В 2013 ГОДУ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОДУКЦИИ

Омское моторостроительное объединение им. П. Баранова (филиал ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют") рассчитывает в текущем году удвоить объем реализации продукции, увеличив его до 3 млрд. руб., сообщили в прессслужбе правительства Омской области. "Предприятие продолжает концентрировать интеллектуальные и производственные ресурсы для реализации перспективных проектов в области авиационного двигателестроения. Объединение станет головным предприятием по изготовлению двигателя для учебно-тренировочного самолета Як-130. Пока омское предприятие работает над АИ-222-25 пятого поколения в кооперации с другими заводами. Однако программа организации его производства на омской площадке уже утверждена. Со временем именно здесь будет осуществляться его полная сборка. Первые пять комплектов узлов уже готовы к испытаниям и подтверждению знака качества, - рассказали в региональном правительстве. - В настоящее время основным и самым массовым изделием являются двигатели для Су-24. При этом планомерно увеличивается объем работ по изготовлению двигателей для истребителей МиГ-29".

В ближайшее время предприятие ожидает поступление партии новых станков стоимостью порядка 700 млн. руб. "Это как минимум 100 новых высокотехнологичных рабочих мест, на которые требуются только квалифицированные специалисты, предпочтительно с высшим образованием", - сказали в пресс-службе правительства.

"Мы видим, что в результате модернизации завод оснащается высококлассным оборудованием, создаются высокопроизводительные рабочие места. Будущие специалисты еще студентами осваивают новые станки с программным управлением. Ребятам с высшим образованием интересно работать на такой технике. Уверен, этот интерес будет только возрастать. Положительный эффект взаимосвязи науки и производства, ВУЗа и предприятия на примере сотрудничества завода им. Баранова и Омского государственного технического университета очевиден. Такой симбиоз науки и производства присутствует на всех высокотехнологичных предприятиях Омской области", - отметил губернатор Виктор Назаров в ходе посещения предприятия. (Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

ИНДОНЕЗИЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ НАМЕРЕНО КУПИТЬ 112 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МАРКИ «СУ» К 2024 ГОДУ

Министерство обороны Индонезии намерено сформировать к 2024 г. восемь эскадрилий истребителей марки "Су" по 16 самолетов в каждой, сообщает Jakarta Globe. Об этом заявил командующий ВВС Индонезии Ида Багус Путу Дуния

К настоящему времени индонезийские военные получили 16 боевых самолетов Cy-27СК/СКМ и Cy-30МК/МК2, последние два из которых были поставлены стране в начале сентября. Таким образом, в ближайшие почти десять лет Индонезия может закупить 112 новых самолетов.

Планируемые сроки подписания контрактов на поставку военной техники Дуния не раскрыл. В конце марта министр обороны Индонезии Пурномо Юсгианторо объявил, что его ведомство намерено приобрести дополнительную партию истребителей марки "Су". Ожидается, что в нее войдут 16 новых российских боевых самолетов. На них, а также на 17 патрульных кораблей, три фрегата и некоторое количество основных боевых танков и ракет будут потрачены около \$15 млрд. за пять лет. (Аех.ги/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ В 2013 ГОДУ ЭКСПОРТИРУЕТ ШЕСТЬ САМОЛЕТОВ L-15, ОСНАЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЯМИ АИ-222К-25Ф

Китай до конца года намерен экспортировать первые шесть учебно-тренировочных самолетов L-15 с двигателями AИ-222К-25Ф украинского производства, созданными АО "Мотор Сич" и ГП "Ивченко-Прогресс" при участии Харьковской научно-производственной корпорации "ФЭД".

Об этом рассказал генеральный менеджер Китайской корпорации по импорту и экспорту авиатехнологий (CATIC) Ма Чжипин. "Работа по подготовке поставок современных учебно-тренировочных самолетов L-15 в некоторые африканские страны идет гладко, и, как ожидается до конца года будет официально отгружено шесть самолетов", - сказал Ма Чжипин, не указав, в какие именно страны они будут поставлены.

По словам руководителя CATIC, начало экспорта этих самолетов означает, что Китай официально вышел на международный рынок торговли современнейшими военными товарами и может успешно соревноваться с Западом и Россией в данном сегменте продукции. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ПЕНТАГОН ВЫЯВИЛ 363 ДЕФЕКТА В ПРОГРАММЕ СОЗДАНИЯ УДАРНОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ F-35

Инспекционная проверка программы создания американского ударного истребителя 5-го поколения F-35 (Joint Strike Fighter) выявила 363 дефекта в реализации этого масштабного проекта Министерства обороны США. Как указывается в докладе генерального инспектора Пентагона, "обнаруженные недостатки могут негативно сказаться на летных качествах этой боевой машины и ее надежности, а также привести к существенному удорожанию самой программы".

В инспекционном отчете отмечается, что создатели нового истребителя - компания "Локхид-Мартин" и пять ее подрядчиков - не уделяли "должного внимания контролю за качеством работ", что способствовало росту затрат и появлению недочетов, ставящих под сомнение выполнение всех требований безопасности, заявленных в эксплуатационной разработке этого многофункционального истребителя.

Сверхзвуковому F-35, созданному с использованием технологии "стелс", надлежит заменить устаревающие самолеты AV-8В "Харриер", A-10, F-16, F/A-18 "Хорнет" и британские GR.7 "Харриер" и "Си Харриер". В перспективе некоторые модификации F-35 смогут нести ядерное оружие. Пентагон рассчитывает произвести свыше 3 тыс таких истребителей, в том числе и для иностранных партнеров, участвующих в реализации этого проекта, ставшего одним из самых дорогостоящих военных программ Пентагона. Согласно последним данным министерства обороны США, на эту программу, осуществляемую с 2001 г., уже затрачено \$395,7 млрд., а постановка F-35 на вооружение отложена из- за многочисленных задержек и проблем на 2016 г. (ИТАР-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: BOEING CO ПЕРЕСМОТРИТ СТРАТЕГИЮ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТОВ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

Boeing Co пересмотрит стратегию подразделения по производству самолетов коммерческой авиации, после того как одна из ведущих японских авиакомпаний Japan Airlines (JAL) предпочла отдать крупный заказ компании Airbus, а не Boeing, сообщает "Рейтер".

7 октября JAL заключила соглашение с Airbus на приобретение 31 самолета A350 XWB, а также опцион на покупку еще 25 самолетов. По данным СМИ, стоимость сделки составила \$9,5 млрд.

Однако пресс-секретарь Boeing заявил, что эти события не взаимосвязаны. Новая организационная структура предусматривает передачу функций маркетинга отделу продаж, а стратегического развития - финансовому отделу. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФРАНЦИЯ: КОНЦЕРН AIRBUS ПЕРЕДАЛ ВВС ПЕРВЫЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ А400M

Концерн Airbus передал заказчику первый военно-транспортный самолет A400M Atlas. Получателем первого серийного самолета стали BBC Франции.

Фактическая поставка самолета Франции состоялась еще 1 августа, однако официальную церемонию передачи заказчику была запланирована на 30 сентября. На официальной церемонии передачи присутствует министр обороны Франции Жан-Ив Ле Дриан, который прибыл в Севилью на борту нового А400М.

В финансировании проекта создания самолета участвовали Франция, Германия, Испания, Великобритания, Турция, Бельгия, Малайзия и Люксембург. Эти государства должны получить в общей сложности 174 новых самолета. (Aex.ru/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

№19 (253) 1 – 15 ноября 2013 г.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА ВВЕДЕТ КВОТУ НА ВВОЗ АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Об этом заявил в интервью Forbes.ua глава МИД Леонид Кожара. Он сообщил, что будет введена квота по предельному импорту авто из EC - 45000 в год, и действовать она будет 15 лет.

По мнению министра, в целом для большинства отраслей украинской экономики соглашение об ассоциации с Европейским Союзом будет сразу выгодно.

Один только факт: Украина будет снижать свои тарифы для европейских производителей в два раза, а европейские производители для Украины - в 15 раз. Для некоторых отраслей предусмотрен переходной период, квотирование", - заявил он в ходе 10-й ежегодной встречи Yalta European Strategy.

Министр пояснил, что, например, для автомобильной промышленности переходной период составит 15 лет и будет введена квота по предельному импорту авто из ЕС - 45000 в год, импортные пошлины в рамках которой будут постепенно, в течение 15 лет, снижаться до нуля. "А все, что будет ввозиться сверх этого объема, будет облагаться пошлинами в соответствии с национальным режимом, а не режимом свободной торговли", - добавил он.

Отвечая на вопрос, кто в Украине будет распределять эти квоты или квоты на беспошлинный экспорт зерна в ЕС, ведь это потенциальный коррупционный механизм, чиновник сказал, что соглашение подписывает государство Украина, имплементация соглашения - обязанность правительства, которое будет этим заниматься. "Сегодня в механизме украинско-российских отношений есть много, что улучшать. И я думаю, что когда политические страсти вокруг подписания СА немного остынут, нам с Россией нужно будет строить отношения уже с учетом тех возможностей, которые открывает свободная торговля Украины с ЕС. Это ведь не только мощный фактор для развития торговли Украины с ЕС, но и положительный фактор для России и российских производителей", - сказал также он.

Министр отметил, что продукция, произведенная в Украине совместным российско-украинским предприятием, будет иметь нулевую пошлину в ЕС, и это должно стать хорошим стимулом для инвестиций российского бизнеса в экономику нашей страны - и реализации их стратегических интересов. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ЧИСЛО АВТОБРЭНДОВ MADE IN UKRAINE УЖЕ В НОЯБРЕ 2013 ГОДА ПОПОЛНИТ КИТАЙСКИЙ LIFAN Число автобрэндов made in Ukraine уже в ноябре пополнит китайский Lifan, чья крупноузловая сборка начнется на черкасском заводе "Богдан". Это уже третий китайский автопроизводитель, который анонсирует совместный проект с украинским автопроизводителем. Коммерческий менеджер представительства Lifan в Украине Джейкоб Лиу сообщил, что в перспективе обсуждается и полномасштабное производство.

По словам Джейкоба Лиу, на заводе планируется выпускать 4-дверный седан Lifan 620 и кроссовер X60. Планируемый объем производства - 500 автомобилей в месяц. Но при этом за 8 месяцев Lifan пока реализовал в Украине всего 384 автомобиля, что на 44% больше, чем за тот же период 2012 г.

О старте совместных проектов с черкасским "Богданом" ранее уже заявил китайские производители JAC и Great Wall. Причем, у обеих цифры возможного выпуска примерно равны "лифановским".

Довольно непростая ситуация складывается и с позиционированием, так как анонсированные к сборке Lifan 620 и Lifan X60 в аккурат попадают в тот же сегмент рынка, что и JAC J5 и JAC S5, продажи которых в Украине стартовали лишь в конце сентября. Сможет ли украинский рынок в нынешних условиях поглотить столько китайских автомобилей, да еще и близких по цене, да еще и при наличии уже хорошо раскрученных конкурентов Geely, Chery, BYD? Это очень большой вопрос.

Да и на продвижение сразу трех брэндов потребуются большие маркетинговые инвестиции, которые у "Богдан" пока не получается отыскать.

Очевидно, что "Богдан" находится в поиске партнеров, но смогут ли три довольно разных производителя ужиться на одном конвейере, в случае начала полномасштабного производства? Это тоже большой вопрос.

Кроме трех китайских марок, завод "Богдан" продолжает выпускать и автомобили Lada-110 и Lada-111 под собственным брэндом по лицензии АвтоВАЗа. Запланированный объем их производства на 2013 г. - 10000 шт.

Ведет переговоры о совместном производстве автомобилей и запорожский ЗАЗ. В числе его потенциальных партнеров - Chery, General Motors и Kia, но наиболее вероятно, что удачный альянс может получиться именно с Chery. В этом случае, ЗАЗ будет выпускать автомобили, которые также могут испортить рыночные перспективы остальных китайских марок в Украине. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «БОГДАН МОТОРС» ОТПРАВИЛО В СЕРИЮ НОВЫЙ АВТОБУС

Успешный дебютант и новинка весенней выставки "ЭКСПО-ТРАНС" в Донецке, автобус "Богдан" А30220 на агрегатах ASHOK Leyland уже пущен в серийное производство на Автосборочном заводе №1 ПАО "АК "Богдан Моторс" (Луцк).

Автобус "Богдан" А30220 - городской автобус длиной 8,78 м, предназначенный для перевозки пассажиров с европейским уровнем комфорта. Модель имеет низкий уровень пола практические на всей площади салона и оснащена сдвоенными дверями с вместительной накопительной площадкой для большего комфорта посадки и высадки пассажиров. Кроме того, для пассажиров с ограниченными возможностями передвижения предусмотрен специальный трап и оборудование для перевозки пассажиров на инвалидных колясках в соответствии с правилам ЕЭК ООН 107. Главными особенностями "Богдан" А30220 стал современный дизайн, мягкая пневмоподвеска, плавный ход и хорошая динамика.

Комфортабельный салон "Богдан" А30220 вмещает 65 пассажиров, из которых 26 могут ехать сидя. Автобус разработан на надежных агрегатах ASHOK Leyland и оснащен надежным 160-сильным двигателем объемом 5,7 л, который работает в паре с механической пятиступенчатой коробкой передач. В дополнение, комфорт водителю и более легкое управление автобусом обеспечивают гидроусилитель руля и эргономичное расположение приборов на панели управления.

Особенности "Богдан" А30220: трап для облегчения доступа в автобус инвалидной коляски; низкий уровень пола в основной части салона автобуса с площадкой для инвалидных кресел; двойные двери для заезда пассажиров в инвалидных колясках; система для фиксации инвалидной коляски и пассажира-пользователя коляски.

Согласно экспертным прогнозам, автобусы средней пассажировместимости, каким и является "Богдан" А30220, будут востребованы перевозчиками в ближайшее время. Как отметил директор Департамента автомобильного транспорта Министерства инфраструктуры во время II Всеукраинского автотранспортного форума Дмитрий Петухов: "Малых ав-

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

тобусов на рынке ми имеем в избытке. А потребность в закупке автобусов составляет 8,2 тыс. больших, 10,8 тыс. особо больших и 4,25 тыс. средних. Мининфраструктуры заинтересовано в больших автобусах, так как это вопрос безопасности, экономичности и эффективности перевозок". На данный момент государство разрабатывает механизм государственной компенсации по программе льготного кредитования для обновления автопарков, о которой заявлено в в положениях Государственной программы активизации развития экономики Украины на 2013-2014 гг. Как подчеркнул Петухов, к перевозчикам, которые захотят принимать участие в обновлении парка под государственные гарантии, будут выдвигаться некоторые требования, среди основных из которых являются наличие не менее 10 автобусов и своих маршрутов. Минифраструктуры предлагает перевозчикам приобретать автобусы большой пассажировместимости с длиной кузова не менее 8,8 м, а также с учетом безбарьерного доступа для людей с ограниченными физическими возможностями.

Стремясь соответствовать нуждам рынка, "Богдан" интенсивно развивает модельный ряд, запуская все новые и новые модификации техники в производство - за последних три года на ДП "Автосборочный завод №1" АО "АК "Богдан Моторс" в производство пущено 12 моделей автобусов троллейбусов, в том числе новые модели "Богдан" А20, А302, модернизированная линейка А069. В числе особых достижений стоит первый в Украине разработанный и произведенный гибридный автобус "Богдан" А70522. На очереди новые модели и разработки.

Дочернее предприятие "Автосборочный завод №1" ПАО "Автомобильная компания" Богдан Моторс" - одно из ведущих предприятий по изготовлению автобусов и троллейбусов в Украине. Созданные на предприятии мощности позволяют иметь современные прессово-заготовительное, сварочное, окрасочное и сборочные производства и производить средние, большие, сверхбольшие автобусы и троллейбусы различных модификаций, а также грузовые автомобили. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ПРЕДСТАВИЛО НОВЫЙ ГРУЗОВИК С КАБИНОЙ МАN

ПАО "АвтоКрАЗ" приняло участие в региональной выставке "Одесса-Агро-2013", которая проходила 3-5 октября в Одессе. В рамках выставки представили новый отечественный зерновоз КрАЗ-6511С4 с кабиной МАN.

Автопоезд-зерновоз, созданный на базе бескапотного шасси КрАЗ-6511, оборудован эргономичной лицензионной кабиной МАN. Он оснащен 400-сильным дизелем Weichai Power WP12.400E40 (Евро-4), сцеплением MFZ430 и 12-ступенчатой механической КПП. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: НАЧАЛОСЬ ПРОИЗВОДСТВО УНИВЕРСАЛА SKODA OCTAVIA COMBI

На заводе "Еврокар" начато производство новой модели Skoda Octavia третьего поколения в кузове Combi. Новинка, только несколько месяцев назад представленная компанией Skoda, уже присутствует в линейке ведущего автопроизводителя Украины. Официальную церемонию пуска производства посетили члены наблюдательного совета ЗАО "Еврокар" Владимир Панов и Алексей Ягичев, а также генеральный директор ЗАО "Еврокар" Игорь Царенко, региональный координатор S Skoda Auto Ян Крампла и представители местной власти.

Именно Octavia стала первой моделью, которую выпустил завод "Еврокар" в Соломоново. С момента начала серийного производства в марте 2002 г. до начала июня 2013 г. украинский завод изготовил 83,3 тыс. моделей этого семейства. Всего же украинскую прописку получили более 92 тыс. Octavia. По итогам прошлого года с результатом 7893 автомобилей (это 32,4% в своем классе и +21,13% по отношению к 2011 г.) Octavia второго поколения стала абсолютным лидером продаж в Украине.

Как рассказал Игорь Царенко, Skoda Octavia Combi обладает всеми преимуществами благодаря воплощенным в нем новейшим технологиям, ранее присущим только автомобилям более высокого класса. К примеру, активный круизконтроль автоматически уменьшит скорость, когда радар заметит авто впереди, даже если водитель отвлекся. Раньше не было и светодиодных фонарей, которые так привлекали покупателей элитных марок авто. Сейчас все это доступно. Расход топлива новой модели - 7,2-8 л на бензине, а на дизельных двигателях - 5,2-5,8 л/100 км.

Заместитель председателя Закарпатской ОГА Михаил Попович, который ведает и инвестиционными вопросами, ознакомившись с процессом производства новой модели, прокомментировал: "Радует, что на протяжении 12 лет "Еврокар" развивается и регулярно приглашает на презентацию новых авто. Радует, что завод работает, несмотря на экономические условия, и имеет заказы. Почти 360 рабочих мест, созданных на заводе, более 400 млн. налога - это и достижения, и перспектива".

Владимир Панов рассказал: "Представленная модель - сердце семейства Skoda и то, что через несколько месяцев после Женевы ее уже собирают в Закарпатье, свидетельствует, прежде всего, о том, что мы идем в ногу с мировым автопромом. Это очень важно для страны в целом. И это уже третья марка авто, представленная на "Еврокар" в условиях кризиса, что подтверждает уровень завода, несмотря на кризисные моменты в мировой экономике и государстве. Сегодня уже никого не удивляет, что даже в сложных условиях "Еврокар" выпускает с конвейера любимые брэнды автомобилей Европы. Сегодня вы увидели модель многих автолюбителей, особенно в Германии".

По словам В. Панова, в Украине есть политическая воля сделать автопром одной из ведущих отраслей промышленности страны. "Взаимосвязь бизнес-власть-гражданское общество демонстрирует положительные тенденции, - говорит В. Панов. - Вместе с тем, можно сказать, что процесс продолжается достаточно сложно, не так быстро, как хотелось бы. Но это нормально, ведь мы создаем новое. Мы вышли на определенный уровень развития и заняли соответствующую нишу в обществе. Следующий этап, над которым работаем - инновации. Необходимо создавать украинские технологии, чтобы идти впереди, а не догонять остальных. В этом контексте важным является создание индустриального парка Соломоново, где планируем кроме привлечения ведущих брэндов (и создание около 5000 рабочих мест) обязательно создавать научно-исследовательские лаборатории, институты и разрабатывать украинские технологии. Это говорит о том, что "Атолл Холдинг", в группу предприятий которого входит "Еврокар", думает о будущем и сделает все, чтобы на рынке Украины и Европы занимать достойное место".

Skoda Octavia третьего поколения устанавливает новые стандарты в своем классе. Новая модель подтверждает статус непревзойденного эталона, удивляя высокой функциональностью, новым дизайном, инновационными системами безопасности, отличной вместительностью и широким выбором разумных решений.

ЧАО "Еврокар" входит в состав Группы компаний "Атолл Холдинг" и расположено в Ужгородском районе Закарпатской области. Строительство завода было начато 23 июля 2001 г. Общий объем инвестиций в проект "Еврокар" составляет \$250 млн. ЧАО "Еврокар" сертифицировано по международным стандартам ISO 9001, OHSAS 18001. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

УКРАИНА: ООО «ПО «КРЕМЕНЧУГСКИЙ АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД» (КРАСЗ) ЗА 8 МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ

Производственное объединение "Кременчугский автосборочный завод" (Полтавская обл.) в январе-августе по сравнению с соответствующим периодом 2012 г., увеличило производство автомобилей в 1,9 раза или на 1744 шт. до 3734 шт. Об этом сказано в сообщении предприятия, переданном в горисполком Кременчуга.

По данным предприятия, завод работает в зависимости от поставки комплектующих и заказов.

В мае на КрАСЗе возобновлена крупноузловая сборка китайских автомобилей Geely.

Кременчугский автосборочный завод (КрАСЗ) специализируется на крупноузловой сборке автомобилей, выполнении предпродажной подготовки, гарантийного и постгарантийного обслуживания автомобилей. Предприятие входит в Группу компаний "АИС".

Как сообщает "Укравтопром", по предварительным данным в Украине в августе было произведено 5769 автотранспортных средств, что на 14,1% больше, чем в июле, и на 21% меньше аналогичного показателя прошлого года. За восемь месяцев показатель сократился на 46%.

Автопроизводители считают, что несколько улучшить критическую ситуацию в отрасли помогло введение дополнительных пошлин на импорт автомобилей, и введение утилизационного сбора, и ожидают дальнейших шагов по поддержке автопроизводства и стимулированию потребительского спроса. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ОАО «УЛЬЯНОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (УАЗ) ТЕРЯЕТ РЫНОК

В настоящий момент УАЗ теряет украинский рынок. По крайней мере такой вывод можно сделать проанализировав статистику продаж. Если за 8 месяцев 2012 г. было продано 45 UAZ Patriot, то за этот же период 2013 г. - 30 автомобилей (на треть меньше). С моделью UAZ Hunter картина хуже: за 8 месяцев 2012 г. было продано 106 авто, а за 8 месяцев 2013 г. - 30 (на 2/3 меньше).

Причин такому падению - масса: и высокие цены, вызванные, в том числе, и введением утилизационного сбора, и вопросы с качеством, и устаревшая конструкция, и пр.

На сегодняшний день сложилась парадоксальная ситуация: если любому брэнду для того, чтобы продавать авто на рынке страны требуется создавать дилерскую сеть, СТО, формировать склады запчастей, то у УАЗа все это уже есть в наличии. Вот только сами авто (типа UAZ Patriot, UAZ Pickup) в нашей стране должным спросом не пользуются.

Одним из важнейших элементов привлекательности для покупателей в сегменте автомобилей "УАЗ" является цена автомобиля. А она как раз и не радует: от 166900 грн. за Patriot и от 169900 за UAZ Pickup.

Для сравнения, китайский рамный внедорожник Great Wall H3 с впечатляющим списком комплектации обойдется в 170100 грн., пикап Great Wall Wingle 5 - 136000 грн. Корейские авто чуть дороже - за 184900 грн. можно приобрести рамный SsangYong Kyron, а за 169900 грн. - кроссовер SsangYong Korando.

В России, к примеру, и UAZ Patriot и UAZ Pickup напрямую конкурируют с моделями Great Wall, и почти не пытаются уже конкурировать с SsangYong. В Украине же ценообразование из-за пошлин несколько другое, и УАЗу приходится конкурировать с тем же SsangYong. И выбор покупателей в этом случае весьма однозначен. Ситуацию раньше спасали закупки для нужд спецслужб, но и украинские милиционеры начали уже предпочитать иномарки.

Иная ситуация с коммерческими "УАЗами" - сериями 3362, 3962 и пр. "буханками". Их по-прежнему закупают госструктуры, потому что альтернативы им попросту нет. Бензиновых версий "буханок" за 8 месяцев 2012 г. было продано 220 шт., а в 2013 г. за тот же период - 253 (прирост 15%). Цены на "буханки" стартуют от 120000 грн.

Сейчас же главная задача УАЗа на отечественном рынке - удержать позиции хотя бы по "буханкам" для того, чтобы сохранить дилерскую сеть и склады запчастей до "лучших времен". А для того, чтобы эти "лучшие времена" настали пораньше - проводятся активные мероприятия.

Как стало известно из источников, близких к Госдуме, в России на государственном уровне производителями активно поднимается вопрос об упразднении утилизационного сбора (то же происходит и в Украине). Это будет способствовать снижению (или удержанию) цен на те же "УАЗы". Рассматриваются другие возможности, связанные с активизацией продаж автомобилей. В то же время руководитель департамента маркетинга дистрибуторского центра "УАЗ" Дмитрий Дурдин не отрицает возможности даже наладки производства "УАЗов" в Украине.

Если же цена авто в других странах во многом зависит от политической ситуации, то качество автомобилей - напрямую зависит от производителя. Уходит то время, когда новоиспеченные владельцы авто в гаражах или на дачах начинали своими руками доводить и ремонтировать собственные автомобили

Как рассказал главный конструктор УАЗа Олег Крупин: 80% покупателей UAZ Patriot уже не желают ремонтировать автомобиль своими руками, а предпочитают обращаться на СТО. Поэтому все более важным для потребителей становится качество сборки автомобиля. Для этого УАЗ взял направление на связь с дилерскими центрами - собирается вся информация о жалобах потребителей, недочетах, и производитель проводит мероприятия по их исправлению.

Не смотря на то, что "исправленный" УАЗ, может стать уже совсем другим автомобилем, производитель, тем не менее, намерен сохранить цену и не выйти за пределы 1 млн. руб. (т. е. не выше 250 тыс. грн.). Но вот найдется ли покупатель на УАЗ по таким ценам? - это большой вопрос.

УАЗ в следующем году планирует вывести на рынок новый "УАЗ Patriot 2015" - автомобиль изменится внешне, будет доработана конструкция, комплектация. По словам "уазовцев" - это будет прорыв.

О внешних изменениях пока судить сложно, но, как минимум, изменится система крепления основных панелей автомобиля: бамперы уже не будут крепиться напрямую к раме (в результате чего возникали большие зазоры). Автомобиль получит новый 150-сильный турбированный двигатель, а в перечне комплектации могут появиться подушки безопасности

Но этого может оказаться явно недостаточно, если автомобиль сильно подорожает. Для того, чтобы УАЗ вернул позиции на украинском рынке, производителю следует серьезно потрудиться: снизить стоимость (возможно даже наладить производство в Украине), поработать над конструкцией (на UAZ Patriot уже появилась электронная раздаточная коробка), расширить комплектацию и, главное, - решить вопрос с качеством сборки.

Что из этого удастся воплотить - посмотрим уже в следующем году, когда будет представлен новый UAZ Patriot 2015. (Auto-Consulting/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

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

Анализ

УКРАИНА: ЖДАТЬ ЛИ ДАЛЬНЕЙШЕГО ПАДЕНИЯ АВТОРЫНКА И РОСТА ЦЕН?

В сентябре авторынок сократился почти в 2 раза. О причинах этого падения, возможном массовом повышении цен, и о тех авто, которые не подорожали с 1 сентября, рассказали основные операторы рынка.

Среди причин, по которым продажи в сентябре упали, основными, операторы считают три. Это:

- 1) августовский ажиотажный спрос перед введением утилизационного сбора;
- 2) распродажа доутилизационных складов и, соответственно, повышение цен на некоторые модели;
- 3) сентябрьские сложности с регистрацией новых авто в ГАИ

В результате, как сообщил директор по маркетингу ГК "АИС" Сергей Боровик, в сентябре все перечисленные факторы перенаправили покупателя в б/у сегмент.

По мнению Боровика, на падение продаж в сентябре повлияло то, что многие дилеры продолжали распродажу "доутилизационных" остатков по старым ценам и склады таких авто были ограничены. Кроме того, импорт автомобилей после введения утилсбора был "заморожен", новых поступлений автомобилей практически не было. Ряд импортеров повысили цены. Сыграла в минус рынку и неопределенность с регистрацией в ГАИ новых авто. Но самое главное - фактор "августовского ажиотажа", который забрал на себя часть спроса осенних месяцев.

Ярослав Вовк, директор департамента маркетинга и рекламы "НИКО Менеджмент", также считает августовский ажиотаж нетипичным. Как сообщил Вовк, традиционно, на август приходится пик отпусков и, соответственно, снижение покупательской активности. Поэтому, снижение продаж в сентябре - довольно нетипичное сезонное распределение спроса, связанное с активными продажами в августе из-за введения утилизационного сбора. И это однократный эффект.

Еще один фактор, повлиявший на продажи в сентябре, назвал, директор представительства "Ситроен Украина" Лоик Сибрак. В частности, он сообщил, что растаможить автомобили в первой половине сентября было практически не реально из-за отсутствия справок об уплате утилизационного сбора.

Геннадий Четверухин, коммерческий директор ООО "Хюндай Мотор Украина", рассказал, что в сентябре у многих импортеров закончились складские запасы, и, естественно, они были вынуждены анонсировать новые цены, которые выросли весьма существенно. Даже на авто среднего класса стоимость выросла порядка \$1000, а на более дорогие модели - на \$2-3 тыс. В результате, спрос упал. Кроме того, считает Четверухин, нужно учитывать такой момент: когда растет ажиотажный спрос перед введением пошлин, основная часть людей, которая была готова обдумать спокойно и купить авто в настоящий момент, приняла решение немного раньше. Поэтому, с точки зрения клиентуры, чтобы рынок нормализовался, должно пройти как минимум 2 месяца.

Кроме этого, заявленный рынок состоит из зарегистрированных автомобилей, хотя по Hyundai цифры продаж практически идентичны. В любом случае, очевидно, что рынок падает, и скорее всего, будет падать до конца года. Может быть, рынок чуть оживится ввиду новогодних скидок. А вообще тяжело прогнозировать, считает Геннадий Четверухин.

Касательно Hyundai, новые цены анонсировали в середине сентября и по ним реализовали не один автомобиль, например, Hyundai Santa Fe. Также уже подали в таможню обновленный іх35, на подходе Accent и і30.

Чего же ожидать в ближайшем будущем?

На этот счет у операторов нет однозначных прогнозов.

По мнению Сергея Боровика, емкость рынка новых авто во многом будут определять нерыночные факторы, в первую очередь импорт/производство авто и их физическое наличие на складах дилеров. Ожидания по спросу у Боровика - до конца года в пределах 50000.

Ярослав Вовк также прогнозирует среднемесячные продажи на уровне 15-16 тыс. авто до конца года. Соответственно рынок, по его мнению, по итогам года будет на уровне 200 тыс. автомобилей.

Марина Яковлева, генеральный директор компании "Еврокар" сообщила, что рынок будет зависеть, в том числе, и от того, насколько большие складские остатки у операторов рынка по автомобилям, импортированным и произведенным до 1 сентября. Прогноз на год в целом - 190 тыс. автомобилей.

Можно сказать, что самый оптимистический прогноз у Лоика Сибрака. В частности, он сообщил, что три последних месяца года, в "Ситроен Украина" прогнозируют продажи на уровне 16-17 тыс. автомобилей в месяц (легковые + LCV). А самый пессимистический - у Натальи Хмары, директора департамента Suzuki ДП "АВТО Интернешнл". Она считает, что рынок в октябре сохранится на уровне сентября.

Естественно, потенциальных покупателей (да и тех, кто успел приобрести автомобиль во время августовского ажиотажа) больше волнуют не объемы продаж, а цены на новые автомобили. И некоторые операторы могут порадовать в этом вопросе.

Во всяком случае, шанс приобрести автомобиль по "старой" цене, еще есть, например, в Группе компаний "АИС". Как сообщил Сергей Боровик, цены на модельный ряд "АИС" будут пересматриваться после распродажи остатков на складах.

Некоторых моделей и комплектаций автомобилей Mitsubishi уже нет на складах, поэтому, в зависимости от моделей, многие импортеры уже в октябре повысили цены, сообщил Ярослав Вовк. Незначительно подорожал Рајего Sport. А кросссовер ASX в октябре наоборот стал дешевле, благодаря договоренности с производителем.

На складах "Еврокара" еще есть автомобили, произведенные до 1 сентября по ценам без учета утилизационного сбора, рассказывает Марина Яковлева. На все автомобили произведенные после 1 сентября цена повышена с учетом утилизационного сбора.

Лоик Сибрак сообщил, что склад автомобилей Citroen по "доутилизационным" ценам очень ограничен. Цены на автомобили Citroen, растаможенные после 1 сентября, уже включают утилизационный сбор. Однако чтобы для покупателей повышение цен не было таким болезненным, Citroen предлагает скидки на самые популярные модели: C-Elysee, C3 Picasso, C4, Berlingo, Nemo.

Что касается брэнда Suzuki, в октябре-ноябре здесь планируют сохранять цены на внедорожную линейку автомобилей.

Сегодня, как сообщают операторы рынка, сложностей с регистрацией автомобилей в ГАИ уже нет. Но, по предварительным оценкам, ситуация на рынке продолжает оставаться нестабильной. В частности, из-за перспективы ассоциации Украины с Евросоюзом. Так называемый европейский вектор в политике вполне может повлиять и на отмену утилизационного сбора. А значит (по предварительным прогнозам) - есть перспектива возврата цен на авто к досентябрьскому уровню. Такая неопределенность не способствует ни покупательской активности, ни наращиванию объемов импорта авто. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

УКРАИНА: ЧТО МЕШАЕТ ЭЛЕКТРОМОБИЛЯМ СТАТЬ ПОПУЛЯРНЫМИ?

Низкие эксплуатационные расходы, простота и надежность конструкции, отсутствие вредных выбросов, выбор предложений на рынке... Что еще нужно добавить к тому, чтобы электромобили стали популярны во всем мире и в Украине в частности?

Недостатки, как говорится, есть у всех. И у электромобилей, в противовес всем их достоинствам, есть ряд типичных недостатков, в той или иной степени, присущих всем современным электрическим авто.

Первый, и, пожалуй, главный недостаток электроавтомобилей - это их стоимость.

Например, самый доступный - Renault Twizy (ориентировочная цена 114000 грн.) - отличается незаурядным дизайном, аскетической комплектацией и 2-местным исполнением.

Цена на самую "простую" модель BIO Auto evA-2 стартует с 124560 грн. При этом в авто из комплектации присутствуют только печка, парктроник и легкосплавные диски.

Стоимость BIO evA-4 - от 175985 грн. Это дороговато для китайского микроавтомобиля без кондиционера. То же самое можно сказать и о ShanDong ShiFeng GD-04, и о Guangsheng GS-DJ05.

А вот электромобиль i-MiEV имеет богатую комплектацию и носит имя такого уважаемого брэнда как Mitsubishi. Стоимость авто соответствующая - порядка 367000 грн. (причем авто относится к А-классу).

На этом фоне выделяются автомобили Tesla - полноразмерные электрические автомобили с широкой комплектацией, выдающимися скоростными характеристиками и немалым запасом хода. Но за все это продавцы поросят чуть ли не 1 млн. грн.

Другой недостаток - малый пробег.

Как правило, он составляет 100-150 км, чего вполне достаточно для ежедневных поездок на работу и возвращения домой. А вот при поездках за город - нужно будет тщательно рассчитывать километраж "до розетки". Здесь выделяются только BYD e6 (пробег около 300 км пробега на одной зарядке), и Tesla - около 400 км. Стоимость BYD e6 в Китае в пересчете на украинские гривны порядка 350-400 тыс. грн.

Третий недостаток - количество циклов зарядаразряда батарей.

О стоимости самих батарей производители умалчивают, но не трудно догадаться, что их стоимость составляет существенную долю цены всего автомобиля.

В автомобилях Віо Аито жизненный цикл батарей (а там установлены обычные кислотно-щелочные аккумуляторы) составляет 500-700 зарядок и разрядок, обеспечивая пробег в 100 км на одной зарядке. Т. е. до замены батарей автомобиль "пробежит" всего 50 тыс. км. Гелиевые аккумуляторы увеличивают стоимость авто почти на 10 тыс. грн., но "живут" уже 800-1000 циклов и позволяют проехать 120-130 км. Т. е. замена батарей будет необходима после пробега в 100-130 тыс. км.

Литиевые аккумуляторы способны на 3000-5000 циклов заряд-разряд, а пробег на одной зарядке составит около 150 км. С такими аккумуляторами авто в состоянии проездить уже чуть ли не полмиллиона километров. Но здесь следует опять вспомнить первый недостаток: эти аккумуляторы добавят к базовой стоимости еще по 30 тыс. грн., и evA-4 с ними обойдется в 207900 грн., а evA-5 - 211800 грн.

Аккумуляторы BYD e6, по утверждению производителя, "живут" 4000 перезарядок. Это позволит проехать чуть ли не миллион километров до замены аккумуляторов.

Таzzari Zero на одном комплекте аккумуляторных батарей может проехать порядка 200 тыс. км (число циклов

зарядки составляет 1500-2000).

Что в итоге? Как правило, представленные на украинском рынке электромобили, вполне подходят для передвижения по городу - на работу и с работы. Для этого им достаточно и пробега на одной зарядке, и максимальной скорости, а заряжать их можно от бытовой розетки. Вот только поставить ночью авто на зарядку смогут не всежителям средних и верхних этажей будет достаточно сложно "бросить провод" во двор, а гараж есть далеко не у всех. Подключиться же к электросети на охраняемых парковках - почти нереально.

Жизненный цикл современных батарей - вполне соответствует и жизненному циклу автомобиля. А вот какие батареи (и сколько) будет установлены на авто - зависит от платежеспособности покупателя. В целом же - стоимость электромобилей слишком высока для среднего украинца: мало кто захочет отдавать более 100 тыс. грн. за абсолютно "пустое" авто (как правило - китайского производства), при чем практически не способное выехать за пределы города. Есть, конечно, модели, лишенные этих недостатков, но их стоимость будет уже в 4-10 раз выше, и "средний" украинец такое авто вряд ли сможет себе позволить.

Итак, главные проблемы электроавтомобилей - их стоимость и отсутствие инфраструктуры. Эти вопросы в некоторых странах решаются на государственном уровне.

К примеру, в Германии официально поставили задачу: к 2020 г. довести в стране число электромобилей, включая гибриды, как минимум до 1 млн. (в настоящее время на дорогах Германии около 7 тыс. электроавтомобилей, на которые приходится 2 тыс. электрозаправок). Для этого государство планирует до 2015 г. вложить около 700 млн. евро в налоговые льготы для покупателей электроавтомобилей, средства также пойдут на научные исследования и поддержку региональных пилотных проектов.

Во Франции и некоторых скандинавских странах продажи электромобилей стимулируют с помощью премий. В Китае муниципалитет Шеньчженя компенсирует покупателю электроавтомобиля чуть ли не 50% его стоимости.

Подобные программы стимулируют продажи, но, тем не менее, такие методы в большинстве стран все еще не приводят к широкому распространению электромобилей. Даже в Японии электромобилей насчитывается всего около 24 тыс., что слишком мало по сравнению с общим парком легковых машин в стране.

Что мешает электромобилям стать популярными Таким образом, государственные дотации покупателям важны, но не достаточны: электроавтомобили должны стать более привлекательны по потребительским характеристикам - максимально приблизиться к привычным нам автомобилям с ДВС. У электроавтомобилей должен увеличиться пробег на одной зарядке, увеличиться максимальная скорость, они должны получить приемлемую комплектацию, и, самое главное - цену, сравнимую с "обычными" авто. Все это возможно - технологии (особенно в Японии и Корее) активно развиваются, и стоимость аккумуляторов (соответственно, и электромобилей) постепенно снижается. А вот как скоро батарея качественных автоаккумуляторов и электродвигатель сравняются в стоимости с ДВС, - прогнозировать очень сложно. Будем надеяться, что в недрах секретных автолабораторий уже готовится новый революционный тип аккумуляторов, который, быть может, вскоре представят на рынке.

Несмотря на кажущиеся перспективы и благородный экологический порыв - первый опыт по выводу электромобилей на мировой и украинский рынок не был столь успешным, как планировалось. Бум электромобилей в Украине пока не наблюдается. И, судя по всему, - наблю-

даться будет не скоро. Причиной тому являются и отсутствие инфраструктуры для заправки электромобилей, и отсутствие государственных дотаций на экологичные виды транспорта, а сами по себе электромобили достаточно дороги.

Государственной программы по поддержке экологичных видов транспорта пока нет, так что каких-либо дотаций ожидать не приходится. С другой стороны, как рассказал один из владельцев крупной сети автозаправочных комплексов, - компания готова на своих заправках поставить оборудование для зарядки электромобилей. Готова как только появится спрос на такую зарядку. Вот такой вот

замкнутый круг.

Поэтому судьба электромобилей в Украине в ближайшие годы весьма призрачна - быть дорогими игрушками, возить туристов по территории пансионатов или хозяина в его имении. А переломным моментом для их распространения может стать только государственные дотации (это зависит только от политической воли руководства страны) и прорыв в технологиях (что позволит значительно снизить стоимость таких авто). Если это произойдет - появится и инфраструктура, и только тогда украинцы пересядут на электроавтомобили. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

УКРАИНА: В СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА ПЕРВИЧНЫЕ ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТО ВЫРОСЛИ

В Украине в сентябре на первичном рынке автотранспорта было продано и поставлено на учет 32425 автотранспортных средств, что на 5,5% больше прошлогоднего результата, но на 26% меньше августовского показателя. Об этом свидетельствуют данные ассоциации "Укравтопром".

На рынке легковых автомобилей, по сравнению с сентябрьским показателем прошлого года, произошло увеличение первичных продаж на 3% до отметки 21228 шт.

Первичные регистрации коммерческих автомобилей прибавили 12% к аналогичному показателю прошлого года и составили 10578 единиц техники.

Регистрация продаж 619 автобусов продемонстрировала 5%-ное увеличение спроса на этот вид транспорта по сравнению с сентябрем 2012 г.

"Совершенно ожидаемо повел себя рынок по отношению к августовскому всплеску продаж, связанного с взиманием с 1 сентября экологического налога на утилизацию автотранспорта. По отношению к предыдущему месяцу, продажи легковых автомобилей снизились почти на 10%, коммерческих автомобилей на 47%, а автобусов на 8%", - сообщают в "Укравтопроме".

Доля нового транспорта в сентябрьских регистрациях составила 69%. В части легковых автомобилей этот показатель - 96%, в коммерческом сегменте рынка - 15%, в части автобусов - 66%.

При этом в сентябре в сегменте легковом сегменте было больше всего продано автомобилей корейской марки Hyundai (1831 ед.), на вторую позицию опустился отечественный ЗАЗ (1774 ед.), на третьей разместился китайский брэнд Geely, автомобили которого уже пятый месяц собираются в Украине (1693 ед.). Далее ТОП-10 выглядит следующим образом: Toyota (1384 ед.), Ford (1254 ед.), Skoda (1167 ед.), Nissan (1148 ед.), Volkswagen (1136 ед.), KIA (1067 ед.) и российская марка "ВАЗ" (737 ед.). (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА ПЕРВИЧНЫЙ РЫНОК БЫВШИХ В ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ УВЕЛИЧИЛСЯ

Первичный рынок автотранспортной техники, бывшей в эксплуатации, за девять месяцев увеличился на 58% относительно прошлогоднего показателя и достиг 104891 единицы, превысив объем продаж такой техники за весь прошлый год. Об этом сообщает пресс-служба ассоциации автопроизводителей Украины.

Количество впервые зарегистрированных на территории Украины легковых автомобилей бывших в эксплуатации выросло на 97% и составило 7,1 единиц, коммерческих автомобилей б/у было зарегистрировано 96,2 шт., что соответствует 56% роста, 1,5 тыс. автобусов б/у больше чем за первые 9 месяцев прошлого года на 27%.

Наиболее популярными среди подержанных легковых автомобилей по итогам 9 месяцев были Renault, Volkswagen, Audi, BMW, Mercedes-Benz - автомобили этих марок заняли более половины рынка. Среди коммерческих автомобилей б/у наибольшим спросом пользовались Renault, Volkswagen, Mercedes-Benz, Opel, Fiat - они вместе заняли почти три четверти первичного рынка. В сегменте автобусов марки-лидеры Mercedes-Benz, Man и Neoplan охватили две трети общего объема.

Ежемесячная динамика первичного рынка б/у автомобилей в последнее время изменялась вполне закономерно. Значительный августовский "всплеск" (почти в 2,5 раза больше показателя августа-2012), обусловленный изменениями законодательства, сменился спадом в сентябре, когда было зарегистрировано 10047 единиц, что на 49% меньше чем в августе, но на 22% больше показателя сентября прошлого года.

Наиболее популярными среди легковых автомобилей стали Renault (121 шт.), Audi (103 шт.), Volkswagen (101 шт.). Общее количество составило 895 шт. легковых автомобилей. Лидеры импорта среди коммерческих автомобилей - Mercedes-Benz (1672 шт.), Volkswagen (1607 шт.), Renault (1510 шт.). Общее количество составило 8944 шт. коммерческих автомобилей. Среди автобусов больше всего ввезено Mercedes-Benz (83 шт.), Man (33 шт.), Neoplan (13 шт.). Всего автобусов - 208 штук. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ПРОГНОЗ: В 2020 ГОДУ В УКРАИНЕ БУДЕТ ПРОДАВАТЬСЯ ОКОЛО 500000 АВТО

К 2020 г. продажи новых автомобилей в Украине вырастут более чем на треть - до полумиллиона штук. Страна войдет в Топ-15 крупнейших растущих рынков для сбыта авто (без учета стран БРИК и зрелых рынков). Такие выводы содержатся в докладе The Boston Consulting Group (BCG) - глобальной консалтинговой компании, которая специализируется на бизнес-стратегиях.

Авторы исследования Beyond BRIC / Winning the Rising Auto Markets ("Вне БРИК / Как побеждать на растущих авторынках") отмечают, что новые растущие рынки, не входящие в БРИК - это последняя крупная возможность для роста в ситуации, когда зрелые рынки (США, Канада, Европа, Япония, Австралия и Новая Зеландия) стагнируют, а страны БРИК уже поделены между производителями.

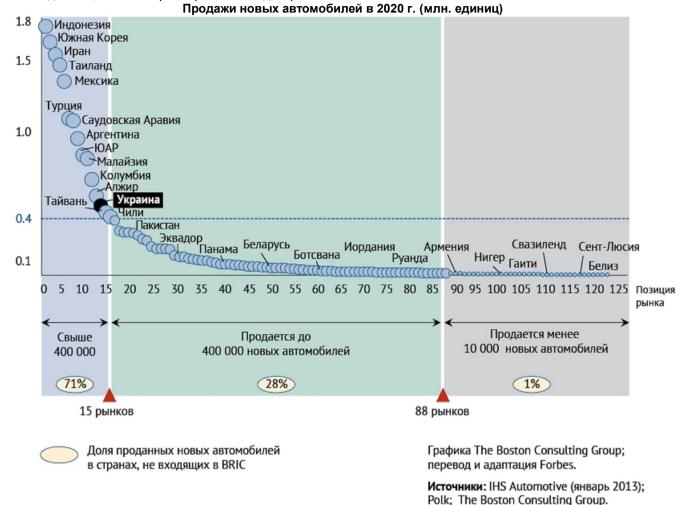
До 2020 г. ежегодный темп роста авторынков стран вне БРИК достигнет около 6% - в четыре раза выше, чем на зрелых рынках. К 2020 г. на новые растущие рынки будет приходиться пятая часть глобальных продаж новых автомобилей.

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

123 рынка вне БРИК разделены на четыре условных кластера. Первый - ASEAN, который включает большинство стран Юго-Восточной Азии, в том числе Индонезию, Малайзию и Таиланд. Потенциал продаж в этом кластере - 4,6 млн. новых авто (в 2020 г.).

Второй - развивающиеся рынки Ближнего Востока (Иран, Саудовская Аравия и Турция) с потенциалом роста продаж до 5,8 млн. к 2020 г. Третий кластер - страны Андского региона (среди которых - Аргентина, Чили и Колумбия) - 2,9 млн. новых авто. Четвертый - Североафриканский пояс (Алжир, Египет, Марокко), где будет продаваться 1,2 млн. новых автомобилей к 2020 г.

Доля 15 крупнейших рынков вне БРИК, с объемом продаж более 400000 новых машин в год, достигнет 71%. Среди них - Индонезия, Южная Корея, Иран, Таиланд, Украина.



Как отмечают специалисты BCG, на сегодня многие производители добились успеха в одном региональном кластере, но лишь единицы смогли достичь высоких результатов на всех или нескольких направлениях.

При освоении новых рынков автомобильным корпорациям придется учитывать специфические особенности потребителей, культурные и бытовые традиции. Например, в Турции, отмечают эксперты ВСG, есть спрос на маленькие автомобили: на седаны класса В и С приходится 54% местного авторынка. А рост продаж коммерческих автомобилей (с долей 17%) в Турции стимулируют налоговые льготы.

В Таиланде предпочитают пикапы. А чилийцы отдают предпочтение внедорожникам и седанам. Покупателям из Саудовской Аравии по душе большие автомобили, такие как внедорожники и пикапы. Регулярные наводнения в Индонезии создали спрос на минивэны с большим клиренсом. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: ОАО «БЕЛОРУССКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (БЕЛАЗ) ИЗГОТОВИЛО САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ САМОСВАЛ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 450 ТОНН

ОАО "БелАЗ" - управляющая компания "БелАЗ-Холдинга" создалосамый большой в мире самосвал грузоподъемностью 450 т. Он впервые представлен на испытательном полигоне Белорусского автомобильного завода.

Как сообщил главный конструктор по карьерной технике БелАЗа Леонид Трухнов, предприятие первым среди других производителей карьерной техники создало такую машину. "Мы готовим документы для представления самосвала грузоподъемностью 450 т в Книгу рекордов Гиннесса", - сказал он.

До этого самая большая грузоподъемность самосвалов "БелАЗ" составляла 360 т. Такие машины в мире сегодня выпускают пять фирм. Компания Liebherr с машиной такой грузоподъемности вошла в Книгу рекордов Гиннесса 10 лет назад. БелАЗ создал машину грузоподъемностью 360 т в 2007 г., в 2005 г. был изготовлен 320-тонный гигант.

Карьерный самосвал БелАЗ-75710 грузоподъемностью 450 т с электромеханической трансмиссией переменного тока предназначен для перевозки горной массы в сложных горнотехнических условиях глубоких карьеров, на открытых разработках месторождений полезных ископаемых по технологическим дорогам в различных климатических условиях эксплуатации при температуре воздуха от -50 до +50 град. С. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

№19 (253)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» – http://ukrmach.dp.ua/ 1 – 15 ноября 2013 г.

БЕЛАРУСЬ: ОАО «БЕЛОРУССКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (БЕЛАЗ) ДО КОНЦА 2013 ГОДА ПОСТАВИТ 20 КАРЬЕРНЫХ САМОСВАЛОВ В ИНДОНЕЗИЮ

ОАО "БелАЗ" поставит до конца года 20 карьерных самосвалов в Индонезию. Об этом сообщили в пресс-службе предприятия. "Достигнута договоренность о расширении линейки поставляемой на рынок Индонезии техники "БелАЗ", подписан контракт на поставку 20 самосвалов до конца года", - отметили в пресс-службе. Рынок этого государства в настоящее время все более активно осваивает БелАЗ. В прошлом году туда экспортированы первые пять карьерных самосвалов грузоподъемностью 45 т. "В условиях мирового кризиса, когда наблюдается существенный спад закупок горнодобывающего оборудования, БелАЗ избрал диверсификацию стратегическим направлением своей маркетинговой деятельности, - отметили на предприятии. - Поэтому сегодня наряду с Россией, куда поставляется основная часть продукции БелАЗа, крупнейшими мировыми потребителями горнодобывающей техники становятся Индонезия и Австралия. В связи с этим предприятие ведет планомерную работу по проникновению на эти рынки".

В нынешнем году БелАЗ принимал участие в двух выставках в Австралии: в феврале в Ньюкасле прошла масштабная презентация самосвала БелАЗ-75315 грузоподъемностью 240 т и БелАЗ-75603 грузоподъемностью 360 т для австралийских потребителей. В августе в Сиднее белорусское предприятие участвовало в Азиатско-Тихоокеанской международной горной выставке AIMEX-2013. "К настоящему времени есть серьезные наработки по дальнейшей поставке нашей техники в Австралию", - подчеркнули в пресс-службе завода.

Кроме того, сегодня идут активные переговоры по поставке в 2013-2014 гг. карьерных самосвалов грузоподъемностью 220-360 т в страны Латинской Америки: Чили, Колумбию, Бразилию. А канадская компания Syncrude уже заинтересовалась карьерным самосвалом БелАЗ-75710 грузоподъемностью 450 т.

Заключен контракт на поставку в ЮАР самосвалов грузоподъемностью 220 т, туда уже отправлены карьерные самосвалы грузоподъемностью 90 т. Также БелАЗ выиграл тендер на поставку карьерных самосвалов грузоподъемностью 130 т и 220 т в Сербию. "Непрерывная работа над совершенствованием качества и конкурентоспособностью выпускаемой продукции, внимание к потребителям, внедрение инноваций, модернизация производства позволяют нашему предприятию удерживать ведущие позиции в отрасли и экспортировать карьерную технику более чем в 70 стран", - отметили в пресс-службе.

Экспорт продукции БелАЗа в 2013 г. к 2008 г. увеличился почти в 1,5 раза, несмотря на значительное сокращение поставок карьерных самосвалов "БелАЗ" на мировой рынок, в том числе в Россию, в 2009 г. и 2013 г.

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". 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)

РОССИЯ: АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ОБЯЖУТ ПЛАТИТЬ УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР

Комитет Госдумы по промышленности поддержал законопроект, согласно которому утилизационный сбор будет взиматься и с собранных в России автомобилей. Для того, чтобы предупредить подорожание автомобилей, депутаты предложили разработать компенсационную систему мер поддержки российских автопроизводителей.

"Отмена системы гарантирования утилизации может нанести ущерб российской автомобильной промышленности и поэтому требует введения на федеральном уровне соответствующих мер государственной поддержки автопроизводителей, по объему соразмерных с затратами, возникающими у российских предприятий", - написано в заключении.

Утилизационный сбор с автомобилей был введен с 1 сентября 2012 г. и фактически стал мерой поддержки российского автопрома. Представители Евросоюза сочли данную меру "протекционистской", в связи с чем против России был подан иск. Российские власти согласились уравнять импортеров и российских автопроизводителей. (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В 2014 ГОДУ В АВТОМОБИЛЬНУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ВОЛЬЮТ РЕКОРДНУЮ СУММУ

По проекту федерального бюджета на следующий год, Россия намерена влить в российский автопром рекордные 99,25 млрд. руб. (\$3,1 млрд.). По данным издания "Известия", наиболее внушительные статьи расходов - так называемое содержание рабочих мест и переход на новые эко-стандарты. Вся сумма затрат российского бюджета вошла в программу "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности". Сначала весь планируемый объем вливаний государства на эти цели на восемь лет (2012-2020 гг.) едва составлял 72 млрд. руб. (\$2,3 млрд.).

Для сравнения, по итогам 2013 г. суммарные госсубсидии на спасение российского автопрома должны дойти до 10,5 млрд. руб. (\$0,3 млрд.).

По словам источника издания, увеличение вливаний связано с ожидаемым осложнением ситуации на авторынке. РФ не поддерживает компании напрямую в ситуации падения продаж, но это совершается через специальные программы, отметил собеседник. В следующем году кабинет Медведева будет поддерживать автопром "в формате разрешенных действий в режиме ВТО", указал источник.

Эксперты полагают, что на самом деле в эти затраты включена компенсация утильсбора, который российские автопроизводители вынуждены платить с нового года. Нормы ВТО не дают права субсидировать местных производителей прямо, поэтому власти вынуждены "зашифровывать" эти средства в других статьях, отмечает издание.

Утилизационный сбор на легковые и грузовые авто, которые производятся на территории РФ или ввозятся из других стран (кроме стран TC), Россия начала взимать с 1 сентября 2012 г. Его базовый размер составляет 20 тыс. руб.

Исключения предусмотрены для лиц, пользующихся льготами при импорте авто в страну, а также для производителей, принявших обязательства по обеспечению безопасной утилизации выпускаемых ими машин. К последним относятся все основные российские производители - ОАО "АвтоВАЗ", ОАО "КАМАЗ", Группа "ГАЗ" и Sollers - которые, соответственно, не платят данный сбор.

Целый ряд стран, в том числе страны ЕС и США, подали в ВТО жалобы на введенный в России утилизационный сбор, сочтя его противоречащим базовым положениям организации. Украина, которая, тем не менее, недавно также утвердила подобный налог, присоединилась к претензиям. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

РОССИЯ: АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК ЗАЩИТЯТ ОТ КИТАЙСКОГО ДЕМПИНГА

Россия будет защищать автомобильный рынок, в частности, от китайских партнеров с помощью норм ВТО, заявил президент РФ Владимир Путин.

Путин отметил, что знает "о некоторых проблемах, которые не решены в сегменте грузовых автомобилей, где очень большая конкуренция с китайскими, они демпингуют". "Здесь нам нужно подумать о том, как, имея в виду и наши отношения на политическом уровне, развитие торгово-экономических связей, имея в виду возможность использования инструментов ВТО... соответствующее ведомство правительственное знает, что делать, как делать, и в этом направлении будем действовать", - сказал президент. Он также отметил, что и с Европой очень много нерешенных проблем. "Европейцы настаивают на том, чтобы мы приняли условие "ВТО плюс", то есть ВТО плюс еще какие-то их там хотелки", - отметил Путин. "Мы с этим боремся в деловом, доброжелательном режиме, мы защищали и будем защищать внутренний рынок и своих производителей", - сказал он.

Глава государства подчеркнул, что с Европой речь идет о большей открытости российского рынка для некоторого вида продукции. "Мы считаем, что этого не требуется по тем условиям, которые мы согласовали при вступлении в ВТО, и будем на этом настаивать", - подчеркнул Путин. (РИА "Новости"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ ЕЩЕ ПЯТЬ АВТОЗАВОДОВ

На XII Международном инвестиционном форуме "Сочи-2013" "Внешэкономбанк", Федеральный центр проектного финансирования (ФЦПФ) и "Автотор Холдинг" заключили соглашение о сотрудничестве в подготовке и реализации проекта кластера полнопрофильных автомобильных производств на территории Калининградской области.

С использованием государственно-частного партнерства и механизма Tax Increment Financing (TIF) до 2020 г. в регионе запланировано построить 5 автозаводов полного цикла и до 16 заводов по производству автокомпонентов. Кроме того, проект предусматривает создание транспортной и логистической инфраструктуры, жилья и жизнеобеспечивающих секторов, в т. ч. порта, объектов энергетики, города нового типа, современного международного сервисного инжинирингового и учебного центров. По окончании строительства и ввода в эксплуатацию, объекты перейдут в государственную и муниципальную собственность. Затраты частных инвесторов на создание инфраструктуры возмещаются из бюджетных средств за счет налогов от эксплуатации объект. (Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: АВТОМОБИЛИ ПРОЕКТА «КОРТЕЖ» БУДУТ СТОИТЬ ОТ 2 МЛН. РУБ.

Стали известны некоторые подробности о проекте "Кортеж", реализация которого начнется уже в ближайшее время. Как сообщил газете "Известия" министр промышленности Денис Мантуров, рыночная стоимость автомобилей, созданных в рамках проекта, составит от 2 млн. руб.

"Сомневаюсь, что нижняя граница их стоимости, особенно если говорить о седане, будет меньше 2 млн. руб. Но мы и не ставили задачу делать машину для среднего звена, это автомобиль руководителей. Начиная от заместителя губернатора, если приводить в пример региональную иерархию власти", - отметил Мантуров.

По его словам, это не будет массовая машина. "На пике этого проекта по всем модификациям мы должны выйти на цифру 15-20 тыс. машин в год - это и седаны, и внедорожники, и микроавтобусы", - сообщил министр.

Ранее премьер-министр России Дмитрий Медведев назвал разработчика автомобиля для первых лиц государства. Как сообщает "РБК", им станет Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ). Соответствующее распоряжение Медведев подписал 16 сентября.

Согласно документу, институт должен будет создать серию автомобилей на базе единой модульной платформы. Предполагается, что лимузином будут пользоваться, помимо первых лиц страны, и другие госслужащие.

Производством лимузинов для чиновников хотели заняться Группы "ГАЗ" и "Маруся Моторс". Однако позже кабмин остановил выбор на компании Николая Фоменко, которая уже направила план выполнения программы в правительство. Проект предполагает создание Научно-производственного центра автомобилестроительных компетенций, разработку модульной платформы на оригинальной компонентной базе совместно с Центральным научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом.

Стоимость проекта составит порядка 18,4 млрд. руб. Причем, из федерального бюджета планируется выделить 12 млрд. руб. Оставшуюся сумму на разработку направит сама компания. (Autonews/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

РОССИЯ: В СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА ОАО «АВТОВАЗ» ПРОДАЛО 47417 АВТОМОБИЛЕЙ «ЛАДА»

В сентябре АвтоВАЗ продал 47417 автомобилей "Лада". В сравнении с августом продажи выросли на 7%. В России дилеры реализовали 40011 автомобилей (+2,4% к августовскому результату). На экспорт в сентябре отправлено 7406 машин. За 9 месяцев АвтоВАЗ продал 397533 автомобиля "Лада" (-12% к АППГ), в т. ч. российские дилеры реализовали 343368 машин (-14% к АППГ). С начала года компания продала на внешних рынках 54165 машин (+2,9%).

Самой продаваемой моделью в России остается "Лада Гранта". В сентябре продано 14743 автомобилей (+4,9% к АППГ). На второе место поднялся внедорожник "Лада 4х4" с показателем 6895 проданных автомобилей (+35,9%). Третье место занимает "Лада Ларгус" - реализовано 5937 универсалов и фургонов этого семейства (+90,4%). "Ларгус" по-прежнему входит Топ-10 самых продаваемых автомобилей в России и лидирует среди универсалов. Продажи "Калины" составили 5305 ед. (-43%), "Самары" - 3596 ед. (-17,2%), "Приоры" - 3162 ед. (-72,8%).

Подходит к концу распродажа универсалов 2104 ижевского производства. В сентябре проданы 28 "четверок" и 345 коммерческих автомобилей ПСА "ВИС-Авто" из узлов и агрегатов АвтоВАЗа. (Ladaonline/<u>Машиностроение Украины,</u> СНГ, мира)

РОССИЯ: АВТОМОБИЛИ LADA ПОЛУЧАТ РОБОТИЗИРОВАННУЮ ТРАНСМИССИЮ В 2014 ГОДУ

АвтоВАЗ начнет производство автомобилей с роботизированной трансмиссией в следующем году. Об этом сообщил директор проекта Lada Priora Николай Фофанов.

"В 2014 г. мы перейдем на тросовую коробку передач, которая применяется на Kalina, и в середине 2014 г. на базе этой коробки появится "робот", который, в отличие от "автомата", имеющегося на той же Kalina, будет иметь ниже стоимость, но обладать теми же функциональными возможностями", - отметил Фофанов.

В конце сентября АвтоВАЗ представил обновленную Lada Priora. Премьера автомобиля состоялась 27 сентября в Тольятти. Экстерьер модели претерпел незначительные изменения: обновились бампера, фонари получили светодиоды, а фары - дневные ходовые огни. Основным изменениям подвергли интерьер Priora. (Autonews/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

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

РОССИЯ: ОАО «АВТОВАЗ» ТЕСТИРУЕТ НОВУЮ МОДЕЛЬ LADA

На дорогах Тольятти АвтоВАЗ тестирует принципиально новую модель - Lada В. Шпионские фотографии новинки опубликовали Russian cars team на странице в соцсети.

"Lada В или ВАЗ-2180. Около двух месяцев назад было собрано 5 штук таких автомобилей. Сейчас они проходят испытания. Один из испытуемых был замечен и сфотографирован. В 2015-2016 гг. этот автомобиль заменит Lada Priora", - говорится в анонсе к фотографиям.

АвтоВАЗ работает над созданием новой модели Lada, которая будет называться Lada В. Автомобиль очень многое возьмет от концепта XRAY. "Мы собираемся выпустить новый автомобиль, на новой платформе, над которым сейчас активно работает наш новый дизайнер Стив Маттин - Lada В. Он много возьмет от того концепта Lada XRAY, который мы показывали Московском международном автосалоне, и который занял первое место среди концептов этого салона. Надеюсь, что дизайн понравится. Мы уже утвердили экстерьер и интерьер данного автомобиля и работаем с поставщиками. Работа идет по плану. Надеемся, что порадуем людей этой новинкой", - рассказал президент АвтоВАЗа Игорь Комаров. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: OAO «АВТОВАЗ» ПРЕДСТАВИЛО ОБНОВЛЕННУЮ LADA PRIORA

На автосалоне в Тольятти состоялась официальная премьера рестайлинговой Lada Priora. Экстерьер модели претерпел незначительные изменения: обновились бампера, фонари получили светодиоды, а фары - дневные ходовые огни. Основным изменениям подвергли интерьер Priora.

В отделке панели приборов и верхних накладок обивок дверей использован инновационный материал типа soft-look, используемый при изготовлении корпусов телефонов и других устройств. Это своеобразный пластик, который выглядит как мягкая кожа, и обладает повышенной стойкостью к повреждениям.

Вместо привычной магнитолы автомобиль оснастили мультимедийной системой с сенсорным экраном и интерфейсами Bluetooth и USB. "Большинство новых иностранных аналогов имеют большой дисплей, выполняющий функцию основного табло внешней и вспомогательной информации - это и режимы настройки мультимедийной системы, функциональные параметры маршрутного компьютера, экран навигационной системы и т. д. На обновленной Ргіога в верхней центральной части панели приборов АвтоВАЗ устанавливает жидкокристаллический дисплей с сенсорным управлением по типу смартфонов", - рассказал главный инженер проекта Валерий Козенков.

Кроме того, внутри у Priora появилась иная приборная панель. Шрифт на шкалах стал наклонным, как у моделей Skoda. Под рулевым колесом появился дополнительный орган управления, который отвечает за работу круиз-контроля.

Люксовые версии обновленной модели получили новый 106-сильный двигатель, систему курсовой устойчивости (ESC) и круиз-контроль. Производство обновленной модели уже началось, рекомендованная цена начинается от 347000 руб. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: OAO «ABTOBA3» БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ 3500 СЕДАНОВ NISSAN ALMERA В МЕСЯЦ

АвтоВАЗ увеличивает производство седанов Nissan Almera на заводе в Тольятти. Сейчас производственная мощность конвейера составляет 2500 автомобилей в месяц. К декабрю эта цифра должна составить уже 3000 автомобилей, а в последующие месяцы - 3500 автомобилей в месяц. сообщает "Автостат".

"С момента начала производства Nissan Almera на заводе в Тольятти, где была введена в строй система Nissan Production Way, мы активно работаем над увеличением объемов производства. Объемы производства Almera выросли с 1500 автомобилей в месяц на начальной стадии до 2500 автомобилей в месяц на конец сентября. Наш план - продолжать наращивать объемы производства до 3000 автомобилей в декабре и до 3500 автомобилей в последующие месяцы", - сообщил менеджер по связям с общественностью регионального подразделения "Ниссан Восток" Роман Скольский.

Производство седана Nissan Almera стартовало на заводе в Тольятти в декабре прошлого года. Новая Nissan Almera доступна в трех комплектациях - Welcome, Comfort и топовая версия Tekna. Цена варьируется от 429 тыс. до 569 тыс. руб. Автомобиль разработан специально для российского рынка с учетом дорожных и климатических условий, а также особенностей эксплуатации в России. (Autonews/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

РОССИЯ: ОАО «АВТОВАЗ» ВВЕДЕТ ТРЕХНЕДЕЛЬНЫЙ КОРПОРАТИВНЫЙ ОТПУСК

Правление ОАО "АвтоВАЗ" приняло решение о введении с 2014 г. единого корпоративного отпуска для сотрудников компании в летний период. Продолжительность отпуска составит 21 календарный день. В будущем году отпуск продлится с 28 июля по 17 августа. В это время АвтоВАЗ не будет производить товарные автомобили и машинокомплекты, сообщает пресс-служба компании.

Решение о едином корпоративном отпуске, поясняется в сообщении, принято с учетом опыта различных предприятий автомобилестроения, в том числе заводов альянса Renault-Nissan. "Внедрение единого корпоративного отпуска обеспечит синхронность процессов производства АвтоВАЗа с партнерами и поставщиками и даст большие возможности реализации масштабных задач модернизации производства, подготовки выпуска новых моделей автомобилей и проведения плановых ремонтных работ", - отметили в компании.

В период единого корпоративного отпуска, говорится в сообщении, будут задействованы службы, связанные с ремонтом, обслуживанием и поддержанием работоспособности оборудования, обеспечением безопасности и сохранности объектов, начислением заработной платы, формированием отчетности и других работ, необходимых для обеспечения работы предприятия. По предварительным данным, в период корпоративного отпуска будут заняты около 16 тыс. человек. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ПРОИЗВОДСТВО CHEVROLET NIVA В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛОСЬ

Совместное предприятие GM и ОАО "АвтоВАЗ" - в январе-сентябре выпустило 41485 автомобилей. Это на 10% меньше аналогичных показателей за 9 месяцев прошлого года, сообщает пресс-служба предприятия.

Продажи сократились на 10,8%, составив 41342 автомобиля, из которых 2788 были отгружены в страны СНГ. Всего с начала производства реализовано 510562 автомобиля, в том числе в страны СНГ - 37120.

Компания GM намерена к 2015 г. увеличить мощности СП с нынешних 98000 до 120000 автомобилей в год.

Совместное предприятие GM-АвтоВАЗ создано в 2001 г. российским ОАО "АвтоВАЗ" (41,6% акций), американской компанией General Motors (41,6% акций) и Европейским банком реконструкции и развития (16,8% акций). Завод производит внедорожники Chevrolet Niva. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

РОССИЯ: ОАО «АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД «УРАЛ» ПОКАЗАЛ НОВИНКИ НА ВЫСТАВКЕ «СУРГУТ. НЕФТЬ И ГАЗ – 2013»

На XVIII Международной специализированной выставке "Сургут. Нефть и газ - 2013" автозавод "Урал" Группы "ГАЗ" представил модернизированный автомобиль Урал-44202-3511-80 повышенной грузоподъемности с двигателем ЯМЗ-536, автотопливозаправщик и бескапотный бортовой автомобиль Урал-4320-4971-80 с краноманипуляторной установкой.

Ключевым в заводской экспозиции являлся бескапотный седельный тягач Урал-44202-3511-80 с колесной формулой 6x6. Автомобиль представляет новое семейство полноприводных автомобилей, разработанных на базе Урала-4320. Модернизация позволила улучшить монтажные свойства автомобиля и повысить грузоподъемность до 13 т, полную массу до 22,5 т, полную массу автопоезда до 38 т, нагрузку на переднюю ось до 6,5 т. Средний расход топлива снижен до 36 л и до 15 тыс. км увеличена периодичность проведения технического обслуживания. Гарантийный период удлинился до 50 тыс. км или 18 мес., ресурс автомобиля вырос до 350 тыс. км. На тягаче установлены модернизированные ведущие мосты и раздаточная коробка, двигатель ЯМЗ-536 в составе силового агрегата с коробкой передач ZF и пневматический привод тормозной системы. Начало серийного производства новинки запланировано на 2014 г.

Автотопливозаправщик АТЗ-12 на базе бескапотного шасси Урал-4320-4972-80 с колесной формулой 6х6 расширяет линейку спецтехники на шасси "Урал". Цистерна номинальной вместимостью 12 кубометров оборудована горловиной с люком-лазом; дыхательным устройством; лестницей и площадкой для обслуживания; экологическим коробом; внутренними усиливающими элементами, на горловине цистерны предусмотрено окно для контроля полноты налива. Производительность насоса автотопливозаправщика составляет 480 л/мин.

Бескапотный Урал-4320-4971-80 с колесной формулой 6х6 с краноманипуляторной установкой предназначен для механизированной погрузки, разгрузки и транспортировки грузов по всем видам дорог. Его грузоподъемность - 16 т, полная масса автопоезда - 33,3 т. Автомобиль укомплектован бескапотной кабиной увеличенного объема с улучшенной эргономикой, оснащен современным рядным 6-цилиндровым двигателем ЯМЗ-536 Евро-4 мощностью 285 л. с. в паре с 9-ступенчатой коробкой передач ZF. Автомобиль укомплектован краноманипуляторной установкой с тросовой подвеской крюка. Максимальная масса поднимаемого груза при вылете стрелы до 2,5 м - 7,2 т (при массе груза 1,1 т - 10,2 м, 400 кг - 18,8 м). (Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В ГРУППЕ «ГАЗ» СОСТОЯЛИСЬ КАДРОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

В Группе "ГАЗ" состоялся ряд кадровых назначений, которые направлены на повышение эффективности управления, укрепление финансового состояния предприятий, а также реализацию новой стратегии развития компании в сегменте большегрузных автомобилей.

Директором по экономике и финансам Группы "ГАЗ" стал Михаил Белобров, ранее - исполнительный директор машиностроительной корпорации "Уралмаш", а до 2010 г. в течение восьми лет занимавший позиции финансового директора в различных подразделениях компании "Соллерс".

Генеральным директором автозавода "Урал" назначен Виктор Кадылкин, возглавлявший Дивизион "Силовые агрегаты" и Ярославский моторный завод Группы "ГАЗ". До прихода в двигателестроительный дивизион компании Виктор Кадылкин занимал различные руководящие должности на автозаводе "Урал". Виктор Корман продолжит работу на автозаводе "Урал" в составе совета директоров.

На посту директора Дивизиона "Силовые агрегаты" Виктора Кадылкина сменит Константин Рухани, ранее занимавший должность первого заместителя генерального директора Воронежского акционерного самолетостроительного общества. До прихода в авиастроение Константин Рухани в разное время в 2007-2010 гг. занимал руководящие позиции на предприятиях компании "Соллерс", в частности был генеральным директором ОАО "Соллерс - Набережные Челны", возглавлял Заволжский моторный завод. Ключевые компетенции Константина Рухани находятся в сфере двигателестроения.

Директором Ярославского моторного завода Группы "ГАЗ" стал Алексей Коренков, руководивший до настоящего времени операционной деятельностью предприятия в должности заместителя директора.

Президент Группы "ГАЗ" Бу Андерссон: "Новые назначения в Группе "ГАЗ" основываются как на использовании нашего "золотого" кадрового резерва, в который входят лучшие менеджеры компании, так и на привлечении высококлассных специалистов, обладающих значительным опытом работы в машиностроении. Виктор Кадылкин сделал Ярославский моторный завод одним из лучших предприятий в России по применению новых технологий и эффективности производства, обеспечив его устойчивое развитие на долгосрочную перспективу. Теперь перед ним поставлена задача реализовать новую стратегию развития "Урала", направленную на создание нового модельного ряда, кардинальную модернизацию системы сбыта и укрепление позиций предприятия на рынке. В лице Константина Рухани и Михаила Белоброва Группа "ГАЗ" получила эффективных топ-менеджеров, которые глубоко знают специфику отрасли. Перед Михаилом Белобровым стоит задача повышения финансовой эффективности компании в условиях усиления конкуренции и стагнации на рынке коммерческого транспорта. Константин Рухани продолжит развитие дивизиона "Силовые агрегаты", работающего, в частности, над созданием двигателей экологического стандарта Евро-5". (Портал машиностроения/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ИЖЕВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» («ИЖАВТО») ПЛАНИРУЕТ РОСТ ПРОИЗВОДСТВА

Общий объем инвестиций в модернизацию Ижевского автозавода составляет 15 млрд. руб. Строительные работы одновременно ведутся на 8 объектах, сообщил гендиректор предприятия Алексей Алексеев во время визита на "ИжАвто" министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова и зампреда правительства Удмуртии Ильдара Бикбулатова. Современное оборудование будет установлено в прессовом производстве, на литье и окраске пластика, сварке, окраске и сборке автомобилей. В 2014 г. на модернизированной гибкой линии сварки будет производиться новая "Лада Гранта" хэтчбек и неназванная пока модель "Ниссана".

Самое масштабное перевооружение в истории Ижевского автозавода не мешает предприятию стабильно наращивать объемы производства. В этом году будет выпущено 60 тыс. ед. "Гранты" (+25% к АППГ). К 2017 г. предприятие намерено достигнуть рекордных объемов - 300 тыс. ед.

В планах - пятикратный рост производства. Это вклад предприятия в стабильное развитие Удмуртской Республики, налоговые поступления в бюджеты и новые рабочие места. Сегодня на заводе работают 4 тыс. человек, а в следующем году коллектив вырастет вдвое. (Ladaonline/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

РОССИЯ: ДОЛЯ ОАО «КАМАЗ» НА РЫНКЕ ЗА 2013 ГОД ВЫРОСЛА

Чистая прибыль группы "КАМАЗ" за первое полугодие по Международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) составила 2579 млн. руб. Показатель снизился на 8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Выручка за первое полугодие по сравнению с тем же периодом прошлого года снизилась на 6% до 53160 млн. руб., в том числе выручка от продаж машин снизилась на 5,1 млрд. руб. (-12,5%) и составила 35700 млн. руб. При этом объем продаж автомобилей сократился на 9% и составил 21 тыс. машин.

Операционная прибыль сократилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 21% и составила 3386 млн. руб.

Чистый долг компании увеличился на 24% и составил 12 млрд. руб. ЕВІТDA составила 4917 млн. руб. (-13%). Соотношение чистого долга к ЕВІТDA выросло до уровня 1,3 раза. Снижение объемов рынка в РФ в целом составило 31%, а доля автомобилей "КАМАЗ" на рынке выросла с 33% до 47%. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «КАМАЗ» В 2014 ГОДУ НАМЕРЕНО СОХРАНИТЬ ИНВЕСТИЦИИ НА УРОВНЕ 2013 ГОДА

Крупнейший в России производитель грузовых автомобилей ОАО "КАМАЗ" планирует в 2014 г. сохранить инвестиционную программу на уровне текущего года в 9 млрд. руб, сообщили в пресс-службе автопроизводителя.

В стратегии развития КАМАЗа говорилось об объеме инвестиций до 2020 г. в 62 млрд. руб, в том числе в 2013-2015гг. - 29 млрд. руб. Соответственно, инвестпрограмма автопроизводителя каждый год должна составлять примерно 9,6 млрд. руб. При разработке инвестпрограммы КАМАЗ ориентировался на объем продаж в 2015 г. в 60 тыс. автомобилей. Продажи КАМАЗа за 2012 г. составили 40 тыс. грузовиков. КАМАЗ снизил продажи за 7 месяцев на 11% 20,4 тыс. грузовиков.

КАМАЗ занимает 16-е место среди ведущих мировых производителей тяжелых грузовиков, выпускает грузовые автомобили, прицепы, автобусы, тракторы, двигатели, силовые агрегаты. (Trans-Port.com.ua/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

РОССИЯ: ЗА 8 МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА ОАО «УЛЬЯНОВСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» УВЕЛИЧИЛО ОБЪЕМ ВЫПУСКА ПРОДУКЦИИ

Об этом шла речь в ходе рабочей встречи губернатора региона Сергея Морозова с директором дивизиона "Легкие коммерческие и легковые автомобили" Группы "ГАЗ" Вадимом Сорокиным.

В рамках мероприятия были рассмотрены вопросы развития производства и продукции ОАО "Ульяновский моторный завод" в 2014 г., а также реализация социальных программ на заводе. "Мы возлагаем большие надежды на Ульяновский моторный завод. Сегодня он является единственным поставщиком Группы "ГАЗ", который производит бензиновые двигатели для автомобилей "Газель". Предприятие играет важную роль в нашей стратегии",- подчеркнул Вадим Сорокин.

По словам генерального директора ОАО "Ульяновский моторный завод" Николая Ежова, за январь-август предприятие увеличило объем отгруженной продукции по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,25%. В течение этого периода с конвейера сошло более 40 тыс. автомоторов. "Этот завод является одним из самых социально-ориентированных промышленных предприятий региона. Заработная плата на УМЗ превышает среднегородскую зарплату. Рост по году составил порядка 18%", - отметил Сергей Морозов.

В настоящее время на предприятии реализуется ряд перспективных проектов. В 2013 г. в силовой агрегат внедрено более 20 конструктивных изменений, направленных на улучшение качества, потребительских характеристик и надежности. Разработан битопливный двигатель, работающий на экологическом топливе - сжатом природном газе метане.

Также на заводе проводятся мероприятия по повышению культуры производства, улучшению условий труда специалистов. Ведется работа по созданию эталонных участков, где внедрены инструменты производственной системы "ГАЗ". Более 750 сотрудников прошли обучение - повысили квалификацию, получили смежные профессии, прошли курсы по развитию деловых компетенций и так далее. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

POCCUЯ: FORD SOLLERS ЗАЙМЕТСЯ АДАПТАЦИЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА

Ford Sollers объявил о создании научно-технического центра (R&D), который будет интегрирован в глобальное подразделение Ford по разработке новых продуктов. Как сообщает пресс-служба компании, центр займется адаптацией автомобилей для российского рынка, в том числе проектированием, поддержкой локализации, испытаниями и разработкой специальных версий легкого коммерческого транспорта.

Научно-технический центр будет расположен Москве, Татарстане и в Ленинградской области. Подразделение в Ленинградской области будет вести работы по сопровождению серийного производства и менеджменту качества. Подразделение в Татарстане будет заниматься разработкой специальных версий коммерческих автомобилей, а московское подразделение будет отвечать за локализацию, техническую поддержку поставщиков, управление программами по разработке и пуску производства новых автомобилей.

В пресс-службе подчеркнули, что создание локального центра R&D позволит компании продавать в России максимально адаптированные к условиям рынке модели. "Я очень доволен тем, что Ford Sollers успешно выполняет все планы, которые мы наметили два года назад и подтверждает серьезные намерения компаний Ford и "Соллерс" по отношению к российскому автомобильному рынку", - сообщил Вадим Швецов, генеральный директор ОАО "Соллерс". (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: АЛЬЯНС «ФОРД СОЛЛЕРС» СТРОИТ НОВЫЕ АМБИЦИОЗНЫЕ ПЛАНЫ

Альянс "Форда" и "Соллерса" с равным участием партнеров выпускает в России уже 8 моделей американского брэнда. В 2011 г. руководство СП объявило об амбициозных планах: обеспечить россиян широкой линейкой "Фордов", пустить производство двигателей и заняться в РФ научно-исследовательской и опытно-конструкторской деятельностью для повышения конкурентоспособности своей продукции. Слова не расходятся с делом.

Всего за два года СП перешло от производства "Фокуса" и "Мондео" во Всеволожске к выпуску 8 моделей, шесть из которых собираются на новой площадке в Елабуге, где с конвейера сходят "Эксплорер", "Куга", "Галакси", S-MAX, "Транзит" и "Торнео Кустом". Третий по счету российский автозавод компании в Набережных Челнах будет запущен в ближайшее время. Альянс приступил к строительству нового завода по производству двигателей. Инвестиции в этот проект составят 10 млрд. руб., пуск предприятия намечен на 2015 г. Одновременно в России создается научнотехнический центр "Форд Соллерс", сообщил президент и СЕО "Форда Соллерс" Тед Каннис. (Ladaonline/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

Статистика

РОССИЯ: ВТОРИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ 2013 ГОДА УМЕНЬШИЛСЯ

По данным аналитического агентства "Автостат" на вторичном рынке РФ в январе-августе продано 3547,7 тыс. б/у автомобилей. что на 2.6% меньше АППГ.

Традиционный лидер российского авторынка сэконд-хэнд "Лада" продавалась хуже, нежели в прошлом году (в августе продажи сократились на 3,9%, а по итогам 8 месяцев - на 7,1%). Лидер модельного рейтинга, по-прежнему, вазовская "семерка" 2107 (20 тыс. шт.), но и ее продажи упали на 6% к АППГ. Зато хэтчбеки и седаны "Приора" нарастили продажи на 31,8% и 27,7% соответственно.

Среди иномарок лидером продаж остается "Тойота", потерявшая 3% к АППГ. Вторую строчку занял "Ниссан", третью - "Форд". Кроме них, в Топ-10 в августе вошли "Шевроле", "Хендэ", "Фольксваген", "Мицубиси", "Хонда", "Рено", "Опель". Заметнее всех на вторичном рынке выросли продажи "Киа": в августе рост на 14,5%, по итогам восьми месяцев - на 14,2%. (Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА УПАЛ

Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV) в России в январе-сентябре снизились на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 2046700 шт. В сентябре продажи снизились по сравнению тем же периодом прошлого года на 5% до 246895 штук, сообщает Ассоциация европейского бизнеса (AEБ).

"Средняя температура по больнице улучшается, но на здоровье конкретного пациента это не отражается. Ситуацию на рынке в сентябре можно продиагностировать пока что только так. По сравнению с предыдущими месяцами кривая продаж поползла вверх. Однако по сравнению с прошлым годом рынок не показывает достаточной стабильности, которая должна быть основой для умеренного роста в ближайшем будущем", - отметил председатель комитета автопроизводителей АЕБ Йорг Шрайбер, комментируя ситуацию на рынке.

Лидерство на российском рынке по итогам девяти месяцев по-прежнему удерживает ОАО "АвтоВАЗ". Автомобилей Lada за этот период было продано 343368 единиц (-14% к аналогичному периоду 2012 г.). В сентябре продажи АвтоВА-За упали к аналогичному периоду прошлого года на 20%, составив 40011 машин.

Второе место занял Renault, показавший рост продаж в январе-сентябре на 12% до 155088 автомобилей, объем продаж в сентябре по сравнению с предыдущим годом вырос на 23% и составил 17254 штуки. Третье место заняла южнокорейская Кіа, продажи которой составили 146986 автомобилей за девять месяцев и 18004 автомобиля в сентябре (рост на 4% и на 9% соответственно).

По итогам 2013 г., в соответствии с прогнозом АЕБ, продажи пассажирских и коммерческих автомобилей в России могут составить 2,79 млн. единиц, что на 5,1% ниже показателя предыдущего года. В четвертом квартале продажи прогнозируются на уровне 740 тыс. единиц, что примерно соответствует итогам четвертого квартала прошлого года. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ПРОГНОЗ: В БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ СНИЗИТСЯ

По прогнозу Минэкономразвития России, в стране уже производство легковых автомобилей скатится до 2 млн. ед. в год. По расчетам ведомства, в 2014 г. будет выпущено 1924 тыс. легковых автомобилей, в 2015 г. - 1951 тыс. ед., в 2016г. - 1991 тыс. ед. В этом году министерство предсказывает падение производства до 1912 тыс. ед. (-3% к АППГ).

Прогнозируется, что объем импорта с нынешних 1065 тыс. ед. вырастет до 1117 тыс. ед в 2016 г. Экспорт поднимется со 119,4 тыс. ед. до 148 тыс. При этом внутреннее потребление легковых автомобилей в этом году составит 2858 тыс. ед., в 2014 г. - 2878 тыс. ед., в 2015 г. - 2911 тыс. ед., в 2016 г. - 2960 тыс. ед.

По мнению экспертов МЭР, на развитие автопроизводства в среднесрочной перспективе будет влиять реализация инвестиционных проектов по созданию новых производств и расширению действующих мощностей. Все это прописано в программах инновационного развития российских автогигантов КАМАЗа и АвтоВАЗа. (Автостат/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

EBPOПА: PSA PEUGEOT CITROEN И OPEL AG НАЧНУТ СОВМЕСТНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Opel планирует выпустить новое поколение минивэна Opel Zafira на заводе Peugeot Citroen во Франции. Как сообщает издание Les Echos, заявление было сделано во время пресс-конференции в Брюсселе. Ожидается, что первые результаты совместной деятельности GM и PSA появятся в 2016 г.

Производство станет частью соглашения, подписанного в начале 2012 г. между Opel, принадлежащий General Motors, и PSA. Будет разработано сразу три новых архитектуры. Первая будет выпущена под брэндом Opel и использована для разработки минивэна сегмента С.

Вторая создается в качестве базы для более компактных моделей сегмента В. Известно, что будет создан компактвэн, который станет продаваться под всеми брэндами, входящими в совместное предприятие. Третье направление разработки включает в себя создание гибридных автомобилей. Источник уточнил, что Opel, в свою очередь, займется сборкой Citroen C3 Picasso на своем испанском заводе в Испании. (Autonews/<u>Машиностроение</u> Украины, СНГ, мира)

ЕВРОПА: КИТАЙСКО-ИЗРАИЛЬСКИЙ БРЭНД QOROS ГОТОВИТ НОВЫЕ МОДЕЛИ

Китайско-израильский брэнд Qoros, созданный специально для покорения европейского рынка, намерен выйти за пределы гольф-класса и расширить линейку моделей.

Помимо компактных седанов, уже дебютировавших на мировых автосалонах, китайский автопроизводитель намерен сыграть в самом динамично растущем сейчас сегменте и выпустить первый компактный кроссовер. Он, судя по-всему, станет серийной версией женевского концепта Qoros 3 Cross Hybrid Concept.

Также в планах компании значатся седан и хэтчбек В- и D-классов. Впоследствии китайцы намерены закрыть все рыночные ниши, для чего запланированы выпуск минивэна, седана и большого универсала. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ПРОГНОЗ: ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВТОРЫНКА ЕВРОПЫ ЗАЙМЕТ ПЯТЬ-ШЕСТЬ ЛЕТ

Глава европейского подразделения концерна Ford Motor Co Стивен Оделл ожидает, что авторынок Европы сможет восстановиться только в течение 5-6 лет. Сам концерн пока сохраняет свой прогноз по продажам в этом году.

"Мы можем наблюдать некоторые признаки того, что конец упадка может прийти во второй половине года. Тем не менее, восстановление рынка, как мы полагаем, займет как минимум 5 или 6 лет", - заявил Оделл в интервью немецкой газете Frankfurter Allgemeine Zeitung.

По его словам, возглавляемое им подразделение Ford сохраняет прогноз на продажи в этом году. Ожидается, что концерн сможет реализовать 13,5 млн. автомобилей в 19 странах западной Европы, что все еще ниже докризисных по-казателей - в 2007 г. эта цифра составляла 18 млн. машин.

Также Оделл заявил, что он все еще ожидает потери на европейском авторынке на уровне \$1,8 млрд., передает агентство Reuters. В октябре прошлого года Ford планировал закрыть три завод и сократить 6200 сотрудников в Европе к 2014 г. Комментируя эти планы Оделл сказал, что он не ожидает никаких дополнительных мер по реструктуризации производства. "Но мы продолжим поддерживать баланс между производством и спросом на наши автомобили", - добавил Оделл. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ASTON MARTIN LTD. ЗАВЕРШИЛА ВЫПУСК САМОЙ МАЛЕНЬКОЙ МОДЕЛИ

Компания Aston Martin завершила производство субкомпактной модели Cygnet, являющейся перелицованной версией ситикара Toyota iQ. Об этом сообщает издание The Supercar Kids.

Производство модели началось в январе 2011 г., а вскоре после этого стартовали продажи. Изначально британцы рассчитывали реализовывать 2-4 тыс. автомобилей ежегодно, однако из-за высокой цены спрос на Cygnet не достиг ожидаемого уровня.

Стоимость Cygnet на британском рынке составляет около 30 тыс. ф. ст. (более 35 тыс. евро), что в три раза больше цены Toyota iQ.

По словам представителя Aston Martin, в дилерских центрах марки до сих пор остаются нереализованные экземпляры Cygnet.

От соплатформенной "Тойоты" Cygnet отличается иным оформлением передней части кузова с традиционной для моделей Aston Martin радиаторной решеткой, капотом с вентиляционными прорезями в стиле суперкара V12 Vantage, а также светотехникой. В техническом плане Cygnet полностью копирует Toyota iQ. Самый маленький "Астон Мартин" оснащен 1,33-литровым бензиновым мотором мощностью 98 л. с. (Мотог/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: BHEДОРОЖНИК BENTLEY MOTORS LTD. ПОЛУЧИТ СЕМИМЕСТНУЮ ВЕРСИЮ

Внедорожник Bentley будет представлен в 2016 г., тогда же модель появится в продаже. Как сообщил изданию Automotive News директор по маркетингу Bentley Кувин Роуз, автомобиль получит мощный двигатель W12 с отдачей порядка 575-650 л. с. По словам представителя компании, автомобиль будет доступен, в том числе, и в семиместном исполнении.

В июле крупнейший европейский автопроизводитель Volkswagen AG дал добро на пуск в серию люксового внедорожника под маркой Bentley. На развитие брэнда в целом и пуск производства внедорожников в частности планируется потратить около \$1,23 млрд.

"Группа Volkswagen верит в потенциал индустриального производства в Великобритании. Поклонники Bentley по всему миру с нетерпением ждут выпуска первого внедорожника марки. Вместе мы сделаем новую модель еще одной настоящей Bentley с присущей ей мощью, эксклюзивностью и успешностью", - так прокомментировал событие Мартин Винтеркорн, председатель правления Volkswagen Group. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ROLLS-ROYCE MOTOR CARS ХОЧЕТ ВЫПУСКАТЬ КАРБОНОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Компания Rolls-Royce рассматривает возможность выпуска специальных модификаций моделей с карбоновыми кузовными панелями. Об этом сообщает издание Edmunds со ссылкой на собственные источники.

По предварительной информации, силовая структура новых "Роллс-Ройсов" останется прежней, а из углепластика будут изготовлены только кузовные панели, форма которых по желанию заказчика при этом сможет отличаться от оригинальных металлических деталей. Британская компания также уверяет, что для нее изготовить карбоновые панели будет даже проще, чем алюминиевые или стальные.

На данный момент около 90% всех "Роллс-Ройсов" заказывается с опциональным оборудованием и особой отделкой. Кроме того, некоторые клиенты заказывают специальные версии, созданные в единственном экземпляре. Например, ранее новый кузов подготовило для кабриолета Phantom Drophead Coupe ателье Pininfarina, а купе Phantom получило особую версию, созданную в честь одного из самых известных арабских скакунов 1920-1930-х годов - "Мираж". (Мотог/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: ПРИНЯТИЕ НОВЫХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ НОРМ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ ОТЛОЖЕНО

Новые экологические нормы для автомобилей, согласно которым уровень выбросов CO2 на километр пути не должен будет превышать 95 г, могут принять позже запланированного. Как сообщает AutoBild, правительство Германии, основываясь на статистических данных, заявило, что только 80% автопроизводителей будут готовы к 2020 г. перейти на новый стандарт. Ангела Меркель планирует обратиться к Европарламенту с предложением перенести обозначенные ранее сроки.

Впервые о резком, но поэтапном снижении допустимых норм выбросов вредных веществ в атмосферу двигателями в Европе заговорили в 2007 г. Однако спустя год представители Германии и Франции провалили голосование, предложив более плавное снижение CO2 в 2012-2015 гг. На сегодняшний день основные положения по экологическим нормам для автопроизводителей закреплены в стандарте Евро-5. Эта норма была введена в 27 странах ЕС 1 сентября 2009 г., однако содержание в выхлопе углекислого газа (CO2) ей не оговаривается.

"Текущее предложение комиссии выглядит чрезвычайно сбалансированным. Есть два немецких докладчика, которые намерены разработать такой конечный вариант закона, чтобы он был гибким для всех стороны, чьи интересы он затрагивает", - сообщил в марте изданию AutomotiveNews представитель Европарламента. (Autonews/<u>Машиностроение</u> Украины, СНГ, мира)

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

ГЕРМАНИЯ: AUDI AG ВЫПУСТИТ КРОССОВЕР Q1 К 2016 ГОДУ

Audi намерена расширить линейку компактных кроссоверов, выпустив модель Q1. Как сообщает издание AutoBild, автомобиль построят на базе Volkswagen Polo. Премьера новинки состоится не раньше 2016 г., а стоимость кроссовера на европейском рынке окажется ниже 20000 евро.

Главным отличием Q1 от старших моделей Audi станет отсутствие полного привода даже в топовых версиях - кроссовер будет исключительно с приводом на передние колеса. Между тем, Q1 получит увеличенный по сравнению с хэтчбеком A1 дорожный просвет и накладки на пороги и бампера.

Линейка двигателей будет состоять из дизельных и бензиновых агрегатов, диапазон мощности которых составит от 90 до 231 л. с. В базовой версии Audi Q1 получит дизельный двигатель объемом 1,4 л. Будет доступна еще и гибридная модификация - с 1,2-литровым бензиновым мотором и электродвигателем. Совокупная мощность составит порядка 110 л. с.

Примерно в одно время с выходом на рынок Q1 немцы представят новое поколение Q7. Новый внедорожник построен на платформе MLB группы Volkswagen. В результате, новинка, как ожидается, должна стать легче предшественника более чем на 350 кг. (Autonews/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

ГЕРМАНИЯ: ПРОДАЖИ «АУДИ АГ» В МИРЕ В СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛИ

В сентябре в мире продано 150,3 тыс. автомобилей "Ауди" (+10% к АППГ). Успех обеспечили динамика на рынке США (+6,2%) и Китае (+28,2%). В Европе продажи марки по итогам месяца выросли на 3% до 74350 автомобилей, а с января по сентябрь - на 7,6% до 1180750 автомобилей.

Несмотря на сложную ситуацию на ключевых рынках, продажи брэнда за три квартала снова оказались выше, чем в прошлом году. Компания продолжает работать эффективнее в каждом регионе по всему миру, опережая автомобильный рынок. Благодаря реализации "Ауди" Q3, Q5 и A3 Sportback марка завоевывает мировые авторынки, отметил член совета директоров компании, ответственный за маркетинг и продажи Лука де Мео.

В Европе ранее стартовали продажи "Ауди АЗ Седан". В Китае он появится предстоящей весной. В сентябре в Поднебесной особой популярностью пользовались SUV, что позволило "Ауди" вновь удвоить коэффициент роста до 28,2% (45530 автомобилей). Около 72% продаж на китайском рынке приходится на долю производимых в Чанчуне моделей Q3 и Q5. На 41,1% выросли продажи "Ауди А4 Лонг" локальной сборки. Всего с января по сентябрь в Китае реализовано 358213 автомобилей (+20,6% к АППГ).

На рынке США в сентябре продано 13065 автомобилей марки (+6,2%). А спрос на Q5 вырос на 44,9% до 3268 автомобилей. За 3 квартала компания реализовала на североамериканском рынке 114411 автомобилей (+13,6%).

В Мексике уровень продаж марки вырос на 31,5%, а в Бразилии - на 29,1%. В перспективе "Ауди" намерена укрепить позиции на южноамериканском рынке: с 2015 г. компания пустит локальное производство АЗ Седан и Q3 на заводе в муниципалитете Сан-Жозе-дус-Пиньяс в Бразилии.

В России за девять месяцев продажи марки выросли на 6,1% до 26982 автомобилей. Незначительное сокращение продаж в сентябре компания объясняет логистическими сложностями. В последующие месяцы "Ауди Россия" планирует рост продаж около 10%. (Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: BMW AG СОЗДАСТ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ КОМПАКТНЫЙ СЕДАН

BMW планирует расширить модельный ряд с помощью новой модели, которая будет конкурировать с Mercedes-Benz CLA и Audi A3 седан. Как сообщает издание Automotive News со ссылкой на источник в компании, автомобиль будет построен на новой переднеприводной платформе. Это значит, что в конструктивном плане автомобиль окажется копией BMW 1-Series GT, которая будет представлена к концу года.

"Стратегия NES (новый седан начального уровня) является неотъемлемой частью нашего развития. Это важнейший элемент всего модельного ряда 1-Series. В частности, мы серьезно рассчитываем на уверенные продажи такой машины в США и Китае", - заявил инсайдер.

Новая 1-Series GT будет отправлена в серию, в том числе, и в семиместном исполнении. Автомобиль будет отличаться от пятидверной версии незначительно удлиненной колесной базой. В дизайне автомобиля использованы стилевые решения, ранее примененные в концепте i3, а также в старшей модели пятой серии Gran Turismo. (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: HOBAЯ BMW 7-SERIES ПОЛУЧИТ 2,0-ЛИТРОВЫЙ МОТОР

Новое поколение BMW 7-Series, которая проходит дорожные тесты, получит четырехцилиндровый мотор. Как сообщает издание Autoevolution, опубликовавшее снимки автомобиля, "семерка" в начальной версии будет комплектоваться 2.0-литровым двигателем мощностью 245 л. с.

7-Series получит традиционную для флагмана BMW гамму двигателей: 6-, 8-, и 12-цилиндровых. Также в планах у BMW выпуск спортивной версией своего представительского седана. Скорее всего, машина получит индекс M770i xDrive и будет оснащаться 4,0-литровым мотором V8 мощностью 482 л. с. с пиковым крутящим моментом в 650 Нм.

Новинка сделана на новом облегченном шасси с использованием углеродного волокна. Эта технология не только позволит сделать "семерку" легче, но и поспособствует снижению выбросов СО2. Официальная премьера новой 7-Series состоится в 2015 г. на Франкфуртском автосалоне. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: BMW X4 В 2014 ГОДУ ПОЛУЧИТ ТРИ МОТОРА НА ВЫБОР

Новый кроссовер BMW X4, серийная версия которого дебютирует в следующем году, получит три двигателя на выбор. Как сообщает издание WorldCarFans, автомобиль оснастят 2,0-литровым TwinPower Turbo (240 л. с.), 3,0-литровым TwinPower Turbo (300 л. с.) и 2,0-литровым турбодизелем с отдачей в 184 л. с.

Судя по последним фотографиям, внешность новинки максимально приближена к экстерьеру старшей модели - BMW X6. Однако по габаритам X4 сильно уступает модели. Новый кроссовер в длину - 4648 мм (на 227 мм короче X6), в ширину - 1915 (на 70 мм уже) и в высоту - 1622 мм (на 68 мм ниже).

"Динамичные пропорции, точеные контуры и специальные элементы дизайна создают особый характер, сочетающий эмоциональность, целеустремленность и некоторую брутальность с превосходными техническими характеристиками и ходовыми качествами", - сообщила ранее пресс-служба BMW.

Салон новинки также выполнен в стиле X6 - задний диван будет разделен на два посадочных места, однако опционально можно будет заказать пятиместный X4. Что касается багажника, то его объем будет сопоставим с таковым у старшей модели. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ГЕРМАНИЯ: BMW AG НАЧАЛА ТЕСТИРОВАТЬ 4-SERIES GRAN COUPE

BMW намерена выпустить седан на базе купе 4-Series, представленного в этом году. Как сообщает TheMotorRepor, опубликовавший снимки модели, автомобиль получит более изящную внешностью, чем седан 3-Series. В первую очередь, новинка будет отличаться от соплатформенника более покатой крышей и ниспадающей крышкой багажника.

Ранее BMW объявила российские цены на новую 4-Series, которая сменила в модельном ряду марки купе 3-Series. Самой доступной версией стала комплектация 420d - с 2,0-литровым дизельным мотором мощностью 184 л. с.

Все "четверки" оснащаются биксеноновыми фарами с омывателями, задними и передними противотуманками, подогревом боковых зеркал и форсунок омывателей, датчиком дождя, сигнализацией аварийного сближения при парковке, автоматическим климат-контролем, подогревом передних сидений, а также цветным 6,5-дюймовым дисплеем.

Кроме того, для автомобилей доступны центральный замок с электронной противоугонной блокировкой, системы ABS и DBC, индикатор износа тормозных колодок и система динамического контроля устойчивости. (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: КОНЦЕРН DAIMLER AG BO3ЬМЕТ КРЕДИТ В 9 МЛРД. ЕВРО

Концерн Daimler достиг соглашения с консорциумом из более чем 40 европейских, американских и азиатских банков об открытии кредитной линии на 9 млрд. евро. Срок займа составляет пять лет с возможностью продления до 2020 г. Об этом сообщает агентство Bloomberg.

Новый кредит будет направлен на реструктуризацию прежнего семимиллиардного долга, срок погашения которого истекает в 2015 г. Средства пойдут на разработку новых моделей, а также на рыночное продвижение уже созданных машин, в том числе компактного кроссовера Mercedes-Benz GLA, публичный показ которого состоялся в сентябре на Франкфуртском автосалоне.

К 2017 г. Mercedes-Benz и Infiniti разработают новую совместную платформу JC1, которая заменит текущее "мерседесовское" модульное шасси MFA. Ожидается, что немцы построят на новой базе следующий хэтчбек A-Class и компактвэн B-Class.

Кроме того, концерн Daimler и альянс Renault-Nissan собираются расширить партнерство, увеличив количество совместных проектов с трех до десяти. В рамках сотрудничества партнеры намерены совместно разрабатывать и выпускать двигатели, а также обмениваться моделями коммерческих автомобилей. (Motor/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

ГЕРМАНИЯ: ПРОДАЖИ MERCEDES-BENZ GLA НАЧНУТСЯ В ЯНВАРЕ 2014 ГОДА

Старт продаж самого компактного кроссовера марки Mercedes-Benz - GLA - начнутся в январе следующего года. Об этом во время мотор-шоу во Франкфурте сообщили изданию Autocar представители компании. Подробности о комплектациях и ценах не уточняются.

Новый компактный кроссовер принадлежит к линейке последних моделей Mercedes-Benz, построенных на переднеприводной платформе MFA. Имя новинки составлено из двух частей: GL - традиционно для Mercedes-Benz означает принадлежность к классу внедорожников, а A - символ того, что этот кроссовер самый маленький среди других автомобилей марки.

Линейка двигателей будет включать 1,6-литровый турбомотор мощностью 156 л. с. с передним приводом, 2,0-литровым 211-сильный с передним или полным приводом, турбодизели объемом 2,2 л мощностью 136 или 170 л. с. с передним или полным приводом. Все силовые агрегаты идут по умолчанию с системой "старт-стоп". (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: HOBЫЙ MERCEDES-BENZ C-CLASS ПОКАЖУТ ВЕСНОЙ 2014 ГОДА

Mercedes-Benz определился с датами премьер главной новинки 2014 г. - нового C-Class. Модель в кузове седан будет представлена весной следующего года, а премьера универсала состоится позже, на мотор-шоу в Париже в сентябре, сообщает WorldCarFans.

Как передает издание AutoWeek, автомобиль станет существенно легче предшественника благодаря новой платформе. Это позволит автомобилю конкурировать по динамическим показателям с BMW 3-Series.

Седан базируется на новой платформе MRA, которая шире и длиннее той, что лежит в основе актуальной версии модели. Шасси новинки, в отличие от предшественника, выполнено из легких материалов. Одна из самых популярных моделей марки получит турбированные бензиновые и дизельные двигатели, а также гибридные установки. Некоторые из модификаций будут комплектоваться системой полного привода.

Новое поколение Mercedes-Benz C-Class получит дизельный агрегат, которым комплектуются некоторые версии Renault Megane и Scenic. По информации издания BlogAutomobile, речь идет о моторе 1,6 dCi мощностью 130 л. с. По неофициальным данным, этот двигатель будет доступен на начальных версиях C-Class и будет работать исключительно в паре с механической трансмиссией. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: PORSCHE MACAN ПОЛУЧИТ ДВА МОТОРА С ТУРБОНАДДУВОМ

Рогѕсhе раскрыл информацию про новый кроссовер Масап на закрытой презентации. Официальная премьера автомобиля состоится на автосалоне в Лос-Анджелесе. Сейчас стало известно, какими силовыми агрегатами будет оснащаться новинка. Автомобили будут оснащаться двумя турбомоторами. Версия S получит 3,0-литровый силовой агрегат, а версия Turbo - 3,6-литровый мотор с двумя турбинами. Никаких подробностей о мощности и разгонной динамике не сообщалось. Скорее всего, моторы Масап получит принципиально новые, так как аналогов в линейке Porsche не существует. 3,6-литровый V6 устанавливается на базовую версию Cayenne, но там этот мотор атмосферный, тогда как 3,6-литровый агрегат в Масап, как сообщается, будет оснащен двумя турбинами. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: VOLKSWAGEN AG HAMEPEH ПРЕКРАТИТЬ ВЫПУСК АТМОСФЕРНЫХ МОТОРОВ

Volkswagen в ближайшем будущем планирует отказаться от производства автомобилей с атмосферными двигателями. Об этом изданию The Detroit News сообщил вице-президент немецкой компании Марк Трахан. По его словам, уже через 3-4 года атмосферные моторы заменят на турбированные агрегаты.

"В наших планах значится производство турбированных двигателей. Что касается "атмосферников", которые мы все еще выпускаем, то они покинут рынок через три или четыре года", - заявил Трахан. (Autonews/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

№19 (253) 1 – 15 ноября 2013 г.

Предприятие на рынке

НИДЕРЛАНДЫ: DAF TRUCKS NV ПРИСТУПАЕТ К ПРОИЗВОДСТВУ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ LF И CF CONSTRUCTION EURO-6

Компания DAF приступает к производству новых автомобилей CF Construction Euro-6, специально спроектированных для применения в строительстве, где зачастую необходимо передвижение по бездорожью.

Автомобиль CF Construction отличается увеличенным углом проходимости и высоким дорожным просветом, что обеспечивает превосходные ходовые качества при движении по бездорожью, а также множеством рациональных деталей для гарантии максимальной эксплуатационной доступности, низких эксплуатационных расходов и непревзойденного удобства и простоты использования. Внушительный дизайн CF Construction, элементы которого также использованы на новом LF Construction, придают автомобилю индивидуальность.

Первое, что бросается в глаза при взгляде на новые модели CF Construction - их характерный внешний вид. Благодаря заметной черной решетке радиатора с крупными отверстиями и совершенно новому дизайну бампера из оцинкованной стали для гарантии максимальной прочности эти автомобили буквально излучают мощь. По той же причине корпус привлекательных фар изготовлен из небьющегося лексанового стекла, а под бампером расположена стальная панель толщиной 3 мм для защиты радиатора. Эта защитная панель может выдерживать нагрузки до 4 т, а нижняя часть раскладывается, превращаясь в удобную широкую ступеньку.

Бампер новых автомобилей DAF CF Construction поставляется со встроенными противотуманными фарами и фонарями освещения поворотов, при этом он состоит из трех частей, которые можно заменять по отдельности, тем самым сводя эксплуатационные расходы к минимуму. Прочный бампер устанавливается в высоком положении, создавая широкий угол проходимости 25 град. В сочетании с дорожным просветом 40 см - в том числе благодаря использованию "прямых" передних осей - это гарантирует превосходные ходовые качества на грунтовых дорогах.

При разработке компанией DAF нового автомобиля CF Construction ключевыми требованиями стали высокий уровень комфорта водителя и максимальная простота эксплуатации.

Практичная ступенька сбоку кабины, поставляемая дополнительно, упрощает водителю осмотр груза, а удобный кронштейн на крыше служит дополнительной ручкой. Широкие ступеньки гарантируют простой и безопасный доступ в кабину. Модели с двигателем PACCAR МX-13 объемом 12,9 л оборудованы тремя ступеньками, а модели с двигателем PACCAR МX-11 объемом 10,8 л в стандартной комплектации имеют две ступеньки. Дополнительная нижняя ступенька поставляется по заказу. Ее гибкое крепление снижает вероятность повреждения.

Разумеется, автомобили CF Construction оборудованы теми же удобными сиденьями, что и другие модели универсальной линейки CF, а также стильной приборной панелью со встроенной системой Driver Performance Assistant и новыми эргономично расположенными переключателями. Удобное рулевое колесо со встроенными органами управления также входит в стандартную комплектацию новых автомобилей для строительства.

Новый автомобиль DAF CF Construction поставляется в комплектации 3-осного жесткого шасси 6х4 с передней осью 8 или 9 т, а также сдвоенной осью 19 т, 21 т или 26 т, благодаря чему автомобиль идеально подходит для использования в строительстве и лесном хозяйстве. Версия 3-осного тягача 6х4 CF Construction незаменима для специальных транспортных задач, а также для перевозки деревьев или колонн.

Жесткое шасси 8х4 представляет собой идеальную

основу для установки самосвала или бетономешалки. Оборудованное двойными управляемыми передними осями 7,5 т, 8 т или 9 т в сочетании со сдвоенной осью 19 т, 21 т или 26 т, это жесткое шасси обеспечивает высокую расчетную полную массу автомобиля 32-44 т. Все модели оборудованы обновленной сдвоенной осью с двойным приводом DAF с 8 тягами, которую отличают высокая устойчивость и большой диапазон хода сочленения (270 мм), гарантирующие превосходное движение по бездорожью

Питание обеспечивается двигателем PACCAR MX-13 объемом 12,9 л и мощностью от 303 кВт (412 л. с.) до 375 кВт (510 л. с.), а также новым двигателем PACCAR MX-11 объемом 10,8 л и мощностью от 210 кВт (286 л. с.) до 320 кВт (435 л. с.). Средний расход топлива двигателя PACCAR MX-11 до 3% ниже по сравнению с эффективным двигателем PACCAR MX-13 объемом 12,9 л, а снижение веса более чем на 180 кг гарантирует еще большую грузоподъемность.

Дополнительная полуавтоматическая коробка передач AS Tronic поставляется со специальной настройкой для эксплуатации на бездорожье, для чего разработаны специальные стратегии переключения передач. Благодаря этому возможно более быстрое переключение коробки передач с ускорением работы сцепления. Разумеется, для автомобилей CF Construction также доступен большой выбор МОМ. На версиях с двигателем РАССАР МХ-11 - помимо МОМ двигателя в положении на 1 час - также доступна легкая версия в положении на 11 часов с крутящим моментом 250 Нм.

Новое шасси моделей CF Construction спроектировано для обеспечения максимальной жесткости и превосходных ходовых качеств; к тому же, оно предоставляет достаточно места для установки различных компонентов, например, опор погрузочного крана. В передней части шасси имеет Y-образную раму, благодаря чему остается место для новых двигателей Euro-6 и крупного блока охлаждения для снижения расхода топлива.

Еще одна отличительная особенность - подготовка для установки плиты DIN, которая может использоваться, например, для крепления снегоочистителя. Все модели могут поставляться с вертикальной выхлопной трубой, к тому же на жестких шасси 8х4 система выпуска ОГ также оснащена встроенным блоком SCR.

Также значительное внимание уделено возможности крепления надстроек. Отличный тому пример - подготовка для крепления кузова (BAM), которую можно заказать на шасси FAD 8х4 и которая представляет собой полную подготовку для установки большинства популярных самосвальных кузовов. Она включает заводскую установку на шасси различных кронштейнов и особое расположение отверстий.

В стандартной комплектации CF Construction поставляется с установленным на крыше воздухоприемником; а вихревой впускной воздушный фильтр доступен в качестве дополнительного оборудования в случае эксплуатации в условиях повышенной запыленности.

Компания DAF также пускает производство версии Construction своей популярной серии LF. Дизайн этого 19-тонного автомобиля для строительства сходен с внешним видом более крупных моделей CF Construction за счет черной решетки радиатора с крупными створками и выдающегося высокого бампера с углом проходимости 25 град., а также увеличенным дорожным просветом (32 см). Как и CF Construction, автомобили LF Construction снабжены прочными ступеньками и расположенной под бампером панелью толщиной 3 мм для защиты радиатора.

Автомобили LF Construction поставляются с двигателем PACCAR PX-7 объемом 6,7 л и мощностью от 164 кВт (223 л. с.) до 231 кВт (314 л. с.). Несомненно, новый автомобиль LF Construction также может похвастаться множеством уникальных характеристик, за которые автомобили серии LF столь высоко ценят клиенты. Автомобили DAF LF отличаются самым маленьким в своем классе радиусом разворота, гарантирующим оптимальную маневренность. а также небольшой собственной массой. что обес-

печивает максимальную грузоподъемность.

Компания DAF приступит к поставкам новых автомобилей LF Construction и CF Construction в начале следующего года. Для сфер применения, где широкий угол проходимости и высокий дорожный просвет не играют особой роли, компания DAF также предлагает модели CF 6х4 и 8х4 с привлекательным наружным дизайном стандартных моделей CF. (Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: TESLA MOTORS РАЗРАБОТАЛА ГИБРИДНЫЙ СПОСОБ ПИТАНИЯ ЭЛЕКТРОКАРОВ

Американская компания Tesla Motors подала заявку на патентование технологии, которая предполагает одновременное использование двух различных типов аккумуляторов в электромобилях. Такая конструкция должна увеличить запас хода электрокаров. Заявка была подана в июне, но известно о ней стало только сейчас.

В "Тесле" предложили использовать традиционный литий-ионный аккумулятор для питания непосредственно электромотора и дополнительную металл-воздушную батарею, которая должна подзаряжать литиевый аналог. При этом в панетной заявке не указывается тип металл-воздушного элемента питания. Существует несколько вариантов таких систем: с литием, алюминием или цинком в качестве анодного материала. Катодом в них является пористая металлическая пластина. Интенсивное использование металл-воздушного аккумулятора не предполагается, так как частые перезарядки сокращают его ресурс. Использование новой схемы питания позволит Tesla удержать цены на свои модели на прежнем уровне, так как металл-воздушные батареи недороги в производстве. Предполагаемые выходные характеристики и запас хода для машин с подобным силовыми установками не уточняются.

В июне "Тесла" представила систему, которая позволяет полностью заменить аккумуляторы электрокара Model S за полторы минуты. Первые станции с подобными устройствами появятся в шт. Калифорния до конца года.

Весной металл-воздушные аккумуляторы для автомобильных электрических силовых установок продемонстрировала израильская компания Phinergy. В них используются алюминиевые пластины, однако их, по словам разработчика, будет необходимо периодически заменять новыми из-за коррозии. Помимо этого, каждые несколько сотен километров автомобиль с такими батареями придется заправлять водой, являющейся основой для электролита. (Motor/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Предприятие на рынке

США: FORD FORD MOTOR СО ПРОДОЛЖАЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА

В октябре исполнилось 100 лет с момента пуска первого движущегося сборочного конвейера, изобретенного Ford Motor Со под руководством Генри Форда. Развивая бизнес с опорой на инновации, компания Ford внедряет современные подходы к производству и передовые технологии, способные придать новый облик массовому автомобилестроению на предстоящие десятилетия.

Ford быстрыми темпами наращивает промышленные мощности и объемы глобального производства с целью удовлетворения потребительского спроса. К 2017 г. благодаря расширению производственной сети компании на каждом предприятии Ford в разных странах будет выпускаться в среднем по четыре различных модели автомобилей, что позволит лучше адаптироваться к меняющимся запросам покупателей. Ford также планирует к 2017 г. перевести 90% своих предприятий на трехсменный режим работы - с тем, чтобы увеличить производительность более чем на 30%.

"Сто лет тому назад мой прадед стремился создать надежное и эффективное транспортное средство для широкого потребителя, - прокомментировал Билл Форд, исполнительный председатель правления Ford Motor Co. - Я горжусь тем, что ему удалось подарить свободу передвижения миллионам людей, сделав автомобили доступными по цене, и что его концепция деятельности в интересах людей по-прежнему вдохновляет нас во всех сегодняшних свершениях".

Кроме того, к 2017 г. практически все автомобили Ford будут производиться на девяти основных платформах, что позволит повысить производственную эффективность, а также предложить потребителям новейшие технологии и топливную экономичность, которые так востребованы сегодня в мире. Сегодня компания Ford выпускает автомобили на 15 платформах и предлагает модельный ряд, который является самым современным в отрасли.

"Сформулированные Генри Фордом основные принципы в отношении качества деталей, производственного процесса, разделения труда и эффективности работы все так же актуальны сегодня, - отметил Джон Флеминг, исполнительный вице-президент Ford Motor Co, отвечающий за производство на глобальном уровне. - Опираясь на эти традиции, мы усиленно работаем над стандартизацией производства и повышением его "гибкости", а также внедряем передовые технологии. Мы стремимся эффективным образом создавать автомобили максимально возможного качества и предлагать их нашим покупателям по наиболее приемлемым ценам вне зависимости от их места жительства".

Недавнее расширение глобальной производственной сети компании Ford способствовало сохранению 130000 штатных и почасовых рабочих мест в разных странах.

В результате компания вплотную приблизилась к тому, чтобы в 2013 г. достичь отметки в 6 млн. произведенных автомобилей, что соответствует выпуску около 16 автомобилей каждую минуту по всему миру. К 2015 г. список производственных предприятий Ford, введенных в эксплуатацию, будет выглядеть следующим образом:

- 2012 г.: завод Ford Sollers в Елабуге (Россия), Сборочное предприятие №2 (Чунцин, Китай), Завод по производству двигателей (Крайова, Румыния), Предприятие Ford Thailand Motors (Тайланд);
- 2013 г.: Завод по производству двигателей (Чунцин, Китай), Сборочное предприятие (Наньчан, Китай);
- 2014 г.: Завод Ford Sollers в Набережных Челнах (Россия), Завод по производству двигателей (Камасари, Бразилия), Сборочное предприятие №3 (Чунцин, Китай), Завод по производству трансмиссий (Чунцин, Китай), Сборочное предприятие (Сананд, Индия), Завод по производству двигателей (Сананд, Индия);
- 2015 г.: Сборочное предприятие (Ханчжоу, Китай), Завод Ford Sollers по производству двигателей (Елабуга, Россия).

Компания Ford дала старт европейскому производству в Манчестере (Великобритания) в 1911 г. На сегодняшний день европейские производственные мощности насчитывают в общей сложности 22 предприятия, суммарный

объем выпуска которых в прошлом году превысил 1,4 млн. автомобилей, включая модель Ford Fiesta, ставшую по итогам 2012 г. самым продаваемым компактным автомобилем в Европе.

Сто лет тому назад Генри Форд и его коллеги внесли величайший вклад в мировое автомобилестроение. На предприятии в Хайленд-Парке была пущена первая движущаяся сборочная линия. Это позволило упростить сборку модели Ford T, конструкция которой насчитывала около 3 тыс. деталей. Процесс сборки был разделен на 84 отдельные операции, выполнявшиеся группами рабочих по мере того, как автомобильное шасси перемещалось вдоль линии с помощью троса.

Новое решение стало настоящей революцией в автомобилестроении, поскольку затраты рабочего времени на сборку одного автомобиля сократились с 12 часов до примерно 90 минут.

Сокращая затраты средств, времени и труда в ходе многолетнего совершенствования сборочного производства, Генри Форду удалось снизить цену на автомобиль Ford T для американских покупателей с \$850 до менее чем \$300. Впервые в истории качественные автомобили стали доступны для широких слоев населения. К 1927 г. с заводских конвейеров каждые 24 секунды сходил один новый Ford T, а продажи компании превысили 15 млн. автомобилей по всему миру, что составило половину от суммарных отраслевых показателей.

"Внедренная в компании Ford новая система производства получила быстрое распространение, причем не только среди автомобилестроителей, но и среди производителей фонографов, пылесосов, холодильников и других потребительских товаров, - прокомментировал Боб Кейси, бывший куратор транспортной секции музея Генри Форда, автор книги "Модель Т: Столетняя история". - Конвейер стал характерным для Америки способом организации производства".

В 1914 г. Генри Форд установил на предприятиях оплату труда в \$5/рабочий день, что в те времена было значительным размером заработной платы. Это позволяло сотрудникам компании покупать те автомобили, которые они собирали. Данный шаг повысил уровень лояльности среди работников Ford, а также послужил импульсом к появлению нового среднего класса потребителей, не стесненных географическими ограничениями. Эти люди свободно перемещались по дорогам страны и сами выбирали себе место жительства, стремясь к реализации "американской мечты".

Сегодня компания Ford внедряет передовые производственные технологии, которые будут определять будущий облик отрасли. Например, инженеры Ford занимаются разработкой первой в своем роде "гибкой" запатентованной технологии быстрой формовки деталей из лис-

тового металла для маломасштабного производства. Данная технология, известная под названием Ford Freeform Fabrication Technology, или F3T, снизит затраты на производство и позволит сократить время создания форм для прототипов с двух-шести месяцев, необходимых для этого сегодня до трех рабочих дней.

Кроме того, компания Ford расширяет возможности в области 3D-печати, позволяющей послойным образом создавать трехмерные детали для последующего тестирования в конструкциях прототипов. Использование трехмерной печати позволяет Ford единовременно создавать множество версий одной детали и передавать их инженерам для испытаний в течение нескольких дней, а не месяцев.

В целях повышения эффективности производства и улучшения качества выпускаемых автомобилей компания Ford также инвестирует в технологии роботизации. К примеру, в новой системе обнаружения загрязнений задействован видеоробот, помогающий в создании цифровой модели каждого собираемого транспортного средства на финальном этапе сборки - с тем, чтобы провести анализ неоднородностей окраски и покрытия в сравнении с "идеальной" моделью. В результате достигается значительное повышение качества покрытия на автомобилях Ford, а операторы сборочных линий получают больше времени для решения более сложных вопросов. В данном случае робототехника позволяет компании Ford рациональнее организовать работу по совершенствованию продукции для своих потребителей, а самим работникам - концентрироваться на более важных задачах, которые требуют креативного подхода.

Наконец, с помощью "виртуальной фабрики" компания Ford повышает качество и сокращает затраты на реальном производстве путем создания и анализа компьютерных моделей полного процесса сборки автомобилей. Это включает, например, моделирование действий рабочих сборочной линии при работе на конвейере. Это необходимо для обеспечения соответствия корпоративным эргономическим стандартам Ford. Со времени внедрения этой разработки в 2001 г. количество проблем, связанных с эргономикой на сборочных линиях, сократилось почти на 20%

"Такие технологии, как 3D-печать, роботизация и "виртуальное" производство сегодня находятся на этапе исследований, но они получат реальное применение в ближайшие и последующие годы, - прокомментировал Пол Маскаренас, главный технический директор и вицепрезидент департамента исследований и инноваций Ford. - Мы используем унаследованный от Генри Форда новаторский подход в качестве критерия при внедрении новых технологий в процесс производства". (Пресс-служба "Ford Sollers Холдинг"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФРАНЦИЯ: PEUGEOT S. A. СОЗДАСТ КОНКУРЕНТА AUDI Q5

Новый кроссовер компании Peugeot, который может получить название 6008, станет конкурентом Audi Q5 и BMW X3. Прототип новинки дебютирует в апреле 2014 г. на автосалоне в Пекине. Об этом сообщает Auto Express.

Концепт-кар "Пежо" как технически, так и по своим габаритам будет похож на прототип Citroen Wild Rubis. Таким образом, длина и ширина 6008 могут составить 4,7 м и 1,95 м соответственно. Габаритная длина Audi Q5 равна 4,6 м, а ширина - 1,89 м. Дизайн французской новинки будет выполнен в стилистике хэтчбека 308 нового поколения и компактного кроссовера 2008. "Мы обязательно должны присутствовать в этом сегменте рынка. Вопросы вызывает только полный привод. В Европе 80% кроссоверов продаются с колесной формулой 4х2, но мы можем реализовать вариант с четырьмя ведущими колесами за счет нашей технологии Hybrid4 (гибридная силовая установка, в которой передняя ось приводится в движение двигателем внутреннего сгорания, а задняя - электромотором - примечание "Мотора")", - заявил руководитель Реидеоt Максим Пика. Первым рынком, на котором появится серийная версия 6008, станет Китай. В Европе конкурент Audi Q5 от Peugeot может появиться лишь в 2016 г.

Peugeot 6008 будет семиместным. В моторную гамму кроссовера войдут четырех- и шестицилиндровые моторы мощностью 135-240 л. с. В список оснащения модели попадут светодиодная светотехника, проекционный дисплей и продвинутая мультимедийная системой с сенсорным дисплеем. Тогда же было отмечено, что концептуальная версия вседорожника дебютирует в марте 2014 г. на автосалоне в Женеве, а серийная версия будет представлена год спустя. (Моtог/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФРАНЦИЯ: CITROEN DS4 ПРЕВРАТЯТ В СЕДАН

Citroen приступил к дорожным испытаниям нового седана, построенного на базе хэтчбека премиальной линейки DS4. Как сообщает издание CarNewsChina, автомобиль был замечен в во время дорожных тестов в Китае. По данным источника премьера новинки состоится в апреле на мотор-шоу в Поднебесной.

Автомобиль получит бензиновый турбированный мотор объемом 1,6 л. В зависимости от комплектации, двигатель будет выдавать либо 160, либо 200 л. с. Агрегат будет работать в паре с автоматической трансмиссией.

Сіtгоеп намерен расширить премиальную линейку DS с помощью трех моделей: среднеразмерного седана, большого седана класса D и кроссовера. Об этом в мае сообщил генеральный директор французской компании Фредерик Банзе. "Итак, у нас будет как минимум 3 новых автомобиля из линейки DS, которые сначала будут запущены в Китае, а потом начнут продаваться во всем мире. Это будет среднеразмерный седан, крупный седан сегмента D и кроссовер. Наше главное требование при разработке - высокое качество, соответствующее премиальному сегменту. Мы работаем над инновациями, вдохновляемся французским люксом", - подчеркнул Фредерик Банзе. (Autonews/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира)</u>

ФРАНЦИЯ: PEUGEOT 308 ПОЛУЧИТ 250-СИЛЬНЫЙ МОТОР

Новый Peugeot 308 GTI получит 250-сильный мотор. Об этом заявил изданию TopGear топ-менеджер компании Кристоф Вале. "Конкретной определенности по этому вопросу еще нет, это будет около 250 л. с., может, чуть больше, может, чуть меньше", - рассказал Кристоф.

Также "заряженный" 308 получит доработанные тормоза, 19-дюймовые колесные диски, и доработанную подвеску.

Реидеот 308 нового поколения был представлен в сентябре на автошоу во Франкфурте. Дизайн автомобиля тесно пересекается с младшей моделью 208, кроссовером 2008 и концептом Опух. Новинка будет предлагаться с тремя моторами: 1,2-литровым 82-сильным, 1,6-литровым 115-сильным и 1,6-литровым 125-сильным. Весной 2014 г. состоится премьера еще одного агрегата: инновационного трехцилиндрового турбированного бензинового двигателя е-ТНР объемом 1,2 л с рекордно низким в этом сегменте выбросом C02 - 82 г/км. Кроме того будут представлены 6-ступенчатые автоматические коробки передач нового поколения. Собираться 308 будет на заводе в Сошо. Фабрики в Тремери и Дуврине будут производить все силовые механизмы для автомобиля. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФРАНЦИЯ: RENAULT SA ВЫПУСТИТ ГИБРИДНЫЕ МОДЕЛИ К 2020 ГОДУ

Стали известны планы Renault по выпуску гибридных моделей. Как сообщает издание Les Echos со ссылкой на директора по развитию французского брэнда марка Бодина, Renault уже работает над гибридными технологиями.

"Мы изучаем постепенное внедрение гибридов в наш модельный ряд к 2020 г.", - сообщил Бодин.

Скорее всего, разрабатывать гибриды Renault будет в тесном партнерстве с Nissan. Первым автомобилем с гибридной установкой может стать Initiale Paris, концепт которой представили на мотор-шоу во Франкфурте.

Однако пока никакой технической информации об автомобилях нет. Скорее всего, в состав гибридной установки войдет 1,6-литровый бензиновый мотор и электродвигатель. Совокупная мощность составит порядка 200 л. с. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ТУРЦИЯ: НОВЫЙ HYUNDAI I10 ОТПРАВИЛИ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

В Турции на заводе Hyundai Assan Otomotiv Sanayi (HAOS) началось производство Hyundai i10 нового поколения. Ранее корейцы завершили масштабную реконструкцию завода HAOS, производственные мощности которого выросли до 200000 единиц в год. При этом объему производства Hyundai i10 не уточняются.

Мировая премьера автомобиля состоялась 10 сентября на мотор-шоу во Франкфурте. Как и предполагалось, новинка увеличилась в габаритах по сравнению с прошлым поколением i10, став 80 мм длиннее и на 65 мм шире предшественника. При этом высота хэтчбека уменьшилась на 50 мм, а колесная база выросла всего на 5 мм.

Во внешнем виде отличий не очень много. Производитель решил ограничиться измененными бамперами, оптикой, а также новыми литыми дисками. Кроме того, автомобиль получил новый рельеф капота, а на дверях появился иной молдинг. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЧЕХИЯ: HOBOE ПОКОЛЕНИЕ SKODA FABIA ОЖИДАЕТСЯ УЖЕ В 2014 ГОДУ

Компания Skoda планирует представить следующее поколение Fabia уже в 2014 г. Об этом сообщил глава департамента по разработкам чешской компании Фрэнк Уэлш.

Член правления Skoda Франк Уэлш, отвечающий за техническое развитие автомобилей, недавно заявил, что новая Fabia получит новый оригинальный дизайн. Благодаря оптимизированным пропорциям автомобиль станет немного ниже и шире, но при этом продолжит оставаться компактным.

Не исключено, что новая компактная Skoda Fabia может получить платформу PQ25, которая на текущий момент используется в Audi A1, Skoda Rapid и в Seat Ibiza. (Auto-Consulting/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

ЧЕХИЯ: SKODA AUTO ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ НЕДОРОГОЕ КУПЕ

В семействе Skoda Rapid может появиться еще одна модель. По слухам, чехи собираются восстановить историческую справедливость: к уже выпускающимся лифтбеку и хэтчбеку может присоединиться купе. Правда, на деле новая версия модели вряд ли будет спортивнее "сестер".

По непроверенным данным, в Skoda уже приступили к разработке купе, и уже в следующем году машина может появиться на рынке. Некие источники в компании заявили порталу Autoblog.nl, что таким способом компания может отметить 30-летие с момента начала производства другого автомобиля Skoda, также носившего имя Rapid. Выпускавшийся в 1984-1990 гг. Rapid представлял собой именно купе - в то время как конструктивно близкие седаны имен не имели и обозначались комбинацией из трех цифр. Представители Skoda отказались официально подтвердить эту информацию.

Если Rapid в кузове купе все же будет разработан, его ключевые агрегаты наверняка будут теми же, что у пятидверных версий. Таким образом, потенциальное купе будет оснащаться двигателями мощностью 90-122 л. с. Назвать Rapid Coupe с такими двигателями спорткаром вряд ли получится. Главным козырем новинки наверняка будет цена, а целевой аудиторией - молодежь, которая не может позволить себе полноценное купе. (Auto.vesti.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ШВЕЦИЯ: VOLVO АВ ОПРОВЕРГЛА СЛУХИ О СЕДАНЕ S100

Volvo опровергла информацию о скором выпуске флагманского седана S100, который мог бы конкурировать с моделями немецких брэндов. По сообщениям издания Carscoops, с соответствующим заявлениям выступил руководитель по связям с общественностью шведской компании Пер-Аке Фроберг. Он подчеркнул, что в настоящее время Volvo уже представлена в сегменте представительских седанов и предлагать новый автомобиль шведский брэнд не намерен.

Ранее о том, что Volvo займется разработкой представительского седана, построенного на базе нового поколения S80, изданию CarNewsChina рассказал председатель правления Volvo и Geely Ли Шуфу. Он заявил, новинка под кодовым названием S100 окажется больше и роскошнее S80, однако в конструктивном плане модели будут схожи. Вероятно, автомобиль мог бы получить новую линейку моторов, самым мощным из которых станет 400-сильный бензиновый агрегат.

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

ШВЕЦИЯ: VOLVO AB И GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LTD. ОТКРЫЛИ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР В ГЕТЕБОРГЕ

Исследовательский центр CEVT, расположенный в Гетеборге, о создании которого неоднократно говорило руководство Geely официально начал работу. Недавно состоялось торжественное открытие центра и команда профессиональных инженеров со всего мира приступила к работе. Центр будет специализироваться на разработке новой модульной платформы и компонентов для следующего поколения автомобилей C- сегмента как для Geely, так и Volvo.

Создание совместного центра является важным шагом на пути завоевания Geely мирового автомобильного рынка. В соответствии с принятой стратегией, компания стремится мобилизовать все технологические ресурсы для создания новых технологий, которые повысят качество продукции. Разработанная в соответствии с международными стандартами, модульная платформа позволит усовершенствовать автомобили брэндов Geely и Volvo не жертвуя их ценой. Geely, как и ранее, останется автомобилем, доступным широкому кругу потребителей, а Volvo продолжит создавать автомобили премиум-класса.

"Создание новой модульной платформы является важным этапом стабильного развития компании Geely во всем мире и поспособствует росту популярности как Volvo так и Geely. Платформа обеспечит Geely инструментами, необходимыми для того, чтобы сделать продукцию еще лучше. Значительные инвестиции в исследовательский центр помогут достичь технологического прорыва", - отметил Ан Конгуэй президент Geely Group и продолжил: "мы собрали в центре выдающиеся технические и управленческие кадры, создали лучшие условия труда, обеспечили финансирование - все это сделано для того, чтобы гарантировать успех".

Мэтс Фагерхаг, генеральный директор нового исследовательского центра, отметил: "модульная платформа позволит создавать различные платформы, которые будут базироваться на общей модульной конструкции. Это обеспечит индивидуальные решения каждому брэнду".

Исследовательский центр расположен в Гетеборге в районе научного парка. Удачно подобранное месторасположение позволяет центру пользоваться значительным научным потенциалом, региона. В исследовательский центр на работу были приглашены как лучшие инженеры Geely и Volvo, так и талантливые исследователи со всего мира. В настоящее время здесь работает около 70 инженеров, а до середины 2014 г. планируется увеличить число сотрудников центра до 200 человек. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: VOLVO CONCEPT COUPE ХОТЯТ ОТПРАВИТЬ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Volvo решила пересмотреть планы по пуску в серийное производство новых моделей. В частности, шведы намерены отправить на конвейер концепт, который был создан исключительно для демонстрации возможностей компании. Речь идет о концепте Coupe, представленном на мотор-шоу во Франкфурте в сентябре. На изменение планов Volvo сподвигли журналисты - интерес к модели в пресс-дни выставки превзошел все ожидания.

По сообщениям издания Autobild, если решение все-таки будет принято, автомобиль поставят на конвейер уже в начале 2014 г. Производство будет мелкосерийным, концепт должен сохранить все свои оригинальные черты. Производством кузовов для новинки, скорее всего, займется итальянское ателье Bertone.

Салон концепта уже выглядел вполне серийным. Он отделан кожей и деревом с глянцевыми черными вставками. Всю центральную консоль занимает огромный мультимедийный дисплей. Проем, призванный создавать эффект "парящей" консоли, сохранился, но уже далек от воздушности. О том, сохранит ли мелкосерийный автомобиль техническую составляющую концепта, не сообщается.

Concept Coupe - первый концепт их трех, которые шведы намерены построить на новой платформе. Выставочный экземпляр оснащается гибридной силовой установкой, состоящей из 2,0-литрового бензинового турбомотора и электродвигателя, расположенного на задней оси. Суммарная мощность составляет более 400 л. с., а максимальный крутящий момент - свыше 600 Нм.

Представитель Volvo во Франкфурте заявляли, что первой серийной моделью, которая будет использовать новую модульную платформу, станет второе поколение Volvo XC90. Как и внедорожник, серийная версия Concept Coupe получит самые передовые технологии, разработанные инженерами Volvo.

По неофициальной информации, речь идет о системе обнаружения пешеходов в темное время суток. Она способна распознать силуэт человека в темное время суток и без вмешательства водителя остановить автомобиль для предотвращения столкновения. Еще Volvo получит систему 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. 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", - сообщил ранее Томас Броберг, старший консультант по безопасности Volvo Car Group. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: SSANGYONG MOTOR CO ВЫПУСТИТ КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР

Корейский автопроизводитель SsangYong занимается разработкой компактного кроссовера. Прототип автомобиля будет показан на автосалоне в Женеве в 2014 г., а серийная версия выедет на рынки в 2015 г. Автомобиль должен стать прямым конкурентом Nissan Juke.

Идеологом для экстерьера будущего автомобиля станет концепт XIV-1, который был представлет компанией SsangYong во Франкфурте на автосалоне 2011 г. Кроссовер будет построен на принципиально новой платформе, и на момент старта продаж будет оснащаться двумя 1,6-литровыми моторами - дизельным и бензиновым.

Новые разработки стали возможны в результате инвестиций от индийской Mahindra, которая является владельцем брэнда. В компании рассчитывают, что после пуска в производство нового кроссовера завод SsangYong в Корее выйдет на полную мощность и начнет приносить прибыль. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: DAIHATSU MOTOR CO LTD. ПРЕДСТАВИЛА ВОСЕМЬ КОНЦЕПТОВ

Daihatsu представила 8 новых концептов на автошоу в Индонезии. Компания планирует стать лидером на рынке компактных автомобилей, экономичных и доступных по цене.

Концепт UFC 2 представляет собой небольшой семиместный автомобиль, кторый призван совместить небольшие размеры с максимальной вместительностью. Концепт D-R Estate - небольшой двухдверный автомобиль, оснащающийся мотором объемом 0.66 л. Также был анонсирован концепт компактного кроссовера и концепты NC-Y and NC-Z.

Также были анонсированы три модели, которые будут принадлежать к суббрэнду Ayla. Среди них кроссовер X-track и два хэтчбека. (Autonews/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

ЯПОНИЯ: MITSUBISHI MOTORS В НОЯБРЕ 2013 ГОДА ПРЕДСТАВИТ ДИЗАЙН БУДУЩИХ МОДЕЛЕЙ

Компания Mitsubishi Motors подготовила для автосалона в Токио, который откроется 22 ноября, три новых концепткара. Они призваны продемонстрировать новую дизайнерскую концепцию марки и технологии, которые появятся на будущих моделях.

Один из прототипов - GC-PHEV (GC обозначает Grand Cruiser) - представляет собой полноразмерный кроссовер с гибридной силовой установкой и системой полного привода S-AWC от Lancer Evolution. Этот концепт-кар создан для того, чтобы продемонстрировать новые системы безопасности и помощи водителю, реализованные через беспроводные соединения.

Другой концепт-кар, получивший название XR-PHEV (XR - Cross Runner), тоже имеет гибридную силовую установку и является предвестником компактного кроссовера. По словам представителей производителя, прототип стилизован под купе и наделен азартной управляемостью.

Прототип Concept AR (AR - Active Runabout) оказался единственным из всей троицы, лишенным гибридного силового агрегата. Он получил бензиновый турбомотор небольшого объема с непосредственным впрыском топлива. Концепт, как считают в Mitsubishi, сочетает в себе практичность кроссовера с комфортом, который обеспечивает компактвэн.

Весной компания Mitsubishi представила два других концепт-кара: гибридный пикап GR-HEV, а также компактный электрокар CA-MiEV. Обе модели дебютировали на автосалоне в Женеве. (Auto-Consulting/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира)</u>

ЯПОНИЯ: SUBARU XV CROSSTREK HYBRID ВЫЙДЕТ НА РЫНОК ДО КОНЦА 2013 ГОДА

Subaru выведет на рынок XV Crosstrek Hybrid до конца 2013 г. Цена в США составит \$25995. Силовая установка разработана специалистами японской компании самостоятельно. Автомобиль получит 2,0-литровый четырехцилиндровый оппозитный мотор, который развивает мощность до 148 л. с. Также в состав силовой установки входит 13-сильный электромотор. На колоса тяговое усилие передается при помощи бесступенчатой трансмиссии Lineartronic.

Гибридный автомобиль будет окрашиваться в уникальный зеленый цвет и получит отличные от "обычного" Subaru XV колесные диски, В салоне появится экран, на который будет выведена информация о работе гибридной системы. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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



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

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

ГОРНО-ШАХТНОЕ, ГОРНОРУДНОЕ И МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: В ПАО «ДРУЖКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» НАЗНАЧЕН НОВЫЙ ДИРЕКТОР

Наблюдательный совет Дружковского машиностроительного завода (Донецкая обл.) 30 сентября назначил директором Владимира Дахова. Об этом говорится в сообщении завода.

Ранее Дахов исполнял обязанности директора предприятия.

Набсовет Дружковского машиностроительного завода 11 февраля освободил от обязанностей директора Евгения Шаповалова, назначив вместо него исполняющим обязанности директора Владимира Дахова.

Дружковский машзавод специализируется на производстве горно-шахтного оборудования, в том числе шахтных вагонеток и рудных электровозов. (Metalmonitor/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

СНГ: ОАО «УРАЛМАШЗАВОД» ОТГРУЗИЛО ДРОБИЛКУ ДЛЯ СОКОЛОВСКО-САРБАЙСКОГО ГОРНО-ОБОГАТИТЕЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ (ССГПО)

"Уралмашзавод" отгрузил дробилку ККД 1500/180 для Соколовско-Сарбайского горно-обогатительного производственного объединения (Рудный, Казахстан). Это уже вторая из трех дробилок, которые "Уралмашзавод" изготавливает для казахстанского предприятия. Первая машина была отгружена заказчику в июне.

Дробилки крупного дробления ККД 1500/180 предназначены для реализации проекта освоения нового Качарского месторождения. Производительность уралмашевской машины - не менее 1900 куб. м/ч, крупность готового продукта составит не более 350 мм. Оборудование будет использовано для осуществления внутрикарьерного дробления в составе комплекса циклично-поточной технологии.

В создании машин ККД 1500/180 использовались лучшие наработки уралмашевских конструкторов последних лет: внедрена система автоматического поддержания высотного положения дробящего конуса, система автоматической густой смазки, система управления приводами на базе программируемого контроллера.

"У "Уралмашзавода" большой опыт сотрудничества с казахстанским предприятием, - отметил генеральный директор ОАО "Уралмашзавод" Андрей Салтанов. - Заказ на новые машины мы получили в условиях жесткой конкуренции с зарубежными поставщиками. Наш завод предложил не только лучшие условия по цене и срокам поставки, но и превосходящие зарубежные аналоги технические решения".

ОАО "Уралмашзавод" - один из лидеров российского рынка оборудования для металлургии, горнодобывающей, нефте- и газодобывающей промышленности, промышленности строительных материалов и энергетики. Стратегия развития ком! пании предусматривает создание машиностроительного предприятия мирового уровня, которая сможет комплексно обеспечивать потребности заказчиков в оборудовании. (Metalmonitor/Maшиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ООО «УВЗ-СЕРВИС» ПРИОБРЕТАЕТ ООО «ЮРГИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»

ООО "УВЗ-Сервис" (дочерняя компания ОАО "НПК "Уралвагонзавод") заключило предварительное соглашение о покупке Юргинского машзавода. Окончательное оформление сделки произойдет спустя полтора месяца после получения одобрения от ФАС России. По словам представителя "УВЗ-Сервис", Юргинский машзавод ожидают реальные перспективы: "Предприятие производит горно-шахтное оборудование, на которое есть большой спрос. Кроме того, компетенции завода в тяжелом машиностроении могут быть расширены за счет модернизации мощностей, также предприятие может выполнять оборонные заказы".

В результате сделки завод сохранит свою организационно-правовую форму - ООО "Юргинский машзавод". На предприятии введен совет директоров в составе девяти человек, возглавлять который поручено Игорю Александрову, бывшему генеральному директору машзавода. Исполняющим обязанности генерального директора назначен директор по производству Сергей Аношин. (Пресс-служба ООО "Юргинский машзавод"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: OAO «УРАЛМАШЗАВОД» ПОСТАВИЛО НОВЫЙ ШАГАЮЩИЙ ЭКСКАВАТОР ОАО «МЕЧЕЛ-МАЙНИНГ»

"Уралмашзавод" завершил отгрузку шагающего экскаватора ЭШ-20.90С в адрес угольной компании "Якутуголь", входящей в состав ОАО "Мечел-Майнинг". Новый шагающий экскаватор будет использоваться для ведения вскрышных работ на разработке крупнейшего в России угольного месторождения "Эльгинский", находящегося на юго-востоке Якутии. Машина изготовлена в контрактные сроки и с высоким качеством.

Экскаватор ЭШ-20.90С выполнен в северном исполнении, что позволяет ему работать в климатических условиях при температуры ниже -50 град. С, а также выдерживать значительные суточные перепады температуры. Для безотказной работы техники в таких экстремальных климатических условиях в производстве экскаватора применены специальные марки стали, морозостойкие сорта резины и пластика для уплотнений и изоляции. Экскаватор оснащен современным приводом переменного тока, системой централизованной автоматической смазки, информационной системой, системами видеонаблюдения и пожаротушения.

При эксплуатации машины данные улучшения позволяют снизить затраты электроэнергии, затраты на техническое обслуживание и ремонт, что в совокупности будет способствовать увеличению производительности экскаватора и снижению себестоимости добываемого угля.

Для транспортировки груза было задействовано 90 железнодорожных полувагонов и платформ, также использовались специализированные транспортеры для перевозки тяжеловесных и негабаритных грузов. Общий вес поставленного оборудования - свыше 1800 т. (Пресс-служба ОАО "Уралмашзавод"/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, опубликованых в журнале «Машиностроение Украины»? Доступ к блогу – БЕСПЛАТНЫЙ

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

№19 (253) 1 – 15 ноября 2013 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ГРУППА «АЗОВМАШ» ОТКРЫЛА В МОСКВЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ВАГОНОСТРОЕНИЯ

Группа "Азовмаш" ("Азовмашинвест Холдинг" Мариуполь Донецкой обл.) открыла Международное специализированное конструкторское бюро вагоностроения (МСКБВ) в бизнес-центре "Домников" в Москве.

Согласно сообщению на веб-сайте группы, одним из его руководителей - генеральным конструктором, стал директор головного СКБ вагоностроения (ГСКБВ) "Азовмаша" Валерий Бубнов. "Работа бюро, созданного по инициативе Александра Савчука, позволит в значительной степени расширить работу "Азовмаша" на рынке СНГ, а также в области проектирования и сертификации", - отмечается в сообщении.

По словам В. Бубнова, МСКБВ призвано решать вопросы сертификации, получения информации о тенденциях рынка, знакомить с разработками ГСКБВ и внедрением их в "Азовмашинвест холдинге".

ООО "Международное специализированное конструкторское бюро вагоностроения" было зарегистрировано в марте 2012 г. По состоянию на 29 июля "Азовмашинвест Холдинг Лимитед" (Кипр) владеет долей в МСКБВ 90%, ГСКБВ - 10%. Уставный капитал МСКБВ составляет 10 тыс. руб. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АЗОВМАШ» ПРЕДСТАВИЛО В РОССИИ ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ ВАГОН-ТЕРМОС

В Москве на базе Международного специализированного конструкторского бюро вагоностроения (МСКБВ) прошла презентация изотермического вагона-термоса модели 16-1807-04 производства ПАО "Азовобщемаш" (входящего в Группу предприятий "Азовмаш").

На встрече собрались представители шести компаний-операторов изотермического подвижного состава. Директор - генеральный конструктор ООО "ГСКБВ" Валерий Бубнов - ознакомил их с историей нового вагона и перспективами его использования для перевозок скоропортящихся грузов.

В процессе презентации потенциальные заказчики получили информацию о технических характеристиках и конструктивных особенностях изотермического вагона-термоса модели 16-1807-04, технологии нанесения теплоизолирующего слоя, проведенных испытаниях. Данная модель вагона выгодно отличается от существующих аналогов по коэффициенту теплопередачи кузова. В сотрудничестве с ОАО "НИИАС" (Москва) разработан перечень перевозимых грузов и определены условия их перевозки. На данную модель вагона получен сертификат регистра сертификации ФЖТ. На заседании совета по железнодорожному транспорту принято решение о включении изделия в справочник "Модели грузовых вагонов".

Учитывая выход из эксплуатации устаревших изотермических вагонов, эксплуатируемых в настоящее время, модель 16-1807-04 будет востребована на рынке стран СНГ.

Также потенциальные заказчики проявили заинтересованность в новой разработке ООО "ГСКБВ" - вагоне крытом модели 11-1870, опытный образец которого в настоящее время проходит цикл предварительных испытаний в НПП "ИЦ "Азовмаштест".

"На презентации мы представили разработки, а также получили полезную информацию операторов, позволяющую обеспечить представленным вагонам устойчивый спрос", - подчеркнул генеральный конструктор МСКБВ Валерий Бубнов. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ЧАО «ЗАПОРОЖСКИЙ ЭЛЕКТРОВОЗОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (ЗЭРЗ) В 2015 ГОДУ ВЫПУСТИТ 25 ЭЛЕКТРОВОЗОВ SKODA

На Запорожском электровозоремонтном заводе в 2015 г. будут произведены первые 25 электровозов чешской компании Skoda. Об этом заявил министр инфраструктуры Украины Владимир Козак.

Этим займется совместное украинско-чешское предприятие, которое планируется создать до конца 2013 г. На территории завода будет построен новый цех по производству локомотивов. Планируется, что совместное предприятие уже в 2015 г. произведет первые 25 электровозов и затем будет выпускать столько же ежегодно. Всего предусмотрено изготовление 480 электровозов: 50 двухсистемных пассажирских, 330 односистемних пассажирских и 100 двухсистемных грузовых. Локализация производства составит 70%. Козак пояснил, что первый локомотив уже спроектирован и будет произведен на заводе Skoda в Чехии, после чего доставлен в Украину, где пройдет все необходимые испытания.

Также, по словам министра, в "Укрзализныце" планируют также купить еще 50 мощных электровозов, произведенных в России концерном Siemens и группой "Синара", для Львовской железной дороги - они нужны для перевозки грузов на горных перевалах, где необходима повышенная мощность. "Для перевозки одного состава требуется лишь два таких электровоза, тогда как обычно мы используем четыре, поэтому их покупка позволяет сэкономить средства", - отметил Козак.

Кроме того, министр сообщил, что в министерстве также рассматривали возможность приобретения электровозов, которые производит Alstom совместно с "Трансмашхолдингом" (ТМХ). "Но электровоз ЭП-10, производимый этими компаниями, не очень хорошо зарекомендовал себя. Что касается электровоза ЭП-20, то по сравнению с ним предложение Skoda оказалось лучше и по цене, и по времени выполнения заказа", - уточнил Козак. (Trans-Port.com.ua/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПРЕЗИДЕНТ ВИКТОР ЯНУКОВИЧ ПОРУЧИЛ ЗАКУПИТЬ ДВА ДВУХСИСТЕМНЫХ СКОРОСТНЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА У ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ)

Президент Украины Виктор Янукович поручил премьер-министру Николаю Азарову закупить два двухсистемных скоростных электропоезда для межрегиональных перевозок производства ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (КВСЗ, Кременчуг, Полтавская обл.).

Как сообщил председатель Полтавской облгосадминистрации Александр Удовиченко, этот вопрос обсуждался в ходе недавней встречи с В. Януковичем. "Президент поручил премьеру искать варианты и поставил задачу до конца 2013г. - начала 2014 г. закрыть этот вопрос", - сказал А. Удовиченко.

КВСЗ уже изготовил три межрегиональных скоростных поезда. Один из них - межрегиональный скоростной поезд локомотивной тяги - уже год в эксплуатации. Межведомственная комиссия разрешила эксплуатацию двух межрегиональных скоростных двухсистемных электропоездов серии ЭКр1, а также изготовление партии из 10 поездов.

КВСЗ является единственным в СНГ предприятием, имеющим налаженное и действующее производство двух видов вагонов - пассажирских и грузовых. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

УКРАИНА: ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (КВСЗ) ПЕРЕШЛО НА ДВУХДНЕВНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ

ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" переведено на двухдневный режим работы вместо пяти, сообщил представитель предприятия.

По его словам, с сентября предприятия работало в трехдневном режиме, однако с октября вынужден сократить рабочую неделю еще на один день. В то же время он отметил, что это касается не всего завода, а некоторых его цехов.

Среди причин, по которым пришлось пойти на такой шаг, - приостановка действия "Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте" (РФ) 13 сертификатов на разные виды вагонов, производимых Крюковским вагонзаводом.

В конце августа Ространснадзор запретил эксплуатацию 292 полувагонов производства КВСЗ, укомплектованных боковыми рамами ООО "Ружоуская компания Тианруй" (Китай) 2010 г. в., в связи с аварией грузового поезда 16 августа в Приволжье, произошедшего из-за излома боковой рамы, которая была изготовлена в 2010 г. в период отсутствия российского сертификата соответствия.

КВСЗ выпускает грузовые (вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны) и пассажирские вагоны, запасные части и тележки для грузовых вагонов, колесные пары, вагоны метро и эскалаторы и запчасти к ним, контейнеры, дорожную технику.

КВСЗ в 2012 г. увеличил выпуск грузовых вагонов на 2,4% по сравнению с 2011 г. до 11,005 тыс. ед., пассажирских - в 2,5 раза до 69 ед. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ЧЕРЕЗ ДВА ГОДА ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» СМОЖЕТ ВЫПУСКАТЬ 100 ЭЛЕКТРОВОЗОВ

ПАО "Лугансктепловоз" в 2015 г. выйдет на производственную мощность 100 электровозов (200 секций) в год. Об этом сообщила пресс-служба предприятия.

"Начинают воплощаться в жизнь постановления Кабинета министров Украины об обновлении отечественного локомотивного парка. Это предполагает размещение на наших производственных мощностях крупного заказа на изготовление 300 грузовых электровозов постоянного и переменного тока. Они будут эксплуатироваться на Донецкой и Одесской железных дорог. Предусмотрено достижение максимально допустимой локализации производства электровозных систем, узлов и агрегатов на украинских предприятиях. Срок полного изготовления этой партии локомотивов до окончания 2016 г.", - рассказал гендиректор ПАО Павел Цеснек.

Выпуск электровозов начнется уже в этом году, а в 2015 г. завод выйдет на производственную мощность 100 электровозов (200 секций) в год. "К тому времени украинские предприятия - поставщики комплектующих узлов и агрегатов для производства электровозов должны будут значительно нарастить свои объемы производства. Это ответственный заказ, выполнение которого потребует максимального напряжения всех сил трудового коллектива завода. Уже сейчас идет подготовка к его реализации. То, что нам это по силам, свидетельствуют итоги 8 месяцев, о которых я уже говорил", - отметил П. Цеснек. (Укррудпром/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ЧАСТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ «ФИРМА «ГЛОРИЯ» ВПЕРВЫЕ В СНГ РАЗРАБОТАН И ЗАПАТЕНТОВАН КОНТЕЙНЕР-ПЛАТФОРМА

В Украине частным предприятием "Фирма "Глория" впервые в СНГ разработан и запатентован контейнерплатформа 480.00.010 массой брутто 30,480 т, типоразмера 29Р0, габарита 1СХ, соответствующий требованиям международного стандарта ISO 1496-5. Согласно международному стандарту ISO 830 контейнеры-платформы относятся к большегрузным универсальным контейнерам особого назначения.

Конструкторская документация на контейнер-платформу рассмотрена и одобрена Регистром судоходства Украины. Изготовление и испытание головного образца контейнера-платформы 480.00.010 произведено ООО "Ильичевский судоремонтный завод" под техническим наблюдением Регистра судоходства Украины.

Контейнер-платформа 480.00.010 предназначен для интермодальной перевозки водным транспортом, автомобильным и железнодорожным по континенту Евразии генеральных грузов, которые сейчас считаются из-за неудобства погрузки неконтейнеропригодными для перевозки в контейнерах общего назначения - металлопроката, лесных, строительных грузов и широкой номенклатуры других сырьевых и тарно-штучных грузов. Перевозка таких грузов контейнером-платформой позволяет более полно использовать габариты погрузки, разрешенные на автомобильном, речном и железнодорожном транспорте с шириной колеи 1435 и 1520 мм. При комплектации контейнера-платформы жесткими зерновыми кузовами или мягкими контейнерами типа БМК он может использоваться для перевозки зерна через морские порты или сухопутные погранпереходы в страны Евросоюза и Азии.

Применение контейнера-платформы позволит осуществить прорыв в увеличении контейнеризации внутриконтинентальных грузопотоков по континенту Евразии. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

УКРАИНА: ЧТОБЫ АДАПТИРОВАТЬСЯ, ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ВЫНУЖДЕНЫ ЛИБО НА ВСЕМ ЭКОНОМИТЬ, ЛИБО ДИВЕРСИФИЦИРОВАТЬ ПРОИЗВОДИМУЮ НОМЕНКЛАТУРУ ПРОДУКЦИИ

Новость о возможной остановке и полном сокращении работников Стахановского вагонзавода (Стаханов), опубликованная на одном из луганских сайтов, вызвала эффект разорвавшейся бомбы. Официальные комментарии областных властей и администрации предприятия несколько сгладили ситуацию, но показали, что собственники уже готовы идти на крайние меры, чтобы уменьшить расходы и убытки. При этом СВЗ стал вторым после Крюковского ВСЗ (КВСЗ, Кременчуг) предприятием отрасли, анонсировавшим масштабную оптимизацию персонала, что нельзя назвать простым совпадением.

Возникает вопрос: что же происходит на других вагоностроительных предприятиях, которые пока предпочитают не выносить сор из избы? Ситуация сложная, так как

в сентябре-октябре "Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте" (РФ) приостановил действие сертификатов соответствия на вагоны трех крупных участников рынка: КВСЗ, "Азовобщемаща" (Мариуполь) и "Днепровагонмаща" (Днепродзержинск).

В вагоностроительной отрасли Украины наибольшее количество испытаний достается КВСЗ. За последний год Россия приостанавливала сертификаты соответствия на вагоны завода и крупное вагонное литье его основного поставщика - Кременчугского СЗ, цеха предприятия неоднократно страдали от пожаров. В результате объемы производства на заводе в течение года уверенно сокращались, а его менеджмент несколько раз пересматривал плановые показатели. Последняя озвученная цифра - 6

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

тыс. вагонов, хотя еще весной на предприятии ожидали, что производство не опустится ниже 8 тыс. Если все так и произойдет, то годовой результат окажется почти в два раза ниже прошлогоднего показателя, когда было выпущено чуть более 11 тыс. грузовых вагонов.

Одной из основных причин такого уменьшения производственных показателей и осенней коррекции планов стало то, что в сентябре федеральное бюджетное учреждение "Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте" (РСФЖТ, Россия) приостановило действие 13 сертификатов на грузовые вагоны КВСЗ, в том числе - полувагоны, вагоны для цемента, зерна, глинозема и алюминия, для сыпучих грузов, вагоныплатформы. 23 октября действие восьми из них было возобновлено, но пять видов продукции все еще под запретом

Из-за сокращения объемов производства грузовых вагонов крюковские вагоностроители были вынуждены перейти на трехдневную рабочую неделю, а также объявить о заметном сокращении персонала. "Мы планируем сократить до 500 человек. Это сокращение в первую очередь коснется пенсионеров и нерадивых работников. Сокращение связано с сокращением производственных планов", - сказал в середине октября председатель правления КВСЗ Евгений Хворост. При этом агентство "УНИАН" со ссылкой на собственные источники сообщило, что рассматривается возможность сокращения около 1 тыс. человек при общей численности около 8,5 тыс. работников.

Но далеко не все украинские вагоностроители столь открыто делятся сложностями. Если внимательно изучить электронную базу сертификатов соответствия РСФЖТ, то можно заметить, что в начале октября аналогичные по масштабам санкции были введены в отношении продукции еще двух крупных украинских заводов. По состоянию на 28 октября приостановлено действие 9 сертификатов соответствия на вагоны "Днепровагонмаша" (приостановлены 2 октября) и 5 - "Азовобщемаша" (15 октября).

По данным источников в Мариуполе, местный машиностроительный холдинг практически остановил выпуск полувагонов и многих ходовых видов цистерн (в том числе для нефти и светлых нефтепродуктов) и находится под угрозой полной остановки. Причины санкций со стороны РФ не озвучиваются, но руководство "Азовмаша" уже длительное время находится в Москве и добивается восстановления действия сертификатов. Однако, похоже, что переговорный процесс идет достаточно медленно. За время, прошедшее с момента введения санкций, возобновлено действие лишь одного из сертификатов: 23 октября получено добро на производство цистерн для пропана, бутана и их смесей. На "Днепровагонмаше" как в воду глядели, и еще в конце августа пересмотрели производственные планы в сторону снижения. Ожидается, что по итогам года объемы производства составят не более 50-60% от уровня 2012 г. (около 6300 грузовых вагонов).

В октябре от российских контролеров досталось не только вагоностроителям, но и производителям комплек-

тующих. Приостановлено действие сертификатов таких предприятий, как Свесский насосный завод, белоцерковское ООО "Интер-РТИ", Конотопский завод по ремонту дизель-поездов и Новокаховский электромашиностроительный завод.

А вот Стахановский ВСЗ, также объявивший о массовом сокращении персонала, напрямую в списке штрафников отсутствует. Зато в конце сентября было приостановлено действие сертификатов соответствия на вагонное литье двух чешских заводов, поставляющих продукцию в Стаханов. Угроза сокращения нависла над 1,5 тыс. сотрудников СВЗ. По словам председателя набсовета предприятия Эдуарда Мисевры до конца года на заводе останутся работать не более 3 тыс. человек. "По сути, единственной причиной тому является экономическая ситуация в вагоностроительной отрасли СНГ в целом". - объяснил такое управленческое решение топ-менеджер. На предприятии говорят, что сокращение - это временная мера, и обещают весной принять в штат уволенных. Однако подобная риторика, звучавшая в разгар кризиса зимой 2008-2009 гг., во многих случаях так и не была подтверждена реальными действиями. Мало шансов и на то, что дела украинских вагоностроителей за полгода действительно пойдут в гору.

Спрос на отечественные грузовые вагоны на основном рынке сбыта - в России - продолжает снижаться как под воздействием общеэкономической ситуации, так и благодаря проводимой политике импортозамещения. Закупка подвижного состава по сравнению с 2011-2012 гг. сокращается, но импорт из Украины падает опережающими темпами. Ведь отечественные предприятия около 80% произведенных грузовых вагонов экспортируют именно в Россию. По данным Государственной службы статистики Украины, экспорт грузовых вагонов из Украины в первом полугодии сократился на 42%, а производство за 9 месяцев снизилось на 45% до 21 тыс. шт. Причем в августе и сентябре было выпущено 1,8 тыс. и 1,7 тыс. вагонов соответственно. Таких низких показателей за последние три года не было.

В начале года эксперты прогнозировали сокращение выпуска украинских вагонов, однако столь масштабный спад в отрасли, похоже, стал сюрпризом. Альтернативных рынков сбыта фактически нет: суммарные потребности Казахстана, Беларуси и других стран пространства "1520" несопоставимы с емкостью российского рынка.

Чтобы адаптироваться к сложившимся условиям, вагоностроительные предприятия вынуждены либо на всем экономить, либо диверсифицировать производимую номенклатуру продукции. Но даже это не гарантирует спокойной жизни, что показывает пример КВСЗ, который также выпускает пассажирские вагоны.

Главная надежда на то, что рано или поздно начнет обновление подвижного состава основной украинский грузоперевозчик - "Укрзализныця", которой необходимо заменить несколько десятков тысяч устаревших вагонов. (МинПром/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ВОЛЧАНСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД» ОТКРЫВАЕТ НОВОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В ПРОИЗВОДСТВЕ

Волчанский механический завод - филиал "Уралвагонзавода", открывает новое для себя направление в производстве подвижного состава. Начинается изготовление и поставка изделий железнодорожного транспорта (необщего пользования) для внутризаводского технологического использования на промышленных предприятиях различных видов деятельности, в том числе атомной, горнорудной, металлургической машиностроительной отраслей направленностей.

Конструкторская документация на различные специальные конструкции внутреннего заводского ж/д транспорта проектируется ООО "Уральское конструкторское бюро вагоностроения" (входит в корпорацию "УВЗ") с учетом технических требований покупателя к эксплуатации (условий погрузочно-разгрузочных операций, конструктивных особенностей перевозимых грузов, необходимой грузоподъемности платформ и скоростей их передвижения) и улучшению условий труда производственного персонала. Продукция сопровождается проведением комплекса необходимых испытаний.

Сегодня для изготовления разработана следующая конструкторская документация:

- платформа специальная модели 23-5166, которая предназначена для использования в качестве ходовой несущей части платформы внутристанционной, для технологических перевозок чехлов транспортных и чехлов для пеналов гер-

метичных во время перегрузок и ревизий реакторов;

- специализированный вагон-платформа модели 23-5163, который предназначен для технологических перевозок длинномерных профилей из алюминиевых сплавов на промышленных предприятиях;
- вагон-термос модели 23-5165, который предназначен для технологических перевозок горячей непрерывной литой заготовки на промышленных предприятиях;
- вагон-платформа модели 23-592 (модели 23-592-01, 23-592-02- отличие в грузоподъемности). Вагон предназначен для внутризаводских технологических перевозок горячих слябовых заготовок на промышленных предприятиях;
- вагон-платформа модели 23-599, который предназначен для транспортировки скарпа в совках специальной конструкции на участках пути металлургических комбинатов, предусмотренных технологическим маршрутом производства. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

МАШИНОСТРОЕНИЕ ДЛЯ ЛЕГКОЙ, ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, БЫТОВЫХ ПРИБОРОВ

УКРАИНА: КАБИНЕТ МИНИСТРОВ ВВЕЛ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ ЭНЕРГЕТИЧЕСКУЮ МАРКИРОВКУ БЫТОВОЙ ТЕХНИКИ

Кабинет министров Украины ввел обязательное маркировки бытовой техники, что указывает на уровень энергоэффективности. Текст соответствующего постановления "Об утверждении технических регламентов относительно энергетической маркировки" №702 от 7 августа был обнародован на сайте правительства.

В частности, документом установлено, что маркировка наносится на холодильники объемом хранения от 10 л до 1,5 тыс. л, которые питаются от электросети или аккумуляторных батарей, а также на стиральные машины. Маркировке подлежат товары, бывшие в употреблении, а также транспортные средства для пассажирских и грузовых перевозок.

При этом Государственному агентству по энергоэффективности и энергосбережению обеспечить применение указанных технических регламентов. Осуществление контроля начнется с 1 июля 2014 г.

Документом предусмотрено семь классов энергоэффективности, которые обозначаются латинскими буквами от A до G. Каждому классу присваивается цвет этикетки от темно-зеленого (высокий класс энергоэффективности) до красного (низкий класс). Поставщик должен будет хранить техническую энергетическую документацию в течение пяти лет со дня выпуска товара.

Постановление вступает в силу через шесть месяцев со дня опубликования. (РБК-Украина/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

БЕЛАРУСЬ: ВЫХОД НА ІРО ЯВЛЯЕТСЯ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЗАДАЧЕЙ ХОЛДИНГА «ГОРИЗОНТ»

Выход на IPO является стратегической задачей холдинга "Горизонт". Об этом сообщил генеральный директор ОАО "Управляющая компания холдинга "Горизонт" Юрий Предко на оперативном совещании в Мингорисполкоме.

"Холдинг определил стратегические цели, одной из которых является выход на IPO", - отметил Юрий Предко. В числе других целей - вхождение в международную цепочку производства бытовой электротехники, сотрудничество с мировыми компаниями. Исходя из этих целей определены и направления модернизации "Горизонта": организационное, экономическое, производственное, технологическое и социальное. Составлен план модернизации, который уже сейчас перевыполнен на 58%, отметил Юрий Предко. На предприятиях холдинга реализуется 38 инвестпроектов. Это позволит в 2015 г. достигнуть выручки на одного работающего в \$72 тыс., что практически в два раза выше, чем в настоящее время. В целом же объем выручки в 2015 г. в холдинге "Горизонт" должен составить \$475 млн.

В настоящее время холдинг активно привлекает иностранных партнеров и инвесторов. До конца года ожидается установление партнерских отношений с компаниями "Панасоник", идет работа с "Бош-Сименс" и "Мулинекс". Продолжается сотрудничество с китайской компанией "Мидеа" по совместному производству микроволновых печей. Холдинг "Горизонт" также выполняет заказы компаний "Тошиба", "Филипс", "Дженерал Электрик", "Канди" и других мировых брэндов.

Генеральный директор холдинга также отметил, что свое дальнейшее развитие компания планирует на новых производственных площадях, которые разместятся в Китайско-белорусском индустриальном парке.

В этой связи председатель Минского горисполкома Николай Ладутько заметил, что, пока построят новые площади, предприятие не должно сужать производства. Он критически оценил использование производственных площадей в центре города, где раньше размещались цеха "Горизонта". "Вам надо быстрее осваивать площади в городе, в том числе в районе пер. С. Ковалевской, где есть инфраструктура, это более реалистично, чем ждать, пока построят новые в индустриальном парке", - сказал Николай Ладутько. Мэр столицы также считает, что надо более четко определиться со старыми площадями завода в центре города. "Нам надо самим осваивать эти площади, возрождать производство, а не ждать, когда там построят дорогие кварталы", - считает председатель Мингорисполкома. (БЕЛТА/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!

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

№19 (253) 1 – 15 ноября 2013 г.

ОБОРОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: УРУГВАЙ НАМЕРЕН ПРИОБРЕСТИ ПАТРУЛЬНЫЕ КАТЕРА И СРЕДСТВА РАДИОЛОКАЦИИ

Уругвай намерен приобрести у Украины патрульные катера и средства радиолокации. Об этом сообщил генеральный директор ГК "Укроборонпром" Сергей Громов после завершения визита делегации концерна в Уругвай, передает пресс-служба ГК "Укрспецэкспорт".

По его словам, в ближайшее время будет подготовлен и подписан меморандум о военно-техническом сотрудничестве между Украиной и Республикой Уругвай. Этот документ станет первым шагом к подписанию полноценной двустороннего соглашения о ВТС.

Командующий Военно-воздушными силами Уругвая маршал Вашингтон Мартинес во время переговоров с делегацией ГК "Укроборонпром" выразил заинтересованность в учебно-боевых самолетах, а также средствах радиолокации для Военно-воздушных сил, производимых на предприятиях концерна.

Командующий Военно-морских сил республики адмирал Рикардо Гамбруно назвал среди возможных совместных с "Укроборонпромом" проектов закупку патрульных кораблей, средств морской радиолокации и совместное проектирование глубоководного морского порта в своей стране.

Громов сообщил, что стороны договорились в ближайшее время предоставить предложения относительно использования украинских вооружений и технологий для повышения боеспособности Республики Уругвай. "Я высоко оцениваю визит делегации госконцерна в Латинскую Америку. Парагвай и Уругвай - новые перспективные рынки для продвижения продукции национального ОПК. Проведенные переговоры подтвердили заинтересованность официальных представителей этих стран в закупках продукции и услуг предприятий госконцерна. Вижу значительный потенциал для подписания полноценных контрактов в результате проведенных встреч. Наиболее перспективные сферы сотрудничества это поставки военно-морской техники, радиолокационного оборудования, спецсредств и техники специального назначения, реализация совместных проектов в боеприпасной и бронетанковой отраслях", - подчеркнул Громов. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС (НПК) «ИСКРА» НАЧАЛО СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НОВОЙ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ СТАНЦИИ 80К6М

Госпредприятие "Научно-производственный комплекс "Искра", которое входит в состав госконцерна "Укроборон-пром", создало для иностранного заказчика новую трехкоординатную РЛС кругового обзора военного назначения 80К6М, сообщает пресс-служба "Укроборонпрома".

Как рассказал заместитель директора НПК "Искра" по науке Вячеслав Траилин, РЛС 80К6М предназначена для работы в качестве станции целеуказания в составе зенитно-ракетных комплексов.

Он заявил, что РЛС 80К6М - наиболее современная разработка предприятия, пущенная в серийное производство. В отличие от предыдущей станции 80К6, освоенной НПК "Искра", РЛС 80К6М имеет более широкую зону обзора до 55 град.. что позволяет обнаруживать баллистические цели.

Кроме того, по его словам, "РЛС 80К6М имеет в пять раз меньшее, чем станция 80К6, время готовности при переходе с марша (время развертывания) - 6 минут и размещается только на одной транспортной единице, выполненной на шасси повышенной проходимости".

Вячеслав Траилин добавил, что для достижения таких характеристик потребовалось создать новую систему цифрового диаграмообразования и применить новые алгоритмы расчета лучей антенны РЛС. "По основным тактикотехническим возможностям РЛС 80К6М может конкурировать со станцией AN/TPS 78 и GM400. При этом 80К6М имеет значительное преимущество по совокупности факторов мобильность - цена, - отметил замдиректора НПК "Искра". - При производстве РЛС 80К6М активно используется отечественная элементная база".

Вячеслав Траилин также сообщил, что эта станция вызывает повышенный интерес у потенциальных зарубежных покупателей. (Aex.ru/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

КАЗАХСТАН: В АСТАНЕ В КОНЦЕ 2013 ГОДА ОТКРОЕТСЯ ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ ЗАВОД

В Астане в конце года откроется казахстанско-турецкий оборонно-промышленный завод, сообщила пресс-служба Министерства обороны РК. "Военная электронная промышленность Турции представлена одним из ведущих предприятий оборонной промышленности - компанией "Аселсан". С руководством компании министр обороны РК обсудил перспективы дальнейшего развития и ход реализации казахстанско-турецкого оборонно-промышленного завода "Казахстан Аселсан инжиниринг", открытие которого запланировано на конец текущего года в столице Казахстана", - говорится в сообщении, размещенном на сайте Минобороны.

Проект направлен на производство оптических прицелов для стрелкового оружия, приборов ночного видения и тепловизоров. Весь технологический процесс будет производиться в полном объеме, в том числе предусмотрены производство электронных печатных плат, разработка программного обеспечения, изготовление оптических линз, а также тестирование конечной продукции. Казахстан сможет производить самостоятельно современные оптические приборы как для военных, так и для гражданских целей. (Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОБЪЕМ ЭКСПОРТА СУХОПУТНЫХ ВООРУЖЕНИЙ ЗА 10 ЛЕТ ВЫРОС

Объем экспорта российских сухопутных вооружений за десять лет вырос в семь раз. Об этом сообщил заместитель гендиректора компании "Рособоронэкспорт" Игорь Севастьянов в ходе RAE-2013.

"Объем экспорта сухопутных вооружений в 2000 г. составлял порядка \$200-250 млн. Статистика 2012 г. показала, что объем российского экспорта сухопутных вооружений вырос в семь раз", - сказал он.

По словам Севастьянова, в целом перспективы экспорта таких вооружений очень оптимистичны. Это, прежде всего, бронетанковая техника и артиллерия, а также высокоточное оружие, системы ПВО и противотанковые ракетные комплексы, уточнил он.

Севастьянов отметил, что традиционно одним из главным покупателей российских сухопутных вооружений остается Индия, однако на сегодняшний день отмечается резкий рост спроса на российские вооружения в странах Латинской Америки и Африки. (APMC-TACC/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

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

РОССИЯ: В ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ БУДУТ СОЗДАНЫ ТРИ КРУПНЫЕ СТРУКТУРЫ

В оборонно-промышленном комплексе продолжат создавать крупные интегрированные структуры, сообщает прессслужба госкорпорации "Ростех". Об этом заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин. "В ближайшее время нам предстоит работа по созданию еще трех интегрированных структур, самая крупная из них ОРКК - Объединенная ракетно-космическая корпорация. Мы устали от тех проблем, которые накопились у нас в космической сфере", - отметил Дмитрий Рогозин.

Он также сказал, что второй интегрированной структурой, созданием которой сейчас занимается правительство, будет крупный холдинг автоматизированных систем управления связи и разведки, который в ближайшее время будет создан в рамках "Ростеха". "И третье - это концерн воздушно-космической обороны, который тоже будет создан на основе сочетания государственного и частного капитала", - сказал вице-премьер. Он подчеркнул, что "это три крупных задачи в рамках создания интегрированных структур". (Аех.ги/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: РАССЕКРЕЧЕНА НОВАЯ МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНАЯ БАЛЛИСТИЧЕСКАЯ РАКЕТА

Новая российская стратегическая межконтинентальная, которая, как ожидается, в будущем заменит мобильные ракетные комплексы "Тополь" (будут списаны до конца десятилетия), будет называться РС-26. Об этом, как и о ряде прочих подробностей стало известно из данных тендера, в соответствии с российским законодательством размещенном в открытом доступе.

Согласно информации на сайте госзакупок, компания "Ингосстрах" 23 сентября выиграла тендер Минобороны на страхование ответственности при испытательных пусках МБР в 2013-2014 гг., отмечают "Ведомости". Помимо страхования пусков PC-20B (она же P-36M2 "Воевода", именуемая на Западе SS-18 Satan), PC-24 "Ярс", PC-18 (УР-100H УТТХ) и четырех PC-12M "Тополь М", "Ингосстрах" также предоставит страховку ракете PC-26, название которой в открытых источниках прежде не фигурировало. Страховая выплата по этой МБР в случае неудачи составит 180 млн. руб.

"Ведомости" со ссылкой на собственные источники в Минобороны пишут, что речь идет именно о той ракете, что была запущена минувшим летом с астраханского полигона.

В тендере, выигранном "Ингосстрахом", как рассказали источники в Минобороны, речь идет о новом мобильном комплексе с твердотопливной ракетой разработки Московского института теплотехники. Стоимость страховки РС-26, отметил один из собеседников, означает, что ущерб от ее падения считается таким же, как и при падении других твердотопливных МБР, и на порядок ниже, чем у жидкостных с токсичным топливом.

Раскрытая информация означает, что новая МБР не просто разрабатывается, а работа продвинулась настолько, что ракете уже присвоено название, которое будет использоваться при обмене данными с США, заявил газете человек из Минобороны.

По некоторым данным, PC-26 тестировали уже трижды, причем первый старт состоялся в Плесецке в 2011 г. и оказался неудачным. Впрочем, официально Минобороны подтвердило пока лишь один пуск, не раскрывая подробностей о ракете. "Задачами пуска явились подтверждение соответствия характеристик ракетного комплекса и всех его элементов, заданным в ТТЗ; подтверждение летно-технических характеристик ракеты и агрегатов ракетного комплекса в целом; экспериментальное подтверждение надежности функционирования ракетного комплекса", - отмечали в военном ведомстве.

А вице-премьер Дмитрий Рогозин называл ракету "убийцей ПРО": "Ни современные, ни перспективные американские средства противоракетной обороны не смогут удержать эту ракету от того, чтобы попасть точно в яблочко".

В скором времени состоится еще одно испытание РС-26, сообщил высокопоставленный представитель обороннопромышленного комплекса. "Пуск новейшей твердотопливной мобильной ракеты РС-26, разработка которой в настоящее время проходит под шифром "Рубеж", может состояться до конца года", - сказал собеседник.

По его словам, новейшая МБР в ближайшие годы дополнит группировку стоящих на вооружении Ракетных войск стратегического назначения ракет "Ярс" и "Тополь-М". (Накануне ru/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

РОССИЯ: ОАО «НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД» И ФРАНЦУЗСКАЯ RENAULT TRUCKS DEFENSE РАЗРАБОТАЛИ БОЕВУЮ БРОНИРОВАННУЮ МАШИНУ «АТОМ» ДЛЯ РЫНКОВ ТРЕТЬИХ СТРАН

"Уралвагонзавод" (УВЗ) и французская компания Renault Trucks Defense совместно разработали боевую бронированную машину (ББМ) "Атом", которая предназначена для потенциальных заказчиков из третьих стран. Эта машина впервые представлена на IX Международной выставке вооружения, военной техники и боеприпасов RAE-2013 в Нижнем Тагиле.

Как сообщили в компании Renault Trucks Defense, в 30-тонной БМП реализован весь накопленный "Уралвагонзаводом" опыт в области бронетехники и вооружений.

Как отметили в Renault Trucks Defense, сотрудничество между французской компанией и УВЗ было начато в феврале во время выставки вооружений IDEX-2013 в Абу-Даби (ОАЭ). Это сотрудничество сегодня реализовано в первом проекте, который направлен на замену БТР-80, находящихся на вооружении российской армии. Новая боевая бронированная машина с колесной формулой 8х8 будет предложена в нескольких вариантах, которые могут учитывать требования наиболее взыскательных заказчиков. В их числе: ББМ для транспортировки личного состава с 57-мм пушкой на турели, БМП со 120-мм минометом или противотанковыми ракетами), медицинская ББМ, боевая ремонтно-эвакуационная машина (БРЭМ) или полицейский бронеавтомобиль. Некоторые варианты будут плавающими и аэротранспортабельными, которые могут транспортироваться военно-транспортными самолетами Ил-76.

Как заявил в ходе RAE-2013 генеральный директор УВЗ Олег Сиенко, "Уралвагонзавод" разрабатывает двигатель для установки на новейшую боевую машину пехоты "Атом" совместной российско-французской разработки.

"Сейчас у нас на испытаниях в Кургане находится двигатель, подобный французскому, который устанавливается на БМП "Атом", - сказал он. - Будем этот двигатель локализовывать. С нашим двигателем и трансмиссией это будет фактически полностью российская машина".

По его словам, французская сторона в лице компании Renault Trucks Defense предоставила двигатель, трансмиссию и систему управления огнем, российская - бронированный кузов и новую 57-мм пушку, дальность стрельбы которой составляет 16 км.

Как отметил Сиенко, в перспективе эта ББМ будет оборудоваться беспилотными летательными аппаратами для ведения разведки. (APMC-TACC/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

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

РОССИЯ: БРОНЕТРАНСПОРТЕР БТР-МДМ ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВЛЕН НА IX МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ ВООРУЖЕНИЯ, ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ И БОЕПРИПАСОВ

Концерн "Тракторные заводы" на IX международной выставке вооружения, военной техники и боеприпасов RAE-2013 представил давно ожидаемую в воздушно-десантных войсках России новинку - модернизированный многоцелевой десантный бронетранспортер БТР-МДМ. Машина привлекла пристальное внимание и иностранных участников выставки.

БТР-МДМ можно было увидеть не только на демонстрационной площадке натурных образцов, но и на полигонной трассе, где она показала возможности, преодолевая разнообразные препятствия, - траншею, брод, горку, подъем и другие. Машина приняла самое активное участие в общей программе демонстрационного показа RAE.

БТР-МДМ предназначен для перевозки личного состава (десанта), боеприпасов, запасных частей, ГСМ в подразделениях ВДВ, десантно-штурмовых формированиях морской пехоты ВМФ. Он приспособлен для эксплуатации во всех условиях боевого применения, в самых различных климатических условиях. Конструкция БТР-МДМ обеспечивает возможность его комплектации различным сменным оборудованием, потому он и призван стать базовой машиной, на основе которой в ближайшей перспективе будет разработано целое семейство образцов военной техники для ВДВ - командно-штабные, машины связи и управления, медицинские, тылового обеспечения и др.

Базовым изделием при разработке БТР-МДМ стал бронетранспортер БТР-МД производства Волгоградской машиностроительной компании "ВгТЗ". Модернизация была проделана с целью повышения основных тактико-технических характеристик и надежности изделия. Проведена унификация по узлам шасси с боевой машиной пехоты БМП-3М и боевой машиной десанта БМД-4М.

На машину установлены заимствованные с боевой машины пехоты БМП-3М двигатель и трансмиссия, ходовая часть, водометные движители, водооткачивающие средства, системы управления, электрооборудование, пневмооборудование, информационно-управляющая система шасси, приборы наблюдения, средства коллективной защиты, противопожарное оборудование, средства маскировки, оборудование для установки средств десантирования.

Разработка многоцелевого десантного бронетранспортера БТР-МДМ по теме "Ракушка-М" была начата в 2008 г. на основании тактико-технического задания, утвержденного начальником ГАБТУ МО РФ и командующим ВДВ. В короткие сроки была разработана конструкторская документация, изготовлен опытный образец БТР для предварительных испытаний. Все работы проводились за счет собственных средств машиностроительно-индустриальной группы "Тракторные заводы".

Побывавший на "Курганмашзаводе" в феврале командующий ВДВ России генерал-полковник Владимир Шаманов лично убедился в том, что разработка по теме БМД-МДМ имеет практическое воплощение. Он выразил огромную заинтересованность в обеспечении подразделений ВДВ такой военной техникой, как БМД-4М и БТР-МДМ. В частности, Владимир Шаманов указал на необходимость оптимизации производства военной техники на "Курганмашзаводе", напомнив, что уже в 2014 г. предприятие должно будет поставить для нужд ВДВ свыше сорока единиц БМД-4М и тридцать единиц многоцелевых бронетранспортеров "Ракушка".

По мнению командующего ВДВ, в Кургане есть все для дальнейшего планомерного развития производства военной техники - и воля руководства Министерства обороны России, и необходимый производственный потенциал. "Два года мы вынуждены были стоять на месте, - отметил он. - Теперь в кратчайший срок нам от производства единичных образцов необходимо переходить к сотням единиц". (Пресс-служба концерна "Тракторные заводы"/Машиностроение Украины. СНГ. мира)

РОССИЯ: У БОЕВОЙ МАШИНЫ ПОДДЕРЖКИ ТАНКОВ «ТЕРМИНАТОР-2» ХОРОШИЕ РЫНОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев считает, что у боевой машины поддержки танков "Терминатор-2", мировая премьера которой состоялась в Нижнем Тагиле, хорошие рыночные перспективы, если производители предложат конкурентную цену. После посещения выставки RAE-2013 глава правительства поделился впечатлениями. "Надеюсь, что у него будет хороший рынок", - сказал Медведев. "Это глубокая модернизация танка Т-72, который по всему миру выпущен и находится на вооружении, - напомнил он. - Всего более 20 тыс. штук. Значительная часть у нас выпускалась, здесь и в других местах, часть - вообще за границей. Теперь есть идея сделать такую боевую машину поддержки танков, которая получила название иностранное "Терминатор".

Премьер отметил, что название "стреляющее", хотя обычно российские вооружения получают мирные имена. По его мнению, на прошедшей презентации "Терминатор-2" показал возможности, хотя и виртуальные. "Хотя только что на стрельбах показали первую машину ("Терминатор-1"). Она обладает, естественно, чуть худшими параметрами, но, тем не менее, дает представление о том, что может такая машина, особенно в городских условиях", - подчеркнул Медведев. Он не исключил, что на Параде Победы 2015 г. "Терминатор-2" также пройдет по Красной площади. "Я думаю, что легко. Они уже здесь на полигоне ездили, почему не получится?", - поделился мнением премьер.

В заключение он подчеркнул, что рынок этой техники может быть очень емким, "если наши производители, в частности "Уралвагонзавод", но и те, кто занимается комплектующими, предложат конкурентоспособную цену".

Ранее, оценивая "Терминатор-2", вице-премьер Дмитрий Рогозин заявил, что "российской армии эта машина была нужна уже примерно 20 лет назад". "Особенно если вспомнить тяжелые бои во время штурма Грозного в декабре 1994г. - январе 1995 г., когда нужна была поддержка танков", - сказал он, отметив, что БМПТ-72 предназначена для поддержки танков, но спектр ее применения намного шире.

Машина разработана "Уралвагонзаводом". Как отмечают в корпорации, это революционная модернизация всемирно известного танка Т-72. В ходе создания БМПТ-72 был учтен опыт создания и использования БМПТ, который за свою огневую мощь получил прозвище "Терминатор".

Как и базовая модель, "Терминатор-2" способен эффективно решать задачи по огневой поддержке танков и пехоты во всех видах боевых действий, в сложных географических зонах, в любое время суток, против любого противника. В числе отличий от предыдущей модели - усовершенствованная система управления огнем и защищенность боевого модуля башни.

БМПТ-72, подчеркивают представители "Уралвагонзавода", обеспечивает уникальную возможность всем странам, на вооружении которых стоит самый массовый танк современности Т-72, быстро и с минимальными затратами превратить свою армию в суперсовременную, не приобретая новых дорогостоящих машин, сделать ее мощной, мобильной, высокозащищенной и хорошо вооруженной. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

Интервью

POCCUЯ: MUГ «КОНЦЕРН «ТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ» - ИТОГИ УЧАСТИЯ В ІХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ ВООРУЖЕНИЯ, ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ И БОЕПРИПАСОВ RUSSIA ARMS EXPO - 2013

Первый вице-президент МИГ "Концерн "Тракторные заводы" Альберт Баков рассказал об итогах участия предприятия в IX Международной выставке вооружения, военной техники и боеприпасов Russia Arms Expo – 2013.

- Что показывали "Тракторные заводы" на IX Международной выставке вооружения, военной техники и боеприпасов Russia Arms Expo - 2013 в Нижнем Тагиле, где было представлено немало образцов различной военной техники, в том числе новые перспективные разработки?
- Действительно, в этом году выставка была беспрецедентно большой по числу экспонентов, иностранных гостей, по количеству аккредитованных журналистов. И мы впервые представили в Нижнем Тагиле сразу несколько действующих образцов боевые машины пехоты разных модификаций, БМД-4М, новый бронетранспортер БТР-МДМ, 125-мм самоходную противотанковую пушку 2С25 ("Спрут-СД"), которую иногда называют легким танком, но это все-таки самоходное орудие. И, конечно, образец перспективной боевой машины в рамках опытноконструкторских работ по теме "Курганец-25", которую можно было увидеть только на закрытом показе.
- Каковы отклики, отзывы о вашей продукции? Есть ли заинтересованность в ней у иностранцев?
- Среди стран, проявляющих стабильный интерес к нашей продукции, Индонезия, Индия и некоторые другие азиатские государства. На выставочной площадке натурных образцов была разбита палатка, где мы представили новую систему управления огнем, которая привлекла внимание всех иностранных покупателей. Арабы интересовались модернизированной БМП-3. И концерн уже в следующем году готов предложить им для рассмотрения варианты модернизации, к примеру, с необитаемым боевым отделением, что, безусловно, способствует повышению живучести боевого экипажа и десанта.

В свою очередь индусы задавали много вопросов о модернизации "Спрут-СД", в частности, о возможности установки на него многофункциональной цифровой системы управления огнем. Им важно, что это машина легкая и плавающая, так как в Индии много рек и мостов. Кроме того, индусам нужно оружие, способное вести огонь наравне с танком.

Выстраиваем взаимовыгодные партнерские отношения. Совместно с одной французской компанией планируем создать новый образец системы управления огнем, начиная от оптико-механической части и заканчивая электронной начинкой.

- Не раз в последнее время говорилось о том, что производством российской военной техники не должны заниматься зарубежные компании. Но, насколько я понимаю, без этого не обойтись?
- Все знают, что Thales, тоже французы, наладили в России производство тепловизионного оборудования. Мы убедили наших коллег с Вологодского оптикомеханического завода создать новый прибор, который может отлично конкурировать с аналогом белорусского "Пеленга". И в этом смысле он уже весь производится в России.

Но есть вещи, которые нельзя делать совместно. К примеру, коды доступа управления огнем. Поэтому с зарубежными фирмами обсуждаются в основном технологические вопросы, и, кстати, при сравнении уровня развития технологий не могу сказать, что вижу какой-то страшный отрыв.

- Происходит диалог наук, и от этого никуда не деться. У меня вопрос по БМД-4М. Ранее была немного другая ситуация в отношениях Вооруженных сил и оборонной промышленности России. Было много вопросов. На данный момент как бы вы оценили взаимодействие с

Министерством обороны и судьбу машины?

- Сегодня БМД-4М внесена в гособоронзаказ на текущий и следующий годы. Речь идет об установочной партии в 10 единиц, которые должны пройти необходимые госиспытания. После устранения выявленных несоответствий начнется выпуск машин, которые пойдут на вооружение Воздушно-десантных войск.

Хочу заметить, что после назначения на пост министра обороны Сергея Шойгу ситуация изменилась кардинально. Он человек более практический, чем теоретический. Прежде чем обсуждать параметры БМД-4М, он приказал погрузить три машины в самолет, чтобы понимать для начала помещаются ли они там. Увидел, что помещаются, и после этого начался предметный разговор. Безусловно, огромная заслуга в этом председателя Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ Дмитрия Рогозина, и конечно, заместителя министра обороны.

Нам не хочется уходить на дорогие решения в производстве техники, на тот же титан. Надо искать варианты, которые позволят, не теряя в защищенности, использовать более легкие, современные и относительно недорогие материалы. Не хочу углубляться, но работа в этом направлении ведется. Я думаю, у БМД-4М огромное будущее.

- Сейчас в войсках ждут БМП и "Ракушку". В какой стадии находятся эти проекты?
- Модернизированный бронетранспортер "Ракушка" включен в гособоронзаказ. Сейчас заканчиваются испытания на плав. С заказчиком мы вышли на те деловые отношения, которые и должны присутствовать в партнерских взаимоотношениях.

Что касается БМП, пока заказов нет. Ведется обсуждение вопроса. Но я так понимаю, что заказ будет, потому что армии нужны боевые машины пехоты, и замена им пока не создана.

- Концерн называется "Тракторные заводы", и производит он еще и продукцию гражданского назначения. Означает ли это, что гражданский сектор является для вас в коммерческом плане основополагающим?
- Трудно сказать однозначно, потому что дело не в прибыли, а в разумном сочетании между двумя этими секторами. Периодически они вытягивают один другой. К примеру, у нас долго не было заказов на БМП, "Курганмашзавод" держался ремонтами и за счет "гражданки". Сейчас завод ведет военная продукция.

Есть некоторые проблемы в ценообразовании на военную продукцию, но они связаны не с позицией государства или наших покупателей за рубежом, а с позицией наших комплектаторов. Но все это решаемо, мы над этим работаем.

- И министр обороны Сергей Шойгу, и его заместитель Юрий Борисов неоднократно заявляли о том, что нужно вводить практику обслуживания заводамипроизводителями всего жизненного цикла военной техники. Как данная инициатива была встречена представителями оборонной промышленности?
- Военная техника сегодня требует, чтобы, прежде чем сесть за ее штурвал, ее досконально изучили. Нередко в армии бывают такие ситуации, когда водителямимеханиками принимаются простые решения: не хочется, скажем, прогревать двигатель, и он пускает его в аварийном режиме. Три таких пуска, и мы имеем масло в картере. Машина направляется на дефектацию, а на завод приходит рекламация.

Чтобы сдвинуть дело с мертвой точки, мы начали с

себя: открыли на "Курганмашзаводе" учебный центр, где можно пройти полный курс обучения эксплуатации боевых машин пехоты. Сейчас на КМЗ проходят обучение специалисты из Индонезии.

Думаем, это правильный подход, и Министерство обороны России должно направлять туда представителей для прохождения ими теоретической и практической подготовки. Подчеркиваю, машина становится все сложнее и сложнее. В новой машине в отсеке механика-водителя создается ощущение, что находишься в кабине самолета - дисплеи, кнопки, тумблеры... За один день это все не освоишь.

- Насколько сегодня загружен КМЗ?
- Если все те заказы, которые обсуждаются в настоящий момент, будут приняты к реализации, завод будет иметь полную загрузку. Будем реорганизовывать производство, закупать новое оборудование, чтобы расшить узкие места. Нам бы не хотелось идти по пути сохранения старого энергоемкого производства образца советских времен. Попытаемся найти возможность применения новых технологий, при этом роботизации и автоматизации

будут отданы приоритеты, так как это еще и вопрос обеспечения качества.

- Давайте подведем некий статистический итог, чтобы понять ваш план работы на будущее: какие заказы ложатся на концерн по программе госвооружения до 2020 г. 2
- Думаю, на ближайший период производство БМП-3 разных модификаций и машин на их базе так и будет сохраняться на уровне 280-310 машин в год. Будет ли это до 2020 г., сказать не могу. Должен быть заказ на "Курганец-25", поскольку машина должна частично занять место БМП-3, "Вены" "Канкана" и других машин на ее базе. На унифицированной платформе "Курганца" весом до 30 т будет размещаться оружие до 150 мм, остальное уйдет на "Армату". Если "Курганец-25" достойно покажет себя на плаву, в плане подвижности, защищенности, то, нет сомнений, у него большое будущее. Но это вопрос пока открытый. В случае положительного решения и пуска машины в серийное производство, речь будет идти о закупке тысяч единиц техники, как и у "Арматы". (Телеканал "Россия 24"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: КИТАЙСКАЯ КОРПОРАЦИЯ СРМІЕС БУДЕТ ПОСТАВЛЯТЬ ТУРЦИИ ЗЕНИТНЫЙ РАКЕТНЫЙ КОМПЛЕКС НО-9

Турция при реализации национальной многомиллиардной программы создания системы ПВО T-Loramids будет сотрудничать с китайской экспортно-импортной корпорацией высокоточного машиностроения CPMIEC (China Precision Machinery Import Export Corporation), против которой действуют санкции со стороны США за нарушение запрета на распространение оружия в Иране, КНДР и Сирии. Это решение было принято 26 сентября на заседании исполнительного комитета подкомитета оборонной промышленности Турции под председательством премьер-министра Эрдогана. Об этом сообщил еженедельник "Джейнс дифенс уикли". Турция, являющаяся членом НАТО, предпочла китайского производителя СРМІЕС его европейским и американским конкурентам, сделав выбор в пользу более дешевого зенитного ракетного комплекса (3РК) НQ-9, имеющего на международном рынке обозначение FD-2000. Турция закупит 12 пусковых установок комплекса HQ-9 на \$3 млрд. "Турция уже сотрудничает с Китаем в производстве ракет малой дальности и последнее решение подчеркивает ее стремление развивать собственные военные технологии", - отметил Нихат Али Озджан, аналитик Фонда экономико-политических исследований в Анкаре.

В тендере, помимо американских компаний, принимали участие оборонные предприятия из России (3РК С-300), Франции (3РК Eurosam SAMP/T), США (3РК "Пэтриот" компании "Рейтеон"). В итоге победителем стал китайский ЗРК HQ-9 (FD-2000), представляющий собой видоизмененную копию российского комплекса С-300П. Китайская корпорация уменьшила стоимость своего ЗРК до \$3 млрд., в то время как три других участника тендера предложили цену немногим превышающую \$4 млрд.

Китайское предприятие развернет совместное производство на территории Турции. По условиям контракта, турецкой стороне будут поставляться радиолокационные станции и зенитные ракетные установки, способные поражать не только летательные аппараты, но и ракеты. (APMC-TACC/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ: MUHUCTEPCTBO ОБОРОНЫ КУПИТ PAKETЫ ДЛЯ BEPTOЛETOB SH-2G SUPER SEASPRITE

Министерство обороны Новой Зеландии начало переговоры с норвежской компанией Kongsberg Defence Systems (KDS) о покупке у Австралии противокорабельных ракет Penguin Mk 2 Mod 7, которые планируется устанавливать на вертолеты SH-2G Super Seasprite, сообщает Jane's.

Норвежская компания по договоренности с австралийским Министерством обороны занимается продажей ракет из состава ВМС Австралии. Как ожидается, контракт на поставку противокорабельных ракет будет подписан до конца 2013г. Ракетами Penguin будут оснащены в общей сложности восемь модернизированных вертолетов ВМС Новой Зеландии. Какое именно количество ракет будет продано, не уточняется. (Аех.гu/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РАЗРАБОТАЕТ РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ СТАНЦИИ ДЛЯ ОБНАРУЖЕНИЯ МАЛОЗАМЕТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЦЕЛЕЙ

Министерство обороны Японии запросило у правительства финансирование на разработку новой системы управления огнем и радиолокационной станции, способной обнаруживать малозаметные самолеты на значительном расстоянии, пишет Jane's. Размер запрошенного финансирования составляет 3,7 млрд. иен (\$37,5 млн.). Средства предполагается получить в 2014 ф. г., который начнется 1 апреля.

В общей сложности на создание прототипа нового радара планируется потратить шесть лет, а еще через четыре года - принять станцию на вооружение. Радары планируется размещать на мобильных наземных платформах.

Предполагается, что новые мобильные станции будут получать общую информацию о воздушной обстановке от стационарных радаров FPS-5 и FPS-7, а затем обнаруживать, отслеживать и сопровождать цели, а также давать команды на запуск зенитных ракет. Радары, разработку которых планируется начать в будущем году, намерены связать с модернизированной версией зенитного ракетного комплекса Туре 03, известного также как Chu-SAM.

Как отмечает агентство, новые радарные системы будут направлены в первую очередь на обнаружение возможных китайских малозаметных воздушных целей, в частности, истребителей типа J-20. Кроме того, планируется провести общую модернизацию системы воздушного контроля Японии. (Аех.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

№19 (253)

1 – 15 ноября 2013 г.

ПОДШИПНИКОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

СНГ: АНТИДЕМПИНГОВАЯ ПОШЛИНА НА ПОДШИПНИКИ КАЧЕНИЯ ИЗ КНР ПРОДЛЕНА ПО 20 ЯНВАРЯ 2018 ГОДА

Евразийская экономическая комиссия продлила действие антидемпинговой меры по отношению к подшипникам качения из Китая (исключение составляют игольчатые подшипники) по 20 января 2018 г. Это решение было принято 17 сентября и вступает в силу через 30 дней с момента официального опубликования.

В принятом решении говорится о сохранении ставки антидемпинговой пошлины для производителей подшипников качения из Китайской Народной Республики в 41,5%, кроме ООО "Подшипники качения Уси" - для этой организации размер пошлины составляет 31,3%.

Такое решение коллегия ЕЭК приняла после повторного расследования, проведенного в связи с истечением срока действия этой меры, установленной ранее Решением комиссии Таможенного союза, и после консультаций с Консультационным центром по торговле. Ранее в декабре 2012 г. коллегия ЕЭК уже продлевала применение антидемпинговой меры в отношении этих подшипников по 17 сентября включительно. На сегодняшний день, в связи с истечением действия прежней меры и установлением переходного периода в 30 дней для новой антидемпинговой пошлины, а конкретно до 19 октября, для китайских производителей такого вида подшипников перестают действовать какие-либо нетарифные ограничения. Комиссия ЕЭК объяснила, что этот перерыв связан с исполнением процедуры введения антидемпинговых мер.

Также решение Евразийской экономической комиссии из-под действия меры исключает подшипники качения из Тайваня, Гонконга и Макао. Защитное расследования в отношении производителей этих территорий прекратилось, так как с 2007 г. по первое полугодие 2012 г., объем импортных поставок из китайского Тайбэя, специальных административных районов КНР Гонконг и Макао, составил менее 1% на каждый регион и менее 7% на все совокупно от общего объема импорта подшипников качения в Таможенный союз. Пошлины, уплаченные экспортерами этих территорий за поставки с 21 января по 17 сентября включительно, будут им возвращены.

Россия ввела на 5 лет антидемпинговую меру в отношении подшипников качения КНР (включая Тайвань, а также Гонконг и Макао) еще в декабре 2007 г. В 2011 г. действие антидемпинговой меры распространилось по единой таможенной территории Таможенного союза. (www.podshipnik.ru/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

РОССИЯ: В ОАО «ЕПК-САМАРА» ПРОШЕЛ АУДИТ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

1-3 октября аудиторы компании Бюро Веритас - Bureau Veritas Certification - провели надзорный аудит соответствия системы менеджмента качества ОАО "ЕПК-Самара" требованиям международного авиационного стандарта AS 9100 Rev C. Сертификат был выдан предприятию 29 января 2010 г. и является обязательным условием для повышения конкурентоспособности предприятия как на внутреннем, так и на мировом рынке производителей авиационной техники.

"Во время аудита были проверены не только основные подразделения завода, но и многие вспомогательные службы, без которых не может осуществляться безболезненное функционирование процессов предприятия", - комментирует директор по качеству Сергей Протопопов.

Озвучивая итоги аудита, руководитель группы аудиторов Сергей Носиков отметил: "Мы работаем с предприятием не первый год. Хотелось бы отметить положительные изменения в управлении процессами, а также высокую квалификацию сотрудников управления качеством".

Исполнительный директор ОАО "УК ЕПК" Владимир Макарчук считает, что улучшение системы менеджмента качества позволяет предприятию двигаться в направлении постоянного совершенствования, что является обязательным условием для современного производства, особенно в условиях вступления России в ВТО.

Авиационный стандарт AS 9100 был введен в действие в 1997 г. американской организацией по качеству в авиации и космонавтике (AAQG) для обеспечения на международном уровне качества, безопасности и технологических стандартов во всех областях аэронавтики. Сертификация по стандарту AS 9100 - свидетельство соответствия системы менеджмента качества предприятия требованиям FAA, EASA. (Пресс-служба ОАО "ЕПК-Самара"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: CEPUЯ X-LIFE OT SCHAEFFLER GROUP ПОПОЛНИЛАСЬ ПРЕЦИЗИОННЫМИ ПОДШИПНИКАМИ

Инновационные осевые радиально-упорные прецизионные подшипники для винтовых передач разработаны Schaeffler Group, владельцем марок INA и FAG. Подшипники обеспечивают исключительно точное позиционирование по продольным координатным осям станка в условиях работы при высоких скоростях. С начала 2014 г. новые двухрядные радиально-упорные подшипники INA ZKLN и ZKLF серии X-life будут доступны заказчикам Schaeffler Group.

Подшипники оптимизированы для работы в условиях высоких динамических нагрузок и обеспечивают точное позиционирование в условиях осевых и радиальных нагрузок, не требуют особенного обслуживания. Оптимизированные контактные поверхности тел качения и дорожек способствуют низкому трению и позволяют обеспечить надежную работу при высоких скоростях. Подшипниковые кольца, прошедшие специальную тепловую обработку, устойчивы к истиранию и деформированию. Угол контакта 60 град. высокопрецизионных подшипников обеспечивает возможность воспринимать радиальные и осевые нагрузки. Подшипник укомплектован двухсторонним лепестковым уплотнением, которое препятствует проникновению инородных частиц внутрь подшипника. Заложенной в подшипник смазки достаточно для функционирования подшипника в течение всего срока службы без дополнительного смазывания и при различных условиях окружающей среды. Серия ZKLF имеет отверстия во внешнем кольце, которые позволяют подшипник зафиксировать в сопредельных машинных компонентах. Новая версия X-life с суффиксом "...PE" в обозначении заменит предыдущий стандарт. Подшипник способен воспринимать на 10% более высокие динамические нагрузки, скорость работы может быть выше на 60%, а продолжительность службы выше на 33%.

Подшипники серии X-life являются исключительно перспективной серией для дальнейших модификаций в части уменьшения массы, габаритных размеров, энергопотребления и затрат на обслуживание. Подшипники могут использоваться производителями гидравлических машин, ветроэнергетических установок, сельскохозяйственного и строительного оборудования. (ww.podshipnik.ru/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

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

ЯПОНИЯ: NSK LTD. РАЗРАБОТАН НОВЫЙ ЦИЛИНДРИЧЕСКИЙ РОЛИКОПОДШИПНИК ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Для установки в крупногабаритные редукторы разработан новый цилиндрический роликоподшипник NSK повышенной грузоподъемности и с увеличенным сроком службы. К 2015 г. планируется для нового роликового подшипника достичь объема продаж в 1 млрд. иен. Основными потребителями роликоподшипника будут индустриальные машиностроители, компании энергетической отрасли, горнодобывающей промышленности.

За последние годы требования к промышленным подшипникам существенно ужесточились - энергетические установки увеличиваются в размерах для повышения объема вырабатываемой энергии, горнодобывающее и строительное оборудование работает практически без перерыва по схеме 24/7/365, поэтому и подшипники требуются с продолжительным сроком службы и возможностью воспринять высокие нагрузки. Инженеры NSK предложили новый продуктувеличенное число роликов в подшипнике снижает давление на контактные поверхности тел качения и подшипниковых колец, увеличивая и продолжительность срока службы почти на 30% и допустимые рабочие нагрузки. Так как увеличение числа роликов повлекло за собой необходимость сделать сепаратор более тонким, геометрическая форма сепаратора была оптимизирована для сохранения грузоподъемности. Немаловажен факт, что подшипник способен работать в экстремальных условиях окружающей среды.

Компания NSK Ltd., японский производитель подшипников, была основана в 1916 г. NSK Ltd.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/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира)</u>

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

ПРИБОРОСТРОЕНИЕ

РОССИЯ: НОВЫМ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ОАО «ТЕХПРИБОР» НАЗНАЧЕН КАМО АБРАМЯН

На должность генерального директора "Техприбора", единственного в России разработчика бортовых систем и комплексов контроля и управления топливом для авиационной техники, входящего в Концерн "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) Госкорпорации "Ростех", назначен бывший топ-менеджер Особого конструкторского бюро кабельной промышленности (ОКБ КП) Камо Абрамян. На новом посту он приступит к реализации разработанной им Программы развития предприятия до 2020 г., которая была одобрена КРЭТ. Об этом сообщили в КРЭТ.

Результатом выполнения документа должно стать преобразование "Техприбора" в компанию мирового уровня - центра компетенций по интегрированным топливным системам для авиационной техники. Программа также предусматривает существенное повышение годовой выручки и чистой прибыли предприятия.

Программа развития "Техприбора" построена на продвижении профильного и ключевого для КРЭТ и отрасли направления "Топливные системы для авиационной техники". Предприятие должно перейти от поставок отдельных подсистем и изделий к поставкам комплексных систем диагностики агрегатов, двигателей и интегрированного топливного оборудования для авиационной техники, выпускаемой "Вертолетами России" и "Объединенной авиастроительной корпорацией" (ОАК): вертолетов марки "Ка", "Ми" и самолетов "МиГ", "Як", "Су", "Ту", "Ил", перспективного пассажирского самолета МС-21, многоцелевого транспортного самолета МТА, перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), перспективного авиационного комплекса дальней авиации (ПАК ДА).

Основной целью заступившего на должность генерального директора "Техприбора" Камо Абрамяна является улучшение экономической ситуации на предприятии. По предварительным оценкам, выручка компании должна повыситься с 2,1 млрд. руб. в 2013 г. не менее чем в 2 раза к 2020 г. За это же время чистая прибыль должна пропорционально вырасти и составлять не менее 10% от выручки, а рентабельность измениться с 7% до 10% за счет оптимизации организационной структуры и снижения непроизводственных расходов.

В рамках программы деятельности "Техприбор" займется реализацией инвестиционных проектов, направленных на техническое перевооружение производства, выполнением НИОКР по перспективным направлениям развития авиационной техники. Предприятие планирует внедрять инновационные технологии и производить инновационную продукцию, в том числе в интересах топливно-энергетического комплекса. Еще одним направлением работы "Техприбора" станет модернизация системы менеджмента качества для обеспечения российской и международной сертификации новейших интегрированных топливных систем и продвижение их на российском и международном рынках.

"В июне КРЭТ консолидировал 75,6% акций "Техприбора", - сообщил генеральный директор концерна Николай Колесов. - После приобретения концерном пакета акций и смены руководства предприятие выйдет на новый уровень. Новая программа развития будет стимулировать разработку и создание на "Техприборе" конкурентоспособной на мировом уровне продукции. Кроме того, с целью модернизации производства в 2014-2018 гг. КРЭТ обеспечит дополнительную эмиссию акций предприятия для привлечения государственных инвестиций в рамках ФЦП на 1,517 млрд. руб.".

"Техприбор" является единственным в России разработчиком и изготовителем бортовых систем и комплексов контроля и управления топливом. Он также является единственным в России и одним из трех в мире предприятий, которые разрабатывают и выпускают бортовую виброизмерительную аппаратуру авиадвигателей. Кроме того, "Техприбор" занимается выпуском систем сбора и обработки полетной информации, а также производит контрольно- диагностическую аппаратуру для нефтегазового комплекса. Без его участия не может быть собран ни один самолет и вертолет российского производства.

В настоящий момент "Техприбор" занимается разработкой опытных образцов системы управления и измерения топлива в рамках программы интегрированного комплекса бортового оборудования на базе модульной авионики (ИКБО ИМА), обеспечивает летные испытания топливоизмерительных и расходомерных систем для самолетов транспортной и боевой авиации. (APMC-TACC/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

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

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

№19 (253)

1 – 15 ноября 2013 г.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СРЕДСТВ СВЯЗИ

УКРАИНА: ЕВРОПЕЙСКИЙ ПАРЛАМЕНТ РАТИФИЦИРОВАЛ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ ГЛОБАЛЬНОЙ НАВИГАЦИОННОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ

Европейский парламент ратифицировал Соглашение о сотрудничестве с Украиной в сфере гражданской глобальной навигационной спутниковой системы. Соответствующее голосование состоялось в Страсбурге в ходе пленарного заседания Европейского парламента.

Данное соглашение предусматривает сотрудничество сторон с целью распространения проекта EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) на регионы Украины посредством создания наземной инфраструктуры - трех базовых станций мониторинга систем RIMS (Ranging and Integrity Monitoring Stations). (EGNOS является дополнением космического сегмента Galileo европейской глобальной системы GNSS (Global Navigation Satellite Systems).

В частности, ожидается, что покрытие Украины системой EGNOS позволит достичь высокой точности позиционирования, которое будет использовано в авиационных навигационных системах, в том числе и для повышения безопасности полетов и эксплуатации аэропортов.

По состоянию на сегодня Еврокомиссия рассматривает решение о финансировании соответствующего проекта. Окончательная разработка деталей проекта продлится до года, контракты на реализацию должны быть заключены сроком до трех лет, а реализация проекта должна быть завершена до 2019 г.

Украинский парламент ратифицировал соглашение 10 января 2007 г. (Аех.ги/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Интервью

KA3AXCTAH: В 2013 ГОДУ ПРОДАЖИ СМАРТФОНОВ SAMSUNG ELECTRONICS PACTYT БЫСТРЕЕ, ЧЕМ В МИРЕ

По итогам II квартала Samsung Electronics стал самым прибыльным производителем смартфонов в мире, обогнав Apple на \$700 млн. В Казахстане продажи смартфонов Samsung растут еще быстрее, чем в мире.

Нынешний президент Samsung Electronics Kazakhstan and Central Asia Сын Сик Чой, назначенный в январе (переведен из московского офиса), чувствует себя на новом месте, по его словам, очень комфортно. Не только потому, что казахстанский покупатель очень лоялен к продукции Samsung, но и благодаря мультикультурности местного общества, которое легко принимает людей любых национальностей.

- Включая приезжающих из Южной Кореи ко мне иногда даже обращаются на казахском. Что касается лояльности к брэнду, то в 2012 г. Samsung стал победителем в 12 номинациях вашей национальной премии "Выбор года" (в категории смартфонов, ультрабуков, планшетов, бытовой техники, сервисного обслуживания и так далее). В 2013 г. мы продолжаем удерживать лидерство. По данным исследовательского агентства GFK (исследовательская GfK Group, штаб-квартира которой находится в Нюрнберге, имеет дочернюю компанию в Казахстане), с января по май мы занимаем (в денежном выражении) более 50% рынка мобильных телефонов, более 57% рынка смартфонов, порядка 50% рынка планшетов, более 50% рынка пылесосов, около 44% - ЖК-телевизоров, около 40% - микроволновых печей и так далее. Думаю, это свидетельствует о том, что мы правильно инвестируем в инновации, разработки, исследования рынка и предпочтений наших потребителей.
- Что касается глобального рынка, то объемы наших продаж растут во всем мире. Согласно предварительной отчетности по МФСО, продажи компании в глобальном разрезе во II квартале составили около 57 трлн. вон (около \$51 млрд.), что на 11% больше аналогичных показателей 2012 г., а операционная прибыль порядка 9,5 трлн. вон (\$8,5 млрд., рост на 35%). Наш Galaxy S3 был признан лучшим смартфоном 2012 г. на прошедшем в Испании World Mobile Congress 2012, и мы уверены, что наш мобильный флагман этого года Galaxy S4 сделает это традицией.
- У Samsung Electronics есть филиал и в России. Не планирует ли компания слияние офисов в связи с созданием Таможенного союза?
- Казахстан является для нас стратегически важным регионом, своеобразным хабом между европейскими и азиатскими странами с быстроразвивающимися рынками и экономикой. Если говорить о ТС, то наличие филиала Samsung Electronics в Казахстане более чем оправдано. СНГ очень большой регион, где предпочтения потребителей специфичны от страны к стране. Поэтому наше расположение в Казахстане позволяет вести наиболее эффективный диалог с потребителем в регионе. Что касается собственно ТС, то мы получили некоторые преимуще-

- ства у Samsung есть завод в России, продукцию которого транспортировать теперь в Казахстан удается быстрее и легче.
- И каковы эти специфические предпочтения казахстанского покупателя?
- Здесь, я заметил, в жизни людей очень большое место занимают семья и семейные торжества, на которых собираются все родные и близкие. В Казахстане любят вкусно готовить и хорошо поесть, поэтому каждый раз встречи с семьей и друзьями сопровождаются богатым застольем. То есть на этот рынок нужно поставлять больше вместительных энергосберегающих холодильников. А также большие Smart TV как центр семейных развлечений.

Наша модель 85S9 UHD TV с диагональю 85 дюймов (215,9 см), с разрешением UltraHD - один из самых больших телевизоров на рынке СНГ. А недавно в рамках выставки CES-2013 Samsung показал свою модель UHD TV с диагональю 110 дюймов (279,4 см). Обладая в 4 раза большим разрешением, чем у телевизоров стандарта Full-HD, эта модель действительно является символом статуса

Мы, однако, понимаем, что передовые технологии не являются единственным ключом к успеху, так как выбор потребителя также зависит от наличия качественного локального контента. Поэтому мы уделяем большое внимание разработке местных ресурсов и приложений. А уникальная функция AllShare позволит делиться контентом с любым девайсом Samsung в любой точке мира.

- Динамика продаж ваших смартфонов в Казахстане превышает аналогичную динамику в мире. С чем это связано?
- В 2012 г. Samsung удалось опередить, в том числе и в сегменте смартфонов, основных конкурентов, которые на протяжении многих лет удерживали лидирующие позиции на рынке мобильных технологий.

Действительно, в Казахстане прирост объема по смартфонам больше, чем в других странах СНГ. Доля Samsung по продажам смартфонов по всей республике в первой половине 2013 г., согласно данным GFK, составила больше 55%. Причем если в первое время смартфоны покупали как новинку, то теперь это осознанный выбор,

так как такие девайсы предлагают очень широкие возможности персонализации контента - увеличивается количество Интернет-запросов через мобильные телефоны. То есть популяризация смартфонов в Казахстане способствовала развитию 3G-стандарта в республике, а также его дальнейшему удешевлению.

Доля Samsung в категории смартфонов выросла за последний год на 15% (в мае 2012 г. было примерно 42%). Мы ожидаем, что тенденция роста среднего чека и объема продаж продолжится с Galaxy S4, который по результатам мая, согласно исследованиям GFK, с отрывом лидирует в премиум-сегменте смартфонов в РК.

Думаю, это связано и с повышением спроса на операционную систему Android. Глобально доля Android показывает лучшую динамику роста по сравнению с другими ОС. В РК мобильные устройства на базе Android (данные GFK) составляют порядка 76%, при этом смартфоны Samsung - более 75% всех телефонов, работающих на базе Android.

- Аналитики полагают, что в инновациях глобальные производители электроники практически дошли до предела еще немного, и ваша продукция станет слишком умной для потребителя и что для дальнейшей конкурентной борьбы осталось лишь ценовое поле...
- Мы не собираемся с кем-то конкурировать в цене. Мы стремимся предоставить покупателю ту ценность, за которую он согласен платить. Это, как я уже говорил, контент плюс такие технологии вроде Evolution Kit, которая позволяет переносить программные и иные инновации нового поколения на купленные ранее товары Samsung. (Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ПРОГНОЗ: В 2014 ГОДУ РЫНОК СМАРТФОНОВ КИТАЯ ПРОДОЛЖИТ РОСТ

В Китае в 2014 г. будет отгружено порядка 450 млн. смартфонов. Согласно данным аналитической компании International Data Corporation (IDC), это на 25% больше, чем предполагаемый показатель 2013 г. Показатели роста могут измениться, поскольку они зависят от сроков получения операторами лицензий на развитие 4G-связи в стране, а также от договоренности между крупнейшей сотовой компанией China Mobile и американской Apple по вопросу продаж iPhone.

Что касается нового стандарта связи отдельно, то на рынок КНР в будущем году будет выпущено порядка 120 млн. смартфонов с поддержкой 4G-сетей, считают эксперты.

Объем рынка "умных" телефонов по итогам 2013 г. ожидается на уровне 360 млн. единиц.

По данным специалистов IDC, во втором квартале Samsung и Lenovo сохранили лидирующие позиции на китайском рынке смартфонов, получив доли в 18,5% и 9,8% соответственно. На третью ступеньку поднялся местный вендор Coolpad, а вот Apple скатилась на шестую строчку.

Аналитик IDC Джеймс Ян говорит о том, что слабые продажи iPhone 5 подкосили показатели Apple по всему миру, включая Китай. С выходом новых моделей у компании может появиться шанс отыграть позиции.

Тут стоит напомнить, что, несмотря на частые негативные отзывы о недавно анонсированном смартфоне iPhone 5S, первая партия аппаратов разлетелась как горячие пирожки.

"Спрос на 5S в золотом корпусе был настолько высоким в Китае и Гонконге, что Apple попросила поставщиков поскорее увеличить их производство", - сообщают анонимные источники изданию The Wall Street Journal. По данным Business Insider, нехватка именно "золотых" айфонов также ощущалась в США, Великобритании и Австралии.

Китайский производитель мобильных устройств Xiaomi смог реализовать 10 млн. моделей Mi-2 (включая модификации Mi-2S и Mi-2A) за 11 месяцев присутствия на рынке. Об этом говорится в официальном Twitter-блоге компании. Xiaomi реализует достаточно высокопроизводительные смартфоны, которые вполне могут конкурировать даже с гигантами рынка. При этом продукция реализуется по привлекательным для потребителей ценам, и телефоны пользуются большим спросом: каждая партия расходится часто в течение получаса.

Китайские компании поставляют на мировой рынок 20% смартфонов. Такие данные содержались в отчете компании Canalys.

Объем поставок смартфонов в 2013 г. впервые в истории превысит 1 млрд. штук. Согласно прогнозу IDC, в 2013 г. объем мирового рынка мобильных телефонов увеличится на 7,3%. Для сравнения, в 2012 г. рост составил лишь 1,2%. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: APPLE INC. ПРИДЕТСЯ ПЕРЕЙТИ НА СТАНДАРТНЫЕ РАЗЪЕМЫ MICRO-USB В СМАРТФОНАХ

Комитет Европарламента по вопросам внутреннего рынка и защиты прав потребителей единогласно проголосовал за законопроект, обязывающий всех производителей смартфонов использовать разъем Micro-USB для зарядных устройств

По мнению евродепутатов, отказ от многообразия разъемов снизит объемы электронного мусора, переработка которого связана с серьезными экологическими проблемами. "Мы призываем государства и производителей, наконец-то, определить универсальный разъем для зарядных устройств, что положит конец хаосу на рынке мобильных телефонов и планшетов", - говорится в заявлении комитета ЕП.

Аррlе остается одной из немногих компаний, работающих на европейском рынке, которые устанавливают на свои устройства проприетарные разъемы. Остальные используют формат Micro-USB, который был выбран в качестве регионального стандарта еще в 2010 г. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: PANASONIC CORP. СВОРАЧИВАЕТ ПРОИЗВОДСТВО СМАРТФОНОВ

Японский электронный гигант Panasonic заявил, что компания уходит с рынка смартфонов и не будет больше проводить соответствующие исследования и разработки, так как считает этот рынок сверхконкурентным и де-факто признает лидерство Apple и Samsung. Об этом сообщает Economic Times.

"Мы приостановим разработку новых смартфонов для коммерческого и потребительского секторов в Японии. Вместо этого Panasonic сосредоточит усилия на разработке коммерческих решений для телефонной связи в бизнессегменте", - отметили в компании.

В компании говорят, что займутся созданием специализированных систем беспроводной связи для больниц, складов, промышленных объектов, служб безопасности и других специализированных пользователей. (РБК-Украина/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

№19 (253)

1 – 15 ноября 2013 г.

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

СНГ: В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ПЛАНИРУЕТСЯ РАСШИРИТЬ СБОРОЧНЫЕ ПРОИЗВОДСТВА ПО ИЗГОТОВЛЕНИЮ БЕЛОРУССКОЙ СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ

В Алтайском крае планируется расширить белорусско-российские сборочные производства по изготовлению белорусской сельхозтехники, рассмотреть возможность обеспечения льготных условий их деятельности и повышения уровня локализации. Это предусмотрено Программой по развитию сотрудничества между Беларусью и Алтайским краем на 2014-2015 гг., которую подписали сегодня в Барнауле первый заместитель министра иностранных дел Беларуси Александр Михневич и заместитель губернатора Алтайского края Яков Ишутин, сообщили в пресс-службе белорусского посольства в России.

Согласно программе стороны обязуются содействовать увеличению объемов поставок в Алтайский край коммунальной, дорожно-строительной, пассажирской, лесозаготовительной техники, а также оборудования для деревообработки, производимых в Беларуси.

Предприятиям Алтайского края, осуществляющим сборочное производство с использованием белорусских комплектующих, предложено совместно с их белорусскими партнерами разработать планы по развитию производств и предоставить их в краевую администрацию для рассмотрения возможных вариантов оказания господдержки согласно российским федеральным и региональным программам обновления парка сельхозтехники.

Программа также предусматривает развитие отношений в области сельхозпроизводства, животноводства, перерабатывающей промышленности. Отдельно в документе предусмотрена реализация различных проектов в сфере здравоохранения, науки и внедрения инноваций, молодежной политике, культуре и других сферах.

Комментируя подписанную программу, Александр Михневич отметил, что предыдущий аналогичный документ практически выполнен, а результатом его реализации стал взаимный товарооборот в \$80 млн. "Этого мало, но динамика позитивная, - отметил первый замглавы МИД Беларуси. - Подписанным сегодня документом намечены следующие направления: это, прежде всего, промышленная кооперация, причем с обеих сторон, сотрудничество в области деревообработки, сельского хозяйства, машиностроения, оптимизация схем поставок. Нет смысла везти комплектующие из России, а потом возвращать их в собранном виде". В планах организовать в Алтайском крае сборку белорусского муниципального транспорта.

По словам заместителя губернатора Алтайского края, одной из главных задач является создание сервисных центров по обслуживанию белорусской техники. "Она сегодня работает на полях края, в лесном и коммунальном хозяйстве, а ее обслуживание ведется по старому колхозно-совхозному методу", - заметил он. По мнению Якова Ишутина, создание сервисных центров высокого класса - одно из приоритетных направлений программы сотрудничества. (БЕЛТА/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: БОБРУЙСКИЙ ТРАКТОР ПРОШЕЛ ИСПЫТАНИЯ В КАМБОДЖЕ

В августе-сентябре опытный образец трактора "Беларус-422.1К", изготовленный на РУП "Бобруйский завод тракторный деталей и агрегатов" (Бобруйск) с учетом требований рынка Королевства Камбоджа прошел испытания в реальных полевых условиях этой страны Юго-Восточной Азии.

Испытания трактора "Беларус-422.1К" проводились камбоджийской компанией H.D.P. Import export Co Ltd. в сопровождении специалистов белорусского предприятия. В их ходе трактор с бобруйской маркой работал с различными навесными и прицепными сельскохозяйственными орудиями (дисковый плуг, культиватор, косилка и др.), используемыми местными аграриями на рисовых чеках.

По итогам проведенных в ходе испытаний работ, несмотря на наличие у камбоджийских партнеров незначительных замечаний к конструкции и внешнему виду трактора, трактор "Беларус-422.1К" получил положительную оценку местных специалистов сельского хозяйства. Подтверждением этому стал и контракт на поставку новой партии бобруйских тракторов в Камбоджу, подписанный сторонами после завершения испытаний.

Решение о разработке и изготовлении данного трактора было принято руководством РУП "БЗТДиА" после посещения бобруйского предприятия делегацией камбоджийской компании в начале апреля. В ходе визита камбоджийские партнеры сформировали перечень требований к конструкции и эксплуатационным параметрам тракторов такого класса.

С учетом сформулированных требований разработка новой модификации трактора велась на базе трактора "Беларус-422.1". С учетом климатических условий Камбоджи на трактор вместо кабины установлена дуга безопасности с тент-каркасом. Трактор оснащен дизельным 4-цилиндровым двигателем с рядным расположением цилиндров. Трактор выполнен по колесной схеме 4х4 и имеет полурамную конструкцию остова. Также на новинку были установлены колеса и шины увеличенного размера и внесен еще ряд конструктивных изменений. (Портал машиностроения/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «РОСАГРОМАШ» ВЫИГРАЛО ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕНДЕР НА ПРАВО ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПОЗИЦИИ НА ВЫСТАВКЕ «АГРИТЕХНИКА»

12-16 ноября в Ганновере (Германия) проходила крупнейшая в мире выставка сельскохозяйственной техники "Агритехника". Впервые за многие годы участия российских компаний в выставке "Агритехника" российская экспозиция была организована при участии и поддержке федерального ведомства - Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. На эти цели из федерального бюджета было выделено 10,5 млн. руб.

По результатам прошедшего государственного конкурса на право организации российской экспозиции на выставке "Агритехника" победителем была признана Российская ассоциация производителей сельхозтехники "Росагромаш".

Национальная экспозиция на "Агритехнике" в Ганновере была представлена 40 российскими компаниями в нескольких ключевых тематических направлениях: зерноуборочная и кормоуборочная техника; тракторы, техника для обработки почвы и посева, орошения и полива, запасные части, а также машины для послеуборочной обработки и хранения зерна. Общая площадь национального стенда производителей сельхозтехники составила 581 кв. м.

Четыре компании привезли на "Агритехнику" натуральные образцы сельхозтехники. "Агротехмаш" (Тамбов) приготовил к зарубежному показу трактор "Террион" 7-го класса, "Ростсельмаш" продемонстрировал новый кормоуборочный и

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

роторный зерноуборочный комбайны с мощностью более 400 л. с. Ведущий российских производитель оборудования для хранения и послеуборочной обработки зерна "Воронежсельмаш" показал уникальный фотосепаратор, а "БДМ-Агро" (Краснодар) привез на "Агритехнику" легендарные дисковые бороны.

"Впервые на крупнейшей в мире выставке сельхозтехники национальный стенд был представлен натуральными образцами российской техники - комбайнами и почвообрабатывающими машинами. Четыре компании - "Ростсельмаш", "Воронежсельмаш", "БДМ-Агро" и "Агротехмаш" привезли на "Агритехнику" лучшие машины", - рассказывает менеджер по экспорту Ассоциации "Росагромаш" Ольга Серебринникова. - Главная наша цель - показать и познакомить зарубежного потребителя с продукцией российского сельхозмашиностроения, расширить инвестиционное сотрудничество в области сельхозмашиностроения. И в этом плане "Агритехника" является идеальным для этого местом".

Насыщенной была и деловая программа, которую подготовила Ассоциация "Росагромаш" для посетителей российского стенда. За время выставки было организовано и проведено не менее 15 семинаров и круглых столов, пресс-конференций и других мероприятий.

Среди них бизнес-миссия (состоящая из пяти круглых столов) ОАО "ЭКСАР" по продвижению сельхозтехники российского производства в страны ЕС и Турцию, круглый стол "Российские и европейские производители - возможности по кооперации" и др.

В деловой программе приняли участие официальные лица министерств, руководители российских компаний сельхозмашиностроения, дилерских и сервисных организаций, отраслевых ассоциаций и других заинтересованных организаций, в том числе стран-партнеров из Европы, США, Африки, Центрально-азиатского региона.

"Агритехника" - международная выставка сельскохозяйственной техники и оборудования. Впервые выставка Агритехника была проведена в 1985 г., и с тех пор проходит регулярно один раз в два года. Организатором мероприятия выступает компания DLG e.V (Немецкое сельскохозяйственное общество). (Трактор.ру/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: КОМБАЙНЫ ОАО «РОСТСЕЛЬМАШ» ПРИЗНАНЫ ЛУЧШИМИ МАШИНАМИ 2013 ГОДА

Сразу три комбайна "Ростсельмаша": зерноуборочные ACROS-580 и ACROS-590Plus, кормоуборочный DON-680M названы лучшими сельскохозяйственными машинами 2013 г. Техника компании победила в трех из девяти номинаций всероссийского конкурса.

Конкурс "Лучшая сельскохозяйственная машина 2013 г." проводился по инициативе департамента научнотехнологической политики и образования Минсельхоза страны при поддержке медиа-группы "Крестьянские ведомости" и Ассоциации испытателей сельскохозяйственной техники и технологий (АИСТ). Среди аграриев и машиностроителей он пользуется особым авторитетом, так как в качестве экспертов выступают сами сельхозтоваропроизводители, которые голосуют за ту или иную марку техники, основываясь на собственном опыте.

В этом году в адрес организаторов конкурса поступило 1304 анкет специалистов АПК, на звание лучшей машины ими было заявлено 772 марки техники, в том числе 60 зерноуборочных комбайнов, 90 единиц кормозаготовительной техники. Они оценивались по четырем основным потребительским свойствам: качество работы, надежность, сервис и цена.

В результате подсчета всех голосов комбайны "Ростсельмаша" были признаны безоговорочными лидерами в трех номинациях: "Лучший зерноуборочный комбайн" (ACROS-580 - 424 балла), "Лучшая кормозаготовительная техника" (DON-680M - 378 баллов) и "Лучшая новинка 2013 г." (ACROS-590Plus - 98 баллов).

"Мы благодарим всех наших потребителей, проголосовавших за марку "Ростсельмаш". Для нас это лучшая оценка труда многотысячного производственного коллектива, - говорит директор по маркетингу "Ростсельмаша" Алексей Мошненко. - На протяжении всей истории компания остается верна своим принципам: выпускать качественную, надежную, высокопроизводительную технику для тех, кто работает на земле, предлагать аграриям наиболее верные и экономически эффективные решения по выполнению сельскохозяйственных работ. Это правило применимо к каждому продукту компании на всем его жизненном цикле: от разработки до сервисного обеспечения".

По мнению руководства компании "Ростсельмаш", конкурс "Лучшая машина" является своеобразным барометром ситуации и настроений на рынке сельхозтехники России. И то, что сельхозтоваропроизводители в очередной раз отметили ее продукцию, является свидетельством движения в правильном направлении.

Это подтверждается и сравнением результатов конкурса разных лет. Не первый год высшую строчку в рейтинге кормоуборочной техники занимает DON-680M. Хозяйства, использующие машины данной марки, отмечают надежность конструкции и стабильно высокие показатели кормозаготовки, достигаемые механизаторами на этих комбайнах.

Лучшей новинкой года признан ACROS-590Plus, поставленный в серийное производство в 2013 г. Его конструкция разработана с учетом работы в самых сложных агроклиматических условиях.

По мнению экспертов, особенно показательной стала победа зерноуборочного ACROS-580. Спустя 2 года после того, как машина была признана лучшей новинкой, она уверенно заняла первое место в номинации "Лучший зерноуборочный комбайн". Для данной модели участие в конкурсе стало завершающим аккордом минувшего уборочного сезона, который полностью прошел на победной ноте. В июне ACROS-580 успешно выступил в сравнительных соревнованиях с зарубежными аналогами, превзойдя их по многим ключевым параметрам.

Таким образом, оценка аграриев, высказанная путем прямого голосования при определении лучших сельхозмашин на рынке России, расставила приоритеты и показала истинное положение дел в области сельхозмашиностроения.

Компания "Ростсельмаш" входит в пятерку крупнейших мировых производителей сельскохозяйственной техники. В составе 13 предприятий, производственные площадки которых расположены в Канаде, России, США, Украине и Казахстане. Продуктовую линейку "Ростсельмаша" составляют 24 типа сельскохозяйственной техники, более 150 моделей и модификаций. Потребители 26 стран выбирают технику "Ростсельмаш". Разветвленная дилерская сеть по всему миру гарантирует оперативное сервисное обеспечение. (Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

№19 (253) 1 – 15 ноября 2013 г.

СТАНКОСТРОИТЕЛЬНАЯ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

РОССИЯ: ЧИСТЫЙ УБЫТОК ОАО «САВЕЛОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» ЗА 2012 ГОД ПРЕВЫСИЛ 100 МЛН. РУБ.

Чистый убыток ОАО "Савеловский машиностроительный завод" (Тверская обл., Кимры) за 2012 г. вырос более чем в 14 раз до 102 млн. руб. с 7.2 млн. руб. Об этом сообщается в материалах Савеловского машзавода.

Объем продаж Савеловского машзавода за прошлый год вырос до 712 млн. руб. с 664 млн. руб. по итогам 2011 г. Валовый убыток составил 125 млн. руб. по сравнению с валовой прибылью годом ранее из-за роста себестоимости продукции.

Кредиторская задолженность Савеловского машзавода за год сократилась до 2.568 млрд. руб. с 3.322 млрд. руб.

Савеловский машиностроительный завод - одно из крупных станкостроительных предприятий России. Завод выпускает металлообрабатывающие станки с ЧПУ и специализированное технологическое оборудование. С мая 2004 г. Савеловский машзавод входил в состав группы компаний "Бородино". После начала экономического кризиса в 2008 г. на заводе было введено конкурное управление, конкурсным управляющим на данный момент является Ирина Большакова. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: УРАЛЬСКАЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ (УМК) «ПУМОРИ» ПОДВЕЛА ИТОГИ УЧАСТИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ «ЕМО»

Завершила работу международная выставка ЕМО (Ганновер, 16-21 сентября), в которой Уральская машиностроительная корпорация "Пумори" приняла в очередной раз самое активное участие. "Пумори" была одним из трех российских экспонентов и принимала посетителей на хорошо организованном и заметном стенде.

Одной из задач участия в выставке было продвижение брэнда "Пумори". Как отметил коммерческий директор корпорации Олег Полукаров, "мы были приятно удивлены высоким уровнем узнаваемости нашего брэнда среди не только российских, но и зарубежных предприятий. Многие из подходивших к нашему стенду посетителей говорили, что они знают нас и предлагаемую нами продукцию, желают познакомиться с нашими новинками, выражали удовлетворение по поводу того, что все-таки есть российское предприятие, которое выступает на ЕМО с качественным, привлекательным стендом. С другой стороны, мы сами, интересуясь новинками в металлообработке, посетили множество стендов зарубежных производителей оборудования и инструмента, и не раз оказывалось, что увидев наши визитные карточки, сотрудники этих компаний заявляли, что знают "Пумори" и хотят сотрудничать".

На стенде "Пумори" выставлялись образцы вспомогательного инструмента собственного производства, в т. ч. новейшие разработки - уникальный высококачественный инструмент, соответствующий самым современным требованиям и международным стандартам. Это, прежде всего, прецизионные расточные системы с цифровой индикацией, а также наборы расточных систем марки Pumori: именно эта продукция вызвала наибольший интерес у посетителей стенда, представлявших порядка ста предприятий из разных стран.

Выставка ЕМО традиционно служит также местом совместной работы "Пумори" с партнерами. Сотрудники предприятий корпорации работали на стендах поставщиков, помогая им продвигать оборудование и инструмент. Проведены переговоры руководства корпорации и ее предприятий практически со всеми корпоративными партнерами: Okuma, Fastems, AMS, Ingersoll, Bison, WTO и др. На этих переговорах обсуждались перспективы дальнейшего развития сотрудничества, в т. ч. и путем создания производственной базы в России. Прошли переговоры и с нашими дилерами в странах Восточной Европы, об участии с их помощью в выставках в Польше и Болгарии. Проведена работа по развитию дилерской сети: достигнуты договоренности о продвижении вспомогательного инструмента Римогі в Западной Европе и ряде промышленно развитых стран Азии.

ЕМО этого года снова побила ряд рекордов. На ней было представлено более 2100 экспонентов из 43 стран. Посетило выставку 145 тыс. человек более чем из ста государств. При этом, как отмечается в отчете организаторов выставки, каждый второй посетитель относился к числу руководителей своего предприятия и имел полномочия принимать решения по капиталовложениям.

Участие корпорации "Пумори" в крупнейшей выставке ЕМО упрочнило ее комплексное предложение, предназначенное для решения задач машиностроительных предприятий Российской Федерации. (Пресс-служба УМК "Пумори"/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: КОРПОРАЦИЯ OKUMA ПОКАЗАЛА НОВУЮ ЭКСПОЗИЦИЮ НА EMO HANNOVER - 2013

Сразу 13 новых обрабатывающих центров представила японская корпорация ОКИМА на крупнейшей выставке станкостроения, машинного оборудования и металлообработки EMO Hannover - 2013. На стенде площадью 1500 кв. м производитель представил самое современное металлорежущее оборудование - многофункциональные, токарные, фрезерные и шлифовальные обрабатывающие центры.

Среди новинок - многофункциональный обрабатывающий центр MU-6300V (L), который обеспечивает высокую эффективность и производительность при пятиосевой обработке. Этот станок имеет достаточно жесткую двухколонную структуру и низкий центр тяжести перемещения заготовки, что позволяет осуществлять сверхмощную резку на высокой скорости.оборудование Ось С с прямым приводом, мощностью двигателя 15 кВт и частотой вращения до 700 об./мин дает возможность производить на станке токарную обработку зажатых заготовок.

Также в центре внимания экспозиции концептуально новые модели самой популярной серии многофункциональных центров OKUMA - MULTUS U3000 и MULTUS U4000. Базируясь на цельной прямоугольной плоской станине, они обеспечивают увеличенный ход по оси Y, имеют более высокие мощности двигателя для вращающегося (фрезерного) инструмента, оснащены второй револьверной головой (опция), а также новой стойкой ЧПУ OSP P-300 с увеличенным монитором (19 дюймов по диагонали) и более эргономичной панелью управления. (Пресс-служба "Пумори-инжиниринг инвест"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

БЕЛАРУСЬ: ХОЛДИНГ «АМКОДОР» ОТПРАВИЛ В КАЗАХСТАН 30 СНЕГОУБОРОЧНЫХ МАШИН

Холдинг "Амкодор" отправил в октябре в Казахстан 30 снегоуборочных машин, сообщили на предприятии.

Погрузочные универсальные машины для уборки снега "Амкодор-37" уже зарекомендовали себя в Казахстане и в условиях снежной зимы 2012 г. оказались там просто незаменимы, отметили в холдинге. И вот сейчас отправлена очередная партия из 30 машин, изготовленная в ЗАО "Амкодор-Пинск". Она поступила в распоряжение акимата Алматы.

В настоящее время в Казахстане эксплуатируются погрузчики и универсальные погрузчики грузоподъемностью 3-5 т, широкая гамма машин по уплотнению грунта, дорожных оснований и покрытий, аэродромно- и снегоуборочная техника, погрузчики с бортовым поворотом. С 2011 г. продвижением продукции холдинга в Казахстан занимается дистрибутор - ТОО "Амкодор-Астана". В ближайшее время будет закуплена еще одна крупная партия погрузочных универсальных машин "Амкодор-37" для Казахстана.

ных машин "Амкодор-37" для Казахстана. Холдинг "Амкодор" - один из крупнейших производителей дорожно-строительной, коммунальной, снегоуборочной, лесной, сельскохозяйственной и другой специальной техники в СНГ и Европе. Ежегодно предприятия холдинга выпускают более 5 тыс. единиц специальных машин свыше 80 моделей и модификаций, которые эксплуатируются более чем в 30 странах. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛСЯ ИННОВАЦИОННЫЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

На открытии нового завода VERTA генеральный директор группы компаний "Уралкран" Сергей Кравчук, управляя огромным краном с помощью пульта, раскачал крюк с подвешенной к нему символической бутылкой шампанского и разбил ее ударом о железную балку. Так было пущено первое в истории современной России предприятие по производству талей, мостовых кранов и крановых комплектов.

Первую сваю нового предприятия заложили в апреле 2012 г., и за 18 месяцев завод был построен. На стадии строительства завод посещал губернатор Челябинской области Михаил Юревич. Глава региона считает, что у завода большие перспективы, ведь крановое оборудование так или иначе присутствует на каждом заводе в стране. "Руководитель предприятия Сергей Кравчук - настоящий энтузиаст своего дела, который вник в суть бизнеса и смог хорошо закрепиться на рынке. Примечательно, что сам Кравчук родом из этих мест: он родился в пос. Первомайском (Коркинского р-на)", заметил тогда губернатор.

Благодаря проекту VERTA, к 2015 г. "Уралкран" рассчитывает стать крупнейшим комплексным поставщиком подъемно-транспортного оборудования: от талей и легких подвесных кранов до сложнейших грузоподъемных машин. "Мы предлагаем нашим клиентам разработку, производство, монтаж и сервис - все, что связано с грузоподъемной техникой, работающей в диапазоне от 250 кг до 500 т,- рассказал генеральный директор группы компаний "Уралкран" Сергей Кравчук. - Линейка продукции совершенствуется постоянно. Заказчик получает крановое оборудование, созданное именно для него".

В ближайшем будущем уральские краностроители планируют взять новый рубеж - выйти на мировой уровень. Ведь по уровню качества, сервиса и цены краны, выпущенные в Челябинской области, могут составить конкуренцию мировым краностроительным концернам. Пока объемы продаж - около 0,5 млрд. руб., но перед коллективом стоит задача за два года увеличить их до 2 млрд. "Наша задача - занять более 30% рынка России и, возможно, выйти на западный, - сказал Сергей Кравчук. - Рынки Казахстана, Украины, Беларуси мы считаем своими изначально. Но цели в дальнейшем могут быть более амбициозными - это Италия, Германия и так далее".

Председатель правительства Челябинской области Сергей Комяков, посетивший церемонию открытия завода, заметил: "Такой инвестиционный проект, который реализован "в чистом поле", с нуля - особо значим для нашего региона. Во-первых, здесь не какой-то крупный промышленный центр, которому хорошо знакомы инвестпрограммы и проекты крупного бизнеса - не Челябинск, не Магнитогорск, не Златоуст. Завод открыт в небольшом Коркино. Второе - это дополнительные рабочие места. Вы знаете, что это город угольный, угольная компания рано или поздно все равно прекратит деятельность, сегодня она уже совсем не те объемы производит, как когда-то. И появление на территории Коркинского района нового производственного объекта - это дополнительные рабочие места, это хорошая заработная плата, это, в конечном итоге, - благополучие семей".

VERTA является инновационным машиностроительным предприятием. Именно это направление, по оценкам экспертов, является одним из резервов развития экономики Челябинской области и Уральского федерального округа. Губернатор Челябинской области Михаил Юревич уже вынес на федеральный уровень предложения по поддержке этого сектора промышленности. По мнению Юревича, без "национального проекта" движение в этой отрасли будет медленным, поэтому ей необходима господдержка сопоставимая с той, которая оказывается агропромышленному комплексу. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ (НПО) «ВНИИПТМАШ» ПОСТАВИТ КРАН ДЛЯ ГРУППЫ «МЕЧЕЛ»

ОАО "НПО "ВНИИПТМАШ" (дочернее предприятие "Уралмашзавода") заключило контракт на поставку крана мостового электрического магнитного с поворотной тележкой грузоподъемностью 20+20 т для Челябинского металлургического комбината (входит в группу "Мечел"). Общий объем поставки - около 150 т.

Кран будет установлен в прокатном цехе ЧМК и использоваться для транспортировки пакетов фасонного металлопроката. С этой целью траверсы крана будут оборудованы электромагнитами.

"Компания "Мечел" открыта новым, современным решениям, - рассказал Анвар Валитов, руководитель представительства ОАО "НПО "ВНИИПТМАШ" в Екатеринбурге, - кран будет оснащен частотно-регулируемыми приводами, позволяющими осуществить плавное регулирование скоростей подъема и пере движения, а также снизить потребление реактивной мощности. Механизмы передвижения и вращения тележки будут оснащены мотор-редукторами".

НПО "ВНИИПТМАШ" имеет большой опыт проектирования и изготовления кранов для предприятий черной металлургии. В последние годы такие краны изготовлены для Магнитогорского металлургического комбината, Северстали, Объединенной металлургической компании. Год назад для компании "Мечел" по проекту ВНИИПТМАШа был изготовлен и поставлен пратцен-кран грузоподъемностью 17 т. (Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

ГЕРМАНИЯ: КОНЦЕРН JUNGHEINRICH ПОДВЕЛ ИТОГИ ВЫСТАВКИ CEMATRUSSIA-2013

В Москве прошла IV Международная выставка складского оборудования и технологий CeMATRussia, участником которой стал немецкий концерн Jungheinrich. Специалисты компании, принимавшие участие в мероприятии, заявили, что CeMATRussia-2013 стала самой успешной для Jungheinrich за всю историю существования выставки.

По итогам четырех дней число посетителей стенда Jungheinrich оказалось на 25% выше по сравнению с показателями прошлого - также удачного для компании - года.

Jungheinrich представил публике CeMATRussia ведущие модели своей техники: электрический штабелер EJC-214, электрическую поводковую тележку ERE-120, дизельный погрузчик DFG-320, электрический погрузчик EFG-215, комплектовщик заказов серии EKS и ричтрак ETV-320.

Особым спросом среди гостей выставки, по словам специалистов Jungheinrich, пользовалась система управления парком ISMOnline, впервые продемонстрированная в рамках CeMATRussia. Наибольший интерес система вызвала у представителей крупных компаний, парк погрузчиков которых распределен среди нескольких складских площадок, что в сочетании с высоким уровнем повреждения техники делает ISM Online незаменимым решением для управления складским парком. Инновационная система позволяет отслеживать, контролировать и оптимизировать работу погрузчиков на складах предприятия. Для доступа к данным используется портал управления Jungheinrich, позволяющий проверять текущее состояние техники на складе практически из любой точки мира в безопасном режиме. ISM Online может предоставлять консолидированную информацию о затратах, а также об эффективности использования и авариях погрузчиков всего парка.

Вторым ИТ-решением от Jungheinrich стала система WMS (Warehouse Management System) - авторская разработкой Jungheinrich, которая успешно работает на складах и заводах компаний во всем мире, в том числе, на недавно открытом логистическом центре запасных частей Jungheinrich в Кальтенкирхене.

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)

ЮАР: BELL EQUIPMENT ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКЕ ВАИМА-2013

Впечатляющий стенд компании расположился на обширной территории на улице. Вниманию посетителей было представлено 28 единиц различных видов спецтехники.

B50D Ejector - одна из долгожданных новинок, представленных на стенде компании. B50D Ejector специально спроектирован для тяжелых условий работы и перевозки грузов. Основной спецификой этих моделей является повышенная безопасность на склонах, где есть вероятность опрокидывания из-за смещения центра тяжести самосвала при подъеме кузова. Вторым огромным плюсом B50D Ejector является возможность равномерной разгрузки, что позволяет отказаться от бульдозера для последующего разравнивания.

Впервые широкой аудитории показан новый самосвал B60D. На настоящий момент самосвал проходит последние тесты, по результатам которых будет налажен серийный выпуск. B60D не имеет аналогов и является самым большим шарнирно-сочлененным самосвалом в мире.

Презентация Е-серии - пятого поколения самосвалов BELL - стала еще одной ожидаемой новинкой выставки. Е-серия шарнирно-сочлененных самосвалов BELL была представлена сразу двумя моделями - B20Eи B30E, любезно предоставленных в качестве экспонатов на выставку клиентами BELL Equipment. Самосвалы Е-серии уже введены в эксплуатацию и имеют множество положительных отзывов от благодарных клиентов.

За 4 дня стенд BELL посетило более 7000 человек. Участие в выставке обеспечило компанию новыми перспективными знакомствами и способствовало подписанию нескольких выгодных контрактов. (Трактор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ И СУДОРЕМОНТНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ В СУДОСТРОЕНИЕ КРЕДИТ НА 5 МЛРД. ГРН.

Минпромполитики изучает возможность предоставления гарантированных государством кредитов украинским предприятиям судостроительной отрасли на 5 млрд. грн.

Об этом информирует пресс-служба КМУ. "Минпромполитики разрабатывает возможность предоставления государственных гарантий, чтобы привлечь кредиты на украинские предприятия судостроительной отрасли в объеме около 5 млрд. грн. Продолжается работа и над тем, чтобы создать государственный заказ на строительство судов и плавучих конструкций, а именно на технику для проведения дноуглубительных работ в портах", - говорится в сообщении.

Развитие и поддержка судостроительной промышленности является одним из приоритетов правительства. Ведь развитие судостроения всегда был показателем научно-технического уровня страны, ее промышленного потенциала.

Одновременно в мировом судостроении за последние 10-15 лет произошли значительные изменения. Основной рынок перебазировался в Азию. Сегодня на долю трех ведущих судостроительных государств - Китая, Южной Кореи и Японии - приходится более 90% мирового портфеля заказов. Лидерами по количеству заказов на мировом рынке судостроения являются Китай и Корея. Они производят из собственного металла корпуса судов, затем комплектуют навигационным оборудованием, изготовленным в Европе.

Украинские судостроители тоже пока производят основном корпуса судов, но постепенно наращивают полное производство судов. По данным журнала "Fairplay Solution", Украина входит в десятку крупнейших судостроительных держав Европы. (Metalmonitor/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

УКРАИНА: ПАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЗАЛИВ» НАЧАЛО РЕКОНСТРУКЦИЮ СУХОГО ДОКА И МОДЕРНИЗАЦИЮ В ЦЕХАХ

Доковый комплекс является одной из важнейших составляющих производственных мощностей "Залива": именно здесь сосредоточена основная работа по крупнотоннажному судостроению, а также по исполнению судоремонтных заказов. А наличие в сухом доке завода (длина - 364 м, ширина - 60 м) съемного промежуточного затвора позволяет использовать его как двухкамерный, обеспечивая при этом выполнение нескольких независимых работ.

По информации предоставленной службой главного инженера вопрос реконструкции сухого дока завода назрел давно. Конечно, текущий ремонт кранового оборудования и систем подачи воздуха и газов на предприятии проводился регулярно, что же касается ремонта главного и промежуточного затворов дока, то с момента ввода объекта в эксплуатацию, а именно с 1971 г., восстановительные работы не проводились ни разу. Ультразвуковое обследование толщин металла показало, что в некоторых местах износ сооружения составлял около 60%.

В настоящее время к ремонту промежуточного затвора на "Заливе" уже приступили: проводятся работы по очистке затвора от ила, замене металла и его окраске, завершается ремонт насосного оборудования дока. После завершения этих работ заводчане приступят к ремонту главного затвора, который с помощью водолазов будет демонтирован на специально изготовленные понтоны, а после транспортирован в цеха завода, где и будут проведены ремонтные работы.

Кроме того, на заводе начата модернизация гальванического участка горячего цинкования зачистки и окраски труб. Этот комплекс работ в качестве одного из мероприятий по повышению эффективности производства был рекомендован немецкой консалтинговой компанией IMG.

Выполнение всех этих работ было запланировано более года назад, однако вследствие большого объема работ по судостроению реализовать их было невозможно. Нынешний временных простой предприятия позволяет вспомогательным службам завода провести необходимые ремонтно-восстановительные работы, перед тем, как загрузка "Залива" снова станет максимальной.

ПАО "Судостроительный завод "Залив" специализируется на коммерческом судостроении, строительстве судов для нефтегазового сектора, изготовлении оффшорных конструкций и продукции судового машиностроения. Завод имеет 2 технологические линии постройки судов - стапель грузоподъемностью 2300 т и сухой док длиной 360 м и шириной 60 м. (Морская биржа/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ ХОЧЕТ СДЕЛАТЬ СУДОСТРОЕНИЕ БОЛЕЕ ЭКОЛОГИЧНЫМ И СОВРЕМЕННЫМ

Минпромторг заказал разработку двигателя, который позволить морским и речным судам перейти на новый вид топлива - сжиженный природный газ (СПГ). Внедрение новой технологии, как рассчитывают чиновники, позволит снизить затраты на транспортировку на 15%, а также более чем на 20% сократить выброс загрязняющих веществ.

Минпромторг готов потратить на подготовку проектной документации судовой энергетической установки (СЭУ) на сжиженном природном газе 115 млн. руб. В ведомстве поясняют, что природный газ дешевле других видов топлива в 2-5 раз в зависимости от региона поставки, еще одним его важным преимуществом является экологичность.

В результате разработка установки на сжиженном газе позволит снизить себестоимость транспортировки (за счет снижения затрат на энергоносители). А это, в свою очередь, увеличит конкурентоспособность как морских, так и речных судов-газоходов. Новыми силовыми установками планируется оснащаться пассажирские суда на внутригородских линиях, туристические суда, суда портового флота, сухогрузы смешанного плавания и транспортные суда для перевозки СПГ. Опытный образец судна-газохода на сжатом природном газе есть у ОАО "Северо-западное пароходство". Исполнители контракта будут, в частности, ориентироваться на информацию, полученную от данной компании.

Кроме того, в работе исполнитель сможет опираться на проект переоборудования теплохода для работы на сжиженном газе, разработанный ОАО "Инженерный центр судостроения".

В документации к тендеру подчеркивается, что разработка должна быть полностью российского производства. Применение импортных изделий в установке допускается только по согласованию с Минпромторгом.

По словам Андрея Власова, главного инженера проекта ООО "Итари" (эта компания занимается разработкой проектов освоения нефтегазовых месторождений и транспортировки газа, в том числе перспективными морскими нефтегазовыми проектами), на сегодняшний день у судостроителей нет стимулов заниматься строительством судов на сжиженном газе. В отличие от Запада в РФ судостроители не имеют преимуществ по налогам, объясняет он. Кроме того, нет бункеровочной инфраструктуры для обеспечения таких судов топливом.

"Газпрому" создание такой инфраструктуры в принципе интересно, но, так как нет судов на газе, строить ее нет стимулов, - комментирует Власов. - Единственное, что можно поставить в актив, - появление правил Российского морского регистра судоходства по проектированию и постройке судов, использующих природный газ в качестве топлива. С 1 января 2014 г. они должны быть введены в действие".

При этом эксперт отмечает, что разработать проект судна на газе - не проблема для основных судостроительных проектных бюро. Вопрос лишь в том, кто будет заказчиком.

Как отмечает главный редактор отраслевого портала "Корабел.ру" Николай Ивакин, переход на сжиженный газ экономически и экологически обоснован с учетом возрастающих требований, особенно на Балтике и Северном море. Однако эксперт не уверен, что при текущей неразвитой инфраструктуре для сжиженного газа судовладельцы с энтузиазмом откликнутся на необходимость перехода на новое топливо.

В целом, как заявил глава Минпромторга Денис Мантуров, модернизировать российское судостроение реально, в России для этого имеются компетенции. В качестве примера он привел реализацию ФЦП "Развитие гражданской морской техники". За первые три года, по его словам, программа была перевыполнена. Было создано 640 производственных технологий мирового уровня и свыше 50 готовых к реализации проектов судов и морской техники.

В конце августа президент России Владимир Путин провел совещание по развитию гражданского судостроения, на котором констатировал, что заказчики приходят на российские судостроительные заводы, но не могут получить гарантий по срокам, качеству и стоимости товара, поэтому обращаются к иностранным производителям. Президент отметил, что необходимо менять текущую ситуацию, а для этого российским предприятиям нужно осваивать новые типы судов, которые бы соответствовали мировому уровню. (ТС ВПК/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

РОССИЯ: ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА СУДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПОМОЖЕТ ПОДНЯТЬ ОТРАСЛЬ

Представители судостроительных предприятий, конструкторских бюро, а также компаний нефтегазового сектора приняли участие в совещании рабочей группы Полярной комиссии Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга.

Повестка совещания включала несколько вопросов, важнейшим из которых стало обсуждение аспектов создания в Санкт-Петербурге Арктического кластера.

Состав участников совещания был довольно широким. Активное участие в обсуждении насущных проблем российского судостроения приняли сотрудники Крыловского государственного научного центра.

Проводивший совещание президент ГК "Транзас" Николай Лебедев отметил, что деятельность рабочей группы "Промышленность", направленная на создание арктического кластера должна быть максимально бизнесориентирована.

В этом же ключе выступали другие участники форума. В частности, директор департамента развития нефтегазодобычи на шельфе ОАО "НК "Ронефть" Андрей Коныгин подчеркнул, что компания уже озвучила свои потребности в морской технике для освоения шельфа. Информация передана в Минпромторг РФ.

У нефтяной компании существуют определенные претензии к отечественной судостроительной промышленности. Например, по словам Коныгина, на российских верфях "маленькие листы и дорогая сварка". Дело в том, что листы металла, из которых собираются корпуса морской техники, имеют меньшую площадь по сравнению с зарубежными аналогами, соответственно, объем сварки увеличивается, а сварка - процесс дорогостоящий. Снижение стоимости сварочных работ связано с совершенствованием технологий. Как отмечают в Крыловском научном центре, на решение этих вопросов ориентированы все основные стратегические документы судостроителей, в том числе, госпрограмма развития судостроения и разрабатываемая стратегия ОСК.

Одной из наиболее широко обсуждаемых тем стал вопрос локализации. Локализация в этой сфере судостроения принципиальным образом связана с созданием арктического кластера.

Много говорилось о процедурах переноса производства ведущих мировых компаний в Россию, в частности, в Санкт-Петербург. Однако, по мнению представителей Крыловского научного центра следует выделять два варианта или два возможных и даже параллельных пути локализации.

Как отметил заместитель генерального директора Крыловского ГНЦ Евгений Апполонов, первый путь повторяет то, что уже пройдено Россией в сфере автопрома - создание сборочных производств. Этот процесс, безусловно, имеет значение для страны, но и другой процесс не менее важен. Именно на нем заострил внимание собравшихся заместитель генерального директора Крыловского ГНЦ.

В рамках госпрограммы делается упор на создание опережающего научно-технического задела, что поддерживается государством в лице Минпромторга РФ. Наличие опережающего НТЗ позволяет говорить об увеличении доли российского инжиниринга в создании объектов морской техники, прежде всего, в арктическом исполнении.

В программных стратегических документах - в госпрограмме развития судостроения до 2030 г., в стратегии развития ОСК - говорится о том, что одной из ключевых задач является существенное увеличение доли российского инжиниринга и постепенное доведение его до 100% Российский инжиниринг подразумечает осуществление проектирования объекта силами российских компаний. Российская компания, имея хорошие связи с другими российскими партнерами, может обеспечить их привлечение к работам по созданию какого-то конкретного объекта.

В первую очередь, речь идет о судовом оборудовании, которое составляет 65-70% от стоимости объекта. Если на создание корпуса уходит около 30% средств, то весь оставшийся их объем идет на поставку оборудования различного вида - энергетического, навигационного, бурового, добычного, на технологические комплексы по переработке нефти и газа. Подключение к этим поставкам российских компаний и есть главная задача, которая позволит в значительной степени поднять российское судостроение, обеспечив ему соответствующий авторитет и прибыльность деятельности.

Евгений Апполонов подчеркнул, что это особенно важно для Санкт-Петербурга, являющегося центром судостроительной промышленности, и сосредоточившего в своей черте не только судостроительные мощности, но и многочисленные заводы по производству судового оборудования. "Если мы будем развивать эту часть локализации, - подчеркнул Евгений Апполонов, - то сможем подготовить условия для успешного функционирования российских и петербургских компаний, готовых принять активное участие в создании морских объектов. Таким образом, задача по формированию на нашей территории арктического кластера, поставленная губернатором Санкт-Петербурга Георгием Полтавченко, будет эффективно выполнена".

В выступлениях участников совещания, представителей компаний "Малахит", "Северная верфь" и др., также звучала мысль о том, что судостроительная промышленность города весьма заинтересована в развитии арктического кластера, для чего готова сотрудничать с потенциальными заказчиками морской техники.

Инициатива в освоении шельфа переходит к компании "Роснефть", и, надо надеяться, что шаги, предпринимаемые компанией, приведут к дальнейшему развитию судостроительной промышленности, к получению сложных технических заказов.

Роль Крыловского научного центра в этих процессах хорошо понимают в рабочей группе Полярной комиссии Морского совета. Крыловский центр готов взаимодействовать с "Роснефтью", и, по словам Евгения Апполонова, уже имеются договоренности о ближайших конкретных шагах по развитию такого сотрудничества.

Среди других, обсужденных на совещании вопросов, были:

- о концепции развития материально-технической базы, внедрения высокотехнологичного оборудования и создания единой системы информационного обеспечения в интересах научных исследований и промышленного освоения Арктической зоны РФ;
- о планах рабочей группы Полярной комиссии Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга по направлению "Промышленность" на 2013-2014 гг.;
- о проведении в декабре совместного совещания рабочих групп по направлениям "Промышленность", "Наука", "Образование" для выработки решений по системному взаимодействию научно-образовательного и бизнес-сообщества:
- о проведении в Санкт-Петербурге в декабре международного форума "Арктика: настоящее и будущее". (и-Маш/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

РОССИЯ: ОАО «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ» И ООО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД – СУДОСТРОЕНИЕ» ПЛАНИРУЕТСЯ ПОЭТАПНО ПЕРЕНЕСТИ НА НОВЫЕ ПЛОЩАДКИ

"Адмиралтейские верфи" и "Балтийский завод" (Санкт-Петербург) планируется поэтапно перенести на новые площадки. Об этом в ходе заседания Морской коллегии при правительстве России сообщил президент ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" Владимир Шмаков. По его словам, проект должен быть завершен к 2024 г. без ущерба для выполнения имеющихся контрактов.

"Дальнейшие инвестиции в эти старейшие предприятия отрасли уже не дают серьезного эффекта, а текущие проблемы, связанные с их нахождением в черте города, создают дополнительные сложности", - пояснил планы президент ОСК. При этом он не уточнил, куда именно будут переноситься мощности указанных верфей.

Данный план поддержал и присутствовавший на заседании Коллегии председатель президиума Экспертного совета Военно-промышленной комиссии при правительстве России Михаил Ремизов, который подчеркнул, что вкладывать средства в предприятия, работающие на устаревшей производственной базе, не имеет смысла.

Бывший владелец "Балтийского завода" - "Объединенная промышленная корпорация" (ОПК) в свое время уже анонсировал планы по выносу мощностей предприятия, однако они натолкнулись на противодействие общественности и городских властей. В свою очередь, ОСК ранее заявляла о планах по выносу мощностей "Адмиралтейских верфей" на о. Котлин. однако этот проект также подвергся критике из-за сложностей в его реализации.

ОАО "Адмиралтейские верфи" - базовое предприятие судостроительной отрасли, центр неатомного подводного кораблестроения России. Предприятие входит в состав ОАО "Объединенная судостроительная корпорация". В настоящее время мощности предприятия полностью загружены - на верфи успешно реализуется ряд контрактов для российских и зарубежных заказчиков. В строительстве находится две серии подводных лодок: проект 636.1 для иностранных ВМС и проект 636.3 для ВМФ России. В постройке также находится спасательное судно "Игорь Белоусов" с глубоководным аппаратом "Бестер-1" на борту. Численность предприятия составляет 6500 человек.

"Балтийский завод" входит в "Объединенную судостроительную корпорацию" (ОСК). Специализируется на строительстве надводных кораблей 1-го ранга, судов ледового класса (ледоколов, многофункциональных судов-снабженцев, судов технического обеспечения работ на шельфе) с атомными и дизель-электрическими силовыми установками, атомных плавучих энергоблоков, плавучих опреснительных комплексов.

Для сохранения трудового коллектива и компетенций в рамках ОСК было создано ООО "Балтийский завод - судостроение", в которое перешла большая часть работников ОАО "Балтийский завод". Новому юридическому лицу были переданы судостроительные и машиностроительные компетенции стратегического предприятия. Задачами ОАО "Балтийский завод" остаются содержание в порядке имущественного комплекса завода и защита государственных имущественных интересов в судебных процессах.

Портфель заказов ООО "Балтийский завод - судостроение" сейчас составляет около 60 млрд. руб. Крупнейшие из них: атомный ледокол 60 МВт, дизель-электрический ледокол 25 МВт, плавучий энергоблок первой в мире плавучей атомной теплоэлектростанции. Оборот предприятия за 2012 г. составил около 9 млрд. руб., чистая прибыль - 50 млн. руб. (PortNews/Машиностроение Украины. СНГ, мира)

РОССИЯ: КОНСОРЦИУМ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ ПОЛУЧИТ 75% ОАО «ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЗАВОД «ЗВЕЗДА»

Консорциум частных инвесторов получит 75% в судостроительной верфи "Звезда", "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) сохранит за собой 25%, сообщил глава Минпромторга Денис Мантуров.

"75% участия в Дальневосточном центре судостроения (владеет 100% "Звезды") будет принадлежать группе инвесторов, в том числе "Роснефти и "Газпромбанку", 25% останется за ОСК", - сказал министр.

По словам Мантурова, для строительства верфи консорциум будет привлекать кредитные ресурсы.

В федеральном бюджете средства на этот проект предусмотрены начиная с 2016 г. "Когда мы финализируем эту сделку в каких-то параметрах, тогда мы будем понимать, как будут финансировать до конца этот проект инвесторы и каким будет участие со стороны государства", - пояснил Мантуров. Верфь крупнотоннажных судов "Звезда" должна быть построена к 2018 г., однако в настоящее время наблюдаются проблемы с финансированием проекта. Ранее из него вышли корейские инвесторы.

В настоящее время верфь – 100%-ная "дочка" Дальневосточного центра судостроения, который, в свою очередь, является 100%-ной "дочкой" "Объединенной судостроительной корпорации". Предполагается, что на "Звезде" будет строиться техника для освоения шельфовых месторождений.

В конце августа на совещании с участием президента РФ Владимира Путина было принято решение, что достройкой верфи займется консорциум частных инвесторов во главе с "Роснефтью" и "Газпромбанком". Сообщалось также, что в консорциум инвесторов готов войти "Совкомфлот". (Morvesti.ru/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

РОССИЯ: ОАО «КРАСНОЯРСКАЯ СУДОВЕРФЬ» СПУСТИЛО НА ВОДУ ОЧЕРЕДНУЮ БАРЖУ-ПЛОЩАДКУ ДЛЯ ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО» (ЕРП)

Красноярская судостроительная верфь осуществила спуск на воду нового несамоходного судна.

Оно стало двадцать шестым в общей программе обновления флота Енисейского речного пароходства (ЕРП), чьим дочерним предприятием является Красноярская судоверфь. В 2013 г. это первое судно, которое сошло со стапелей судоверфи.

"БП-3004" - четвертая баржа в проекте 1960, имеющая самую большую грузоподъемность в 3000 т. Судно построено по заказу ОАО "Енисейское речное пароходство" и предназначено для перевозки грузов открытого хранения (лес, уголь, минерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров. Первое судно этого проекта было построено в 2011 г.

По мнению генерального директора ОАО "ЕРП" Александра Иванова, "на сегодняшний день, самому большому износу подвержен, как раз несамоходный флот в условиях тяжелой судоходной обстановки и маловодности". "Обновлять его наша первоочередная задача", - считает руководитель ЕРП.

На строительстве трехтысячной баржи задействовано более 60 человек берегового состава рабочего ядра предприятия, стоимость судна составляет порядка 60 млн. руб. Работа на судоверфи не останавливается: "Сегодня, мы уже начали сборку 27-й баржи, а в конце текущего года приступим к раскройке металла 28-й баржи-площадки", - отметил генеральный директор ОАО "Красноярская судостроительная верфь" Александр Вац. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

РОССИЯ: СПЕЦИАЛИСТЫ ФГУП «КРЫЛОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР» СОЗДАДУТ ДЛЯ ОАО «ГАЗПРОМ» ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ ПРИВОД

В сентябре филиал "ЦНИЙ СЭТ" Крыловского государственного научного центра победил в конкурсе, объявленном ООО "Газпром трансгаз Томск".

Специалисты научного центра создадут для заказчика, так называемый, необслуживаемый циклоидальный электропривод с энергоаккумулятором для запорно-регулирующей арматуры, сообщает пресс-служба КГНЦ.

Необслуживаемые циклоидальные электроприводы с энергоаккумулятором (НЦЭЭ) предназначены для применения с запорной и запорно-регулирующей арматурой на объектах магистральных газопроводов, распределительных газопроводах, газозаправочных станциях, объектах добычи и подготовки газа. Данные электроприводы, отличаясь простотой, компактностью и надежностью конструкции, позволят заменить существующие электрогидравлические и пневмогидравлические приводы, которые нуждаются в частом обслуживании.

Как предполагается, НЦЭЭ не потребует обслуживания минимум в течение 20 лет, в том числе не последует затрат материалов и трудовых ресурсов. При этом полностью функционально замещается пневмогидравлический привод (по скорости срабатывания и возможности длительной работы без электроэнергии).

Принципиально новый привод позволит значительно сократить расходы на техническое обслуживание и текущий ремонт, а также затраты на МТР для линейной части.

Вместе с тем, использование нового оборудования повысит надежность и безопасность производства, снизит влияние человеческого фактора.

Стоимость осуществления этой опытно-конструкторской работы по договору составляет 79,8 млн. руб. Работа рассчитана на 3 года. (и-Маш/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

РОССИЯ: В 2013 ГОДУ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ

ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОСК) ВЫРАСТЕТ

Портфель заказов ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОАО "ОСК") в 2013 г. вырастет на 39,9% (в стоимостном выражении до 335,9 млрд. руб. против 240,1 млрд. руб. годом ранее). Об этом сообщил в ходе Международной выставки "НЕВА-2013" в Санкт-Петербурге вице-президент по гражданскому судостроению ОАО "ОСК" Дмитрий Мироненков. По его словам, в текущем году по контрактам будет сдано судов на 88,5 млрд. руб., заключено новых контрактов на 110,5 млрд. руб.

В настоящее время предприятия ОСК строят 75 ед. гражданского флота. В том числе 30 судов для ВВП, 21 ед. морской техники для освоения шельфа, 8 ледокольных и научно - исследовательских судов, 16 судов технических флота, госнадзора и рыбоохраны. На суда рыбопромыслового флота заказов у ОСК в настоящее время нет.

По оценке Мироненкова, основной объем заказов для предприятий ОСК придется на 2016-2020 гг. (PortNews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОСК) ПОДВЕРГЛАСЬ КРИТИКЕ

Вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин принял участие в заседании Морской коллегии, где была представлена стратегия развития "Объединенной судостроительной корпорации" (ОСК).

В ходе мероприятия он высказал несколько критических замечаний по поводу текущей деятельности ОСК. В частности, Дмитрий Рогозин заявил о перекосе в деятельности корпорации в выработке документов, а не реальном развитии промышленности. "На мой взгляд, явный перекос в сторону бумаг, а не современных технологий. Если нет современных станков, то зачем нужны бумаги", - сказал вице-премьер.

Критикуя представленную на рассмотрение Морской коллегии стратегию развития корпорации, он заявил, что функции контрактования и контроля над выполнением контрактов закреплены за предприятиями ОСК, а не за центральным аппаратом. "Это не позволяет оптимально загружать имеющиеся мощности", - заявил Рогозин.

Также в проекте недостаточно четко, по его мнению, прописан вопрос социальной защиты работников: "ОСК - это не космический корабль, который летит в открытом космосе. Мы живем в одной стране".

Также вице-премьер обратил внимание на низкое качество и нестабильность поставок комплектующих и материалов. "Какое может быть управление издержками, если у нас каждый корабль строится как головное судно?", - поделился недоумением Дмитрий Рогозин.

Вице-премьер призвал главу ОСК с уважением относиться к поручениям правительства. В свете этого Дмитрий Рогозин призвал Владимира Шмакова уволить директора дальневосточного судостроительного завода "Звезда" Владимира Аверина, на предприятии которого недавно при ремонте произошло возгорание атомной подводной лодки "Томск". "Если правительство дает какие-то поручения, то их надо выполнять", - обратился к главе ОСК Дмитрий Рогозин.

Высказался вице-премьер и по поводу отставания российского судостроения от мирового уровня. Дмитрий Рогозин выявил причину этого: по его мнению, российское судостроение последовательно пропустило 3 технологических революции последних 30 лет, что не позволило вовремя перейти к новейшим методам сборки судов.

По итогам рассмотрения стратегии развития ОСК Морская коллегия при правительстве России не приняла решения об одобрении Стратегии развития "Объединенной судостроительной корпорации" до 2030 г. Проект документа был лишь принят к сведению.

По словам Дмитрия Рогозина, 2 октября рассмотрен вопрос о вхождении Консорциума инвесторов в Дальневосточный центр судостроения и судоремонта ОСК, затем проведена встреча с генеральными конструкторами, после этого уточненный вариант Стратегии будет рассмотрен президиумом ОСК и утвержден советом директоров ОСК. Только после этого документ будет представлен президенту России. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ПЕЛЛА» СПУЩЕН НА ВОДУ БУКСИР РБ-401 ПРОЕКТА 90600

На СЗ "Пелла" спущен на воду буксир "РБ-401" стр. №939 проекта 90600. До конца года будет осуществлен перегон буксира в п. Балтийск, где он будет введен в эксплуатацию в составе Балтийского флота РФ.

Буксир предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и прибрежных районах, соответствующих району плавания R3, снятия с мели кораблей и судов, тушения пожаров на плавучих объектах и береговых сооружениях, участия в операциях ЛАРН, перевозки грузов, размывки льда.

Основные технические параметры: длина наибольшая - 25,4 м; ширина наибольшая - 8,8 м; осадка - 4,2 м; скорость - 11,8 узлов; символ класса КМ Arc4 R3 Aut3 Tug по классификации PC. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

Интервью

РОССИЯ: ПРЕЗИДЕНТ NORDIC YARDS GMBH , КАК ВЫГЛЯДИТ СИТУАЦИЯ В ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОСК) СО СТОРОНЫ РЫНКА

Президент Nordic Yards GmbH Виталий Юсуфов рассказал о том, как выглядит ситуация в ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" со стороны рынка.

- Какое впечатление у вас сложилось от разрабатываемой сейчас стратегии ОСК до 2030 г.?
- В стратегии заложены только определенные векторы развития корпорации. Конкретные шаги очерчены контурно. Но, наверное, именно в этом и смысл документа определить или скорректировать направления развития такой достаточно инертной структуры, как ОСК. Конечно же, этот документ должен устроить совет директоров ОСК, у членов которого разные взгляды на развитие отрасли, а значит, он неизбежно будет говорить только о принципиальных направлениях развития. При этом очевидно, что в дальнейшем каждая из групп влияния в отрасли и правительстве будет пытаться повлиять на векторы, которые отражены в стратегии.
 - Что является центром дискуссии?
- Это вопрос о том, развиваем мы производственные мощности ОСК или научно-инжиниринговую базу отрасли. В нынешних условиях это два противоречащих вектора, во всяком случае с точки зрения финансирования.

У меня лично не вызывает вопросов обоснованность инвестиций в инжиниринг. Это ведь не наука ради науки, а конкретное направление, в том числе создание базы для эффективного управления проектами и технологическими рисками, на котором строятся дальнейшие бизнеспроцессы. Именно с четкой проработки конструктивных решений начинают все мировые судостроители. С самого начала должна быть ясная эффективная экономическая и технологическая концепция строительства и дальнейшей эксплуатации изделия.

Но в ОСК нет единой конструкторской базы, а ряд разрозненных КБ, которые проектируют узконишевые продукты и не синхронизируют работу. При этом большинство КБ военные, а инжиниринговых гражданских центров почти нет. Я понимаю, что на первый взгляд всегда логичнее инвестировать в расширение производства, в строительство красивых заводов. Но чтобы новый завод работал эффективно, необходима четкая специализация, сильное проектирование, конкретные проекты, верные с финансовой и технической точки зрения.

- На ваш взгляд, какой путь в итоге будет выбран?
- Я не исключаю, что ОСК все же в итоге де-факто пойдет в направлении развития производственных мощностей. Сейчас ОСК производственная корпорация, а

- это сложившийся уклад управления. К тому же создать инжиниринговую базу куда сложнее, чем купить или построить верфи. Важно, чтобы развитие производства было направлено в первую очередь не на создание новых мощностей в условиях их избытка в мире, а на снижение издержек и увеличение производительности труда на существующих заводах.
- В стратегии много говорится об оптимизации и модернизации нынешних мощностей ОСК. Насколько это эффективная модель?
- Все предприятия ОСК исторически ориентированы на определенные типы продукции. Это нужно учитывать при модернизации или их перепрофилировании. Я убежден, что если модернизация делается просто так, а не под конкретную производственную программу, то это просто гигантская трата денег. Несмотря на предусмотренные в стратегии масштабные планы развития отдельных предприятий, очень важно будет уйти от нынешней многовариантности и четко сформулировать будущую специализацию предприятий. Понятно, что многое делается под огромный спрос на шельфовую технику в 2015-2025 гг. Но закономерен вопрос: а чем загружать все эти мощности после 2025 г., когда спрос будет удовлетворен?
 - А какие есть варианты?
- У меня вызывает вопрос, почему ОСК вообще не позиционируется в гражданском сегменте как международная корпорация, а ориентирована только на внутренний рынок. Nordic Yards не раз предлагал вывести ОСК на мировые заказы, например, сингапурские, мексиканские, канадские. Во-вторых, не совсем ясно позиционирование ОСК на нишевых рынках: как, для кого и где корпорация будет строить промысловый флот или речные суда? А какие виды техники будет производить ОСК для шельфа все подряд, все, что закажут "Роснефть", "Газпром" и "Совкомфлот"? Но это сложно: слишком широкая номенклатура, особенно если все строить на одной площадке. Нужно выбрать конкретные компетенции и верфи для них, обеспечить инжиниринг, специализированное проектирование под нужды заказчиков. Важно прояснить предложенную дивизионную структуру ОСК, ведь большинство верфей выполняют и гражданские, и военные заказы. (Коммерсант/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: СОЗДАН ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЙ РЕФРИЖЕРАТОР

Британская Sainsbury's начала использовать рефрижератор с первым в мире естественным охлаждением для грузоперевозок замороженных продуктов.

Установка оборудования с системой охлаждения CO2 является частью программы ритейлера по использованию газа-хладагента при перевозках, направленной на уменьшение выбросов в атмосферу углекислого газа, что также включает переоборудование всех магазинов на естественное охлаждение к 2030 г.

Sainsbury's начал сотрудничество с Carrier Transicold по двухлетней пилотной программе с использованием новой технологии охлаждения без HFC для автомобильных грузоперевозок, используя модифицированную версию системы охлаждения NaturaLINE от Carrier, изначально разработанной для глубоководных морских контейнеров.

Ник Дэвис, глава управления транспорта Sainsbury's, рассказал, что: "Новая технология с использованием углекислого газа имеет меньшее воздействие на изменения в климате и мы надеемся, что она сыграет большую роль в уменьшении выброса углекислого газа. Мы будем мониторить работу программы и в случае успеха, согласно нашего плана по замещению, мы сможем сберечь более 70 тыс. т CO2 по сравнению с теперешним парком грузовых рефрижераторов".

Также в рамках Экологического Плана 20х20, Sainsbury's намерен уменьшить выбросы CO2 от транспорта на 35% к 2020 г. и достичь полного снижения на 50% к 2030 г. по сравнения с базой 2005 г. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

№19 (253)

1 – 15 ноября 2013 г.

ГОЛЛАНДИЯ: ОСУЩЕСТВЛЕН СПУСК НОВОГО СУДНА-ТРУБОУКЛАДЧИКА

На судостроительной площадке компании IHC Merwede в голландском Кримпен-ан-ден-Эйсселе спущено на воду новое трубоукладочное судно.

550-тонное судно получило наименование Sapura Diamante, сообщила пресс-служба компании. Оно построено по заказу компании Sapura Navegacao Maritima, которая является совместным предприятием Sapura Kencana и Seadrill.

Sapura Diamante - первое в серии из пяти судов-трубоукладчиков, которые компания IHC Merwede построит для данного заказчика. Проект судна разработан специалистами компании IHC Merwede.

После передачи заказчику судно Sapura Diamante будет использовано при разработке глубоководных месторождений глубиной до 2500 м в водах Бразилии в интересах бразильской компании Petrobras. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИРАН ОБЛАДАЕТ НЕОБХОДИМЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВИАНОСЦЕВ

Иран обладает необходимыми технологиями, возможностями и потенциалом для строительства больших кораблей, в том числе и авианосцев. Об этом заявил командующий ВМС Исламской Республики контр-адмирал Хабиболла Сайяри.

По его словам, если страна примет решение создать авианосцы, то военный флот готов выполнить его. "Авианосцы - высокотехнологичное оружие, обеспечивающее эффективную поддержку других боевых кораблей в открытом океане", - подчеркнул командующий ВМС. Сайяри также отметил, что вопрос создания дистанционно управляемых подводных лодок и других подводных самодвижущихся аппаратов для защиты иранских территориальных вод "стоит на повестке дня, как и другие вопросы".

Ранее контр-адмирал рассказал, что до марта 2014 г. будут введены в строй подводная лодка собственного производства "Фатех", а также ракетоносцы класса "Каман" и эсминец "Джамаран-2". Идет модернизация тяжелых подводных лодок класса "Тарек", одна из которых, "Юнус", в 2011 г. совершила поход в мировом океане продолжительностью 68 суток. Сайяри также объявил о планах заложить в следующем году учебный корабль "Халидж-э фарс" и эсминец "Саханд".

Во время войны с Ираком (1980-1988 гг.) Иран приступил к реализации собственной программы развития вооружений, чтобы компенсировать негативное воздействие введенного США эмбарго. С 1992 г. ИРИ самостоятельно производит танки, бронетранспортеры, а также ракеты и истребители. В июне спущен на воду после ремонта и модернизации эсминец "Баяндур", оснащенный ракетами типа "поверхность- поверхность" "Нур". ВМС ИРИ располагают широким набором противокорабельных ракет и крылатых ракет морского базирования - "Зафар", "Наср" и "Коусар". Готовятся испытания новейшего образца крылатых ракет морского базирования "Гадер". (ИТАР-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА АВИАНОСЦЫ

Китайская судостроительная промышленность владеет всеми необходимыми технологиями для строительства первого национального авианосца.

Такой информацией поделился генеральный директор судостроительной группы Jiangnan Shipyard Group.

По его словам, авианосец будет значительно мощнее, чем недавно продемонстрированный японский вертолетоносец DDH-183 Idzumo проекта 22DDH. Стоимость китайского авианесущего крейсера составит \$3 млрд., а со всем оборудованием, авиагруппой и кораблями охранения цена авианосной ударной группы достигнет \$16 млрд.

Строительство корабля будет вестись на верфи, расположенной на о. Чансин в Шанхае.

Ранее представители китайских военных властей заявляли, что будущее ВМС НОАК связано с развитием авианосцев. Сообщается, что в стране создана производственная база для строительства собственных кораблей этого класса, проведена "большая подготовительная работа". "Компания "Цзяннань" имеет все возможности для строительства авианосца на правах интеллектуальной собственности", - говорит руководитель компании. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

НИДЕРЛАНДЫ: ВЕРФЬ IHC MERWEDE СПУСТИЛА НА ВОДУ МОРСКОЙ ТРУБОУКЛАДЧИК SAPURA DIAMANTE

На нидерландской верфи IHC Merwede состоялась церемония спуска на воду и имянаречение судна-трубоукладчика Sapura Diamante, сообщает пресс-служба судостроительной компании.

Судно-трубоукладчик строится по заказу Sapura Navegacao Marítima, совместного предприятия Sapura Kencana и Seadrill, является первым в серии из 5 морских судов, проект которых был спроектирован IHC Merwede. После передачи 550-тонного судна заказчику Sapura Diamante будет использовано при разработке глубоководных месторождений глубиной до 2500 м в водах Бразилии в интересах бразильской компании Petrobras.

Габаритная длина судна - 145,9 м, ширина - 29,9 м, высота - 13 м, осадка - 7,2 м, максимальная осадка - 8,3 м, дедвейт - 7025 т, максимальный дедвейт - 10070 т, экипаж и персонал - 120 человек. (PortNews/<u>Машиностроение Украины,</u> СНГ, мира)

НОРВЕГИЯ: РАЗРАБОТАН ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ СУДНА

Норвежская дизайнерская компания Lade AS представила новый концептуальный проект судна, который может полностью изменить морские путешествия.

Проект получил название Vindskip, пишет Nanonewsnet. Концепт представляет собой массивный грузовой корабль, который может бороздить морскую поверхность, и "питаться", в основном, за счет энергии ветра.

В качестве паруса разработчик предлагает использовать непосредственно корпус корабля, который будет служить большим аэродинамическим крылом. В теории, это крыло будет управлять ветром, который обдувает судно, и вся сила ветра будет использоваться для движения корабля.

Специалисты Lade AS уверены, что эффективность их концепта весьма высока, так как, во-первых, это гораздо лучше для окружающей среды, безо всяких вредных выбросов. А во-вторых, просто меньше энергозатрат.

Пока сложно что-либо утверждать наверняка, так как еще не было проведено никаких тестовых круизов, а сам проект существует только на бумаге. (и-Маш/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

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

НОРВЕГИЯ: СУДОСТРОИТЕЛИ СДАЛИ ЗАКАЗЧИКУ СЕРИЮ СУДОВ ПРОЕКТА РХ 121

Норвежская судоверфь Ulstein Verft передала заказчику судно для обслуживания буровых платформ Blue Protector проекта PX121.

Судно предназначено для входящей в состав Ulstein Group компании Blue Ship Invest. Как сообщает Shipping Times, новое судно Blue Protector является последним в серии из шести судов проекта PX121, построенных по заказу Ulstein Group.

Судно построено для работы в Северном море и будет управляться компанией Atlantic Offshore. В настоящее время оно находится в Бергене.

Основные характеристики судна проекта РХ121: водоизмещение - 3600 т; дедвейт - 4150 т; длина - 83,4 м; ширина - 18 м; максимальная скорость хода - 16 узлов; грузоподъемность - может принять на борт 850 кв. м палубного груза весом 2200 т; экипаж - 23 человека; ледовый класс - Ice-C.

Корпус Blue Protector был построен на керченском судостроительном заводе "Залив". В конце апреля он был доставлен на судоверфь Ulstein Verft для окончательной достройки. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ПОЛЬША: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ДОСТРОИТ КОРВЕТ ПРОЕКТА «ГАВРОН»

Министерство обороны Польши заказало строительство трех новых тральщиков и достройку корвета проекта 621 "Гаврон", сообщает Defense News. Строительством кораблей будет заниматься консорциум компаний Naval Shipyard и Remontowa Shipbuilding, верфи которых расположены в Гдыне и Гданьске. Стоимость подписанных соглашений не разглашается. Все корабли должны быть переданы ВМС Польши в 2016 г.

Проект тральщиков, не уточняется. Второй контракт предусматривает достройку корвета "Шлензак" проекта 621 "Гаврон", заложенного в октябре 2001 г. Он будет достроен по упрощенному проекту и в составе ВМС Польши будет использоваться в качестве патрульного корабля. "ВМС Польши получат корабли, которых не будут стыдиться. И польские корабелы и верфи смогут сохранить рабочие места", - заявил после подписания контрактов премьер-министр Польши Дональд Туск.

Программа строительства корветов проекта "Гаврон" была закрыта правительством Польши в феврале 2012 г. Поводом для закрытия проекта стал резкий рост стоимости кораблей. Изначально польское военное ведомство планировало купить шесть новых корветов по 250 млн. злотых за штуку (\$80,9 млн.), однако позднее программу сократили до трех кораблей, а их стоимость выросла до 360 млн. злотых за единицу.

Командование ВМС Польши выступало против закрытия проекта "Гаврон", ежегодные расходы на который составляли около 30 млн. злотых. Изначально головной корвет проекта - "Шлензак" - планировалось принять на вооружение в 2015-2018 гг. (Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ВМС ЗАДЕРЖАТ ПОДПИСАНИЕ КОНТРАКТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО СЛЕДУЮЩЕГО ТЯЖЕЛОГО АТОМНОГО АВИАНОСЦА ТИПА «ДЖЕРАЛЬД Р. ФОРД»

ВМС США задержат подписание контракта стоимостью \$4 млрд. на строительство следующего тяжелого атомного авианосца (АВТ) CVN-79 "Джон Ф. Кеннеди" типа CVN-78 "Джеральд Р. Форд". Об этом сообщила судостроительная верфь Newport News Shipbuilding, входящая в корпорацию Huntington Ingalls, где строятся тяжелые атомные авианосцы для ВМС США. Резка металла для АВТ "Джон Ф. Кеннеди" началась в декабре 2010 г., а его поставка ВМС США намечена на 2022 г. Подписание контракта на дальнейшее строительство корабля, намечавшееся на сентябрь, теперь будет отложено примерно на год. О причинах задержки подписания контракта не сообщается.

В настоящее время верфь ведет строительство головного ABT CVN-78 "Джеральд Р. Форд" нового типа по контракту стоимостью \$4,9 млрд., выданному в 2008 г.

К настоящему времени этот авианосец стал самым дорогостоящим из когда-либо строящихся кораблей для ВМС США. После завершения постройки и оснащения корабля бортовым оборудованием его стоимость составит \$12,8 млрд., что на 22% превысит расчетную цифру по стоимости 5-летней давности.

В настоящее время на корабле установлен третий и финальный самолетоподъемник, расположенный по правому борту корабля. АВТ типа "Джеральд Р. Форд" имеют не четыре, как авианосцы предыдущего поколения типа "Нимитц", а три самолетоподъемника, что обеспечивает большую площадь полетной палубы и повышает частоту вылетов палубных самолетов.

В настоящее время ВМС столкнулись с сокращением бюджета на программу военного кораблестроения, который предусматривал выделение \$43 млрд. на строительство трех новых АВТ типа "Джеральд Р. Форд", \$34 млрд. на строительство 52 боевых кораблей прибрежной зоны (сейчас их количество сокращено до 24 единиц) и 12 новых атомных подводных лодок с баллистическими ракетами для замены ПЛАРБ типа "Огайо".

В настоящее время ВМС продолжают переговоры с судостроительной верфью по поводу уточнения суммы контракта за счет снижения стоимости издержек на строительство корабля на основании опыта, полученного при строительстве головного авианосца. (APMC-TACC/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: HUNTINGTON INGALLS INDUSTRIES (HII)

НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ЕЩЕ ОДНОГО ЭСМИНЦА ТИПА ARLEIGH BURKE

На верфи компании Huntington Ingalls Industries (HII) стартовало строительство очередного эскадренного миноносца УРО (с управляемым ракетным вооружением) типа Arleigh Burke class destroyer.

Корабль с номером DDG-114 получил название "Ральф Джонсон". Это будет тридцатый по счету эскадренный миноносец типа "Арли Берк", построенный судостроительным подразделением компании HII.

Официальная церемония, посвященная старту строительства корабля состоялась 12 сентября в Паскагуле (шт. Миссисипи). Это значит, что судостроители порезали первую сотню тонн металла для будущего миноносца.

Ожидается, что "Ральф Джонсон" будет передан ВМС США в первой половине 2017 г.

В настоящее время на верфи HII осуществляется строительство 29-го эсминца типа "Арли Берк". Он носит название "Джон Финн" (номер DDG 113). Строительство корабля началось в сентябре 2012 г., а закладка киля намечена на 4 ноября. "Джон Финн", как ожидается, будет передан флоту во второй половине 2016 г. (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ФИНЛЯНДИЯ: ГЛАВА КОМИССИИ ПО ЭКОНОМИКЕ ПАРЛАМЕНТА ПРИЗВАЛ ГОСУДАРСТВО СПАСТИ АРКТИЧЕСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

Председатель комиссии по экономике парламента Финляндии Маури Пеккаринен призвл правительство страны сделать все возможное для спасения арктического судостроения в государстве. Как передает Yle, Пеккаринен выразил неуверенность в том, что южнокорейские и российские владельцы компании STX заинтересованы в сохранении и развитии арктического судостроения в Финляндии.

Премьер-министр Юрки Катайнен заявил, что государство не может стать совладельцем судоверфей. Вместе с тем он выразил надежду на то, что судьба судоверфи STX в Раума решится положительно.

Южнокорейская судостроительная компания STX Finland в сентябре объявила о закрытии судостроительного завода в Раума. Без работы рискуют остаться свыше 600 человек. (PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФИНЛЯНДИЯ: WARTSILA OYJ ABP ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ДВИЖИТЕЛЬНЫХ УСТАНОВОК ДЛЯ ЧЕТЫРЕХ КИТАЙСКИХ СУДОВ

Wartsila, ведущий разработчик и производитель переводовых технологий для морской индустрии, заключила контракт с государственной компанией Китая Communications Imports & Export Corporation на поставку основной пропульсивной установки для четырех новых океанских спасательных судов, говорится в сообщении финской корпорации.

Суда строятся на верфи CSSC Guangzhou Huang-Pu Shipbuilding Company Ltd. и будут готовы к сдаче в конце 2014 г. Контракт был подписан во II квартале и является частью портфеля заказов, включающего в общей сложности 22 судна.

Комплект движительных установок состоит из 9-цилиндровых главных двигателей Wartsila 32, винтов регулируемого шага, коробки передач, валов генераторов и системы управления пропульсивной установки Lipstronic Wartsila 7000. Установка была оптимизирована в соответствии с требованиями заказчика и эксплуатационными задачами судов.

Так как спасательные операции осуществляются, как правило, в тяжелых погодных условиях, надежность и безопасность систем стали главным приоритетом финского производителя при разработке дизайна.

Суда будут переданы в управление Министерства транспорта Китайского правительства, аварийно-спасательной службе страны. Wartsila, поставляющая спецоборудование в Китай в течение 15 лет, стала первой европейской компанией, подписавшей Меморандума о взаимопонимании с Министерством транспорта Китая для углубления сотрудничества и дальнейшего развития двусторонних связей и обменов, отмечается в пресс-релизе финской корпорации. (Port-News/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФИНЛЯНДИЯ: WARTSILA OYJ АВР ПРЕДСТАВИЛА НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ПОДРУЛИВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ

Wartsila разработала новую серию подруливающих устройств, в продолжение уже действующих движительных систем. Новая серия движителей Wartsila с изменяемым тяговым усилием (WST) придет на смену модульных и компактных подруливающих устройств. Также действующие системы поперечных подруливающих устройств будут заменены новой серией этих типов движителей (WTT). Новые решения были разработаны в ответ на меняющиеся требования рынка, говорится в сообщении компании.

Разработка этого нового проекта была начата финской корпорацией еще в 2011 г. Последние достижения в области дизайна двигателя были реализованы с использованием современных цифровых технологий моделирования.

Этап тестирования в воде первого нового движителя (WST-45-Г) мощностью 4500 кВт начался летом. Испытания двух других типов, WST- 14 и WTT -11, планируется начать до конца года.

В ближайшие годы Wartsila будет продолжать внедрение двигателей различных размеров.

Новые движительные системы доступны для различных типов судов в зависимости от размера и характеристики. Например, WST-45-U предназначен в основном для сектора морского бурения; WST-14 предназначен для буксиров мощностью до 45 tBP, судов внутреннего плавания, а также для смешанных судов класса "река-море". Этот двигатель совместим как со средне-скоростными, так и высоко-скоростными дизельными двигателями (1800 об./мин). WTT-11 (туннельное подруливающее устройство) мощностью 1100 кВт предназначен в основном для торговых грузовых судов.

Новые комплекты WST и WTT движителей поставляются с несколькими дополнительными функциями, такими как повышенный диапазон мощности, винт с наклоном в 8 град., и новый тип с насадкой Wartsila Thruster Nozzle (WTN) предназначеный для сегмента морского бурения. (PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES (HHI) РАБОТАЕТ НАД СОЗДАНИЕМ МОРСКОГО СУДНА-ОТЕЛЯ ДЛЯ ПРОЖИВАНИЯ НЕФТЯНИКОВ

Южнокорейская компания Hyundai Heavy Industries работает над созданием морского судна-отеля для проживания нефтяников, которое, благодаря необычной конструкции, сможет сохранять устойчивость даже во время сильного шторма.

Секрет корабля заключается в U-образных резервуарах, встроенных в его корпус. Во время качки в них создаются собственные волны, при этом движение воды в резервуарах регулируется с помощью воздушных клапанов. Резервуары наполнены водой, которая приводится в движение в противофазе с силами, действующими на корпус со стороны волн.

Помимо новой технологии стабилизации на судне установят шесть гребных винтов, контролируемых при помощи GPS, которые вращаются вокруг горизонтальной оси (как и все остальные гребные винты). А она, в свою очередь, может поворачиваться при маневрировании в горизонтальной плоскости (то есть вокруг вертикальной оси). Это придает судну максимальную маневренность.

Судно строится для норвежской компании Stensj и предназначено для проживания персонала нефтяных платформ, расположенных в открытом море. Длина корабля составит порядка 150 м, он рассчитан на 800 человек. Помимо кают для рабочих на корабле предусмотрены тренажерный зал, два бассейна, сауна и офисные помещения.

Готовое судно будет передано заказчику в июне 2015 г. (Popmech.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

ТЯЖЕЛОЕ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЯ «ЗОРЯ-МАШПРОЕКТ» ПОЛУЧИТ ОТ ПАО «УКРТРАНСГАЗ» 162 МЛН. ГРН.

Производственное ремонтно-техническое предприятие "Укргазэнергосервис", филиал ПАО "Укртрансгаз", 18 сентября по результатам тендера заключило договор с ГП "Научно-производственный комплекс газотурбостроения "Зоря-Машпроект" на ремонт двигателей стоимостью 161.88 млн. грн. Как сообщает "Вестник государственных закупок", "Зоря-Машпроект" выиграла тендер на ремонт двигателей ГТД ИП-59, ДТ-71ПЗ, ДН-70, ДН-80 собственного производства.

28 августа исполняющим обязанности директора "Зори-Машпроект" был назначен Юрий Морковцев, ранее работавший в структурах "Метинвеста" Рината Ахметова.

До этого "Укртрансгаз" за четыре года заказал "Зори-Машпроекту" ремонтные работы на 65,52 млн. грн. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГП «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЯ (НПКГ) «ЗОРЯ-МАШПРОЕКТ» ПОСТАВИЛО ДВИГАТЕЛЬ НА ДОЖИМНУЮ КОМПРЕССОРНУЮ СТАНЦИЮ

ГП "Зоря-Машпроект" поставило двигатель ДУ80 мощностью 25 МВт на дожимную компрессорную станцию "Юрхаровская" одноименного нефтегазоконденсатного месторождения. Станция необходима для поддержания максимального уровня добычи газа на месторождении. Поставленное оборудование будет эксплуатироваться в качестве резервного. Об этом сообщила пресс-служба предприятия.

На ДКС "Юрхаровская" уже работают николаевские двигатели. В частности, первая очередь ДКС, состоящая из трех агрегатов суммарной мощностью 75 МВт, оснащена двигателями ДУ80 производства ГП "Зоря-Машпроект". Оборудование было поставлено по контракту 2010 г. (Metalmonitor/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ИЗГОТОВИЛО ВТОРОЙ КОРПУС КОНДЕНСАТОРА ДЛЯ КАЛИНИНСКОЙ АЭС

Изготовлены и отгружены все 8 модулей второго корпуса конденсатора для блока №2 Калининской АЭС. Оборудование прошло контрольную сборку и сдано заказчику.

Третий корпус без охлаждающих трубок находится на контрольной сборке. Далее будет выполнена набивка трубками, их развальцовка и обварка, после чего состоится окончательная контрольная сборка и сдача заказчику. Четвертый корпус уже набит трубками и готов к отгрузке. Завершение работ по данному контракту с отгрузкой оставшихся четырех корпусов планируется осуществить до конца 2013 г.

Контракт на изготовление и поставку трубных систем конденсатора для блока №2 Калининской АЭС ОАО "Турбоатом" и партнер предприятия ООО "КомплектЭнерго" (Россия) заключили в декабре 2012 г. Согласно контракту "Турбоатом" осуществит замену трубных систем конденсатора "блочно-модульного" типа с медно-никелевыми трубками турбины мощностью 1000 МВт на конденсатор с нержавеющими охлаждающими трубкам. (Metalmonitor/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ОТГРУЗИЛО ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ КАНЕВСКОЙ ГЭС

Завод "Турбоатом" отгрузил оборудование для модернизации Каневской ГЭС. Как сообщили в пресс-службе предприятия, в октябре "Турбоатом" испытал и сдал под отгрузку направляющий аппарат гидротурбины для Каневской ГЭС (станционный №9).

Специалисты предприятия в присутствии заказчика выполнили контрольную сборку оборудования и осуществили функциональные испытания, по итогам которых был подписан акт сдачи-приемки. В ходе испытаний проверялись прилегание и разворот лопаток, а также состояние уплотнений и зазоров.

На Каневской ГЭС реализуется проект модернизации горизонтальной капсульной гидротурбины с установкой нового рабочего колеса и направляющего аппарата. После модернизации на ГЭС будет установлено новое высокоэффективное поворотно-лопастное рабочее колесо диаметром 6 м с обновленной лопастной системой, а также направляющий аппарат, оснащенный новыми лопатками с улучшенным профилем. После реконструкции мощность гидроагрегата возрастет с 19,2 МВт до 23 МВт, КПД увеличится на 4%, а также повысится надежность и долговечность турбины.

В объем обязательств "Турбоатома" также входят шеф-монтаж и техническое руководство пуско-наладочными работами. (Metalmonitor/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ИЗГОТОВИЛО КАМЕРУ РАБОЧЕГО КОЛЕСА ДЛЯ КРЕМЕНЧУГСКОЙ ГЭС

В сентябре ОАО "Турбоатом" завершило первый этап работы над заказом для Ќременчугской ГЭС (станционный №7), сообщила пресс-служба предприятия.

Специалисты предприятия изготовили камеру рабочего колеса и закладные части гидротурбины. Оборудование прошло контрольную сборку и сдано заказчику до конца сентября оно будет отгружено на станцию.

Согласно контракту, заключенному в июле 2011 г. ОАО "Турбоатом" произведет реконструкцию трех поворотнолопастных гидротурбин номинальной мощностью 58 МВт с заменой рабочих колес диаметром 8 м, лопаток направляющего аппарата и подшипников. В результате выполненных работ мощность каждого агрегата возрастет до 64 МВт, КПД повысится на 4%. Также увеличится срок службы и межремонтный период оборудования.

Сроки поставок первой турбины - 2014 г., второй - 2015 г., третьей - 2016 г.

Это третья турбина Кременчугской ГЭС, которую модернизирует "Турбоатом", в июне 2009 г. после реконструкции был пущен первый гидроагрегат, в декабре 2012 г. - второй. (Metalmonitor/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

УКРАИНА: ОАО «ТУРБОАТОМ» ЗАВЕРШИЛО ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ БЛОКА №12 СТАРОБЕШЕВСКОЙ ТЭС

ОАО "Турбоатом" завершило поставку оборудования для блока №12 Старобешевской ТЭС. Как сообщает прессслужба "Турбоатома", в сентябре специалисты предприятия изготовили и сдали под отгрузку ротор низкого давления и две диафрагмы четвертой ступени.

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. ОАО "Турбоатом" осуществляет реконструкцию проточной части цилиндра низкого давления с заменой ротора, диафрагм, обойм, уплотнений и средней части корпуса ЦНД. (Центр энергетической экспертизы/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

Анализ

УКРАИНА: РОССИЯ ХОЧЕТ ЗАНЯТЬ ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ В СФЕРЕ ТЯЖЕЛОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Модернизацию украинской теплоэнергетики готов возглавить российский "Атомэнергомаш". В результате лидер отечественного машиностроения - "Турбоатом" - может отойти россиянам...

О далеко идущих планах "Атомэнергомаша" стало известно от топ-менеджеров входящей в состав госкомпании инжиниринговой фирмы "Зиомар". По словам ее коммерческого директора Андрея Савкина, представляемый им холдинг участвует буквально во всех тендерах по модернизации энергоблоков украинских тепловых электростанций. При этом уже в кратчайшие сроки россияне планируют занять лидирующие позиции в этой сфере. "Наши планы - это 50% рынка модернизации ТЭС", - заявил Савкин.

Такую долю рынка "Атомэнергомаш" планирует занять в ближайшие 15-17 лет. Этот период взят за основу потому, что как раз за это время Украина планирует реализовать программу модернизации тепловой генерации. Согласно новой Энергетической стратегии Украины к 2020 г. планируется модернизировать пылеугольные энергоблоки общей мощностью 12,2 ГВт. А в последующее десятилетие (до 2030 г.) - еще 1,5 ГВт.

Планы украинских чиновников по крупномасштабной модернизации отечественной тепловой энергетики объяснить просто. Общая установленная мощность электрогенерирующих станций страны составляет 53 ГВт, из которых 52% - у ТЭС. Притом что уже сейчас 85% блоков тепловых электростанций перешли за черту физического износа (200 тыс. часов работы). Пока такой уровень износа можно назвать проблемой энергетиков, которые все больше денег тратят на закупку топлива, при этом фиксируя снижение рабочей мощности. Но пожар полугодовой давности на Углегорской ТЭС является наглядным подтверждением тому, что тепловики в любой момент могут сменить режим штопора на пике, что неминуемо почувствуют на себе рядовые украинцы.

При таких исходных не вызывает сомнения, что Украина только выиграет от активного участия "Атомэнергомаша" в модернизации тепловой генерации. Кооперация с россиянами выглядит еще более привлекательной, поскольку они не стесняются предлагать нам финансовую помощь под реализацию подобного рода программ. Как правило, эта схема подразумевает выделение российскими госбанками кредитов, которые используются заемщиком для покупки российского же оборудования. Со стороны этот способ выглядит как финансовая игла, подсев на которую, заемщик впадает в зависимость от кредитора.

Но если реально смотреть на вещи, без внешних займов нам не обойтись: для модернизации упомянутых 12,2 ГВт ТЭС нужно более 100 млрд. грн., которых у Украины нет

Пока невозможно оценить, какую долю займут российские инвестиции в этой кампании. Но боевой настрой представителей "Атомэнергомаша" выглядит многообещающим. По их словам, уже проведены переговоры с крупнейшими игроками на рынке тепловой генерации Украины (группами "ДТЭК" Рината Ахметова и "Энергоинвест Холдинг" Игоря Гуменюка), по итогам которых российский холдинг получил предварительное согласие на то, что контракты по модернизации принадлежащих донецким бизнесменам станций будут подписаны "уже до

конца 2013 г.".

Кооперация с россиянами позволит украинским олигархам повысить КПД тепловой генерации, параллельно продлив срок службы станций минимум на 15-20 лет. Но скептики не верят в успешность такого украинскороссийского энергетического сотрудничества. Их главный аргумент - ряд "побочных" для РФ эффектов, которыми сопровождается модернизация украинских ТЭС. Один из них состоит в том, что процедура обновления мощностей тепловой генерации подразумевает в первую очередь сокращение удельных затрат топлива и повышение уровня экологичности энергоблоков. На языке энергетиков это означает приведение оборудования в соответствие со стандартами Объединения европейских системных операторов передачи электроэнергии - ENTSO-E. Это значительно расширяет потенциал Украины по экспорту собственной электроэнергии в Европу. Но Россия в таком развитии не заинтересована. потому что у нее есть далеко идущие планы по продвижению собственной энергии европейским потребителям.

Масло в огонь подливает и тот факт, что все крупные энергетические проекты замораживаются почти сразу после того, как Украина привлекает к ним Россию. Тут можно вспомнить и кооперацию российского "ТВЭЛа" с нашим концерном "Ядерное топливо", которые уже третий год не могут начать строительство завода по производству ядерного топлива в Кировоградской области. И достройку атомных энергоблоков №3 и №4 на Хмельницкой АЭС, к которой Украина еще в 2008 г. решила привлечь российский "Атомстройэкспорт". В обоих случаях вина за срыв проектов обоюдна, но в отличие от Украины Россия получает от этого реальные дивиденды: чем дольше мы не можем производить ядерное топливо, тем больше будем тратить на его закупку у России.

Этот опыт невольно наводит на мысли о том, что формула "блокируй бездействием" может быть применена и в модернизации нашей тепловой генерации. По крайней мере, для России игра явно стоит свеч, ведь провал программы по восстановлению модернизации ТЭС позволяет если не превратить Украину в электрического нетто-импортера, то оставить без рынка сбыта нашу угольную отрасль, ежегодно сбывающую до 35 млн. т угля местным теплоэлектростанциям. Этот сценарий будет означать коллапс экономики всей страны, поэтому в Киеве его вряд ли кто-то допустит.

Другой вопрос, что даже в таком случае подопечные Владимира Путина окажутся в беспроигрышной ситуации. Заявленное ныне участие "Атомэнергомаша" в модернизации украинских ТЭС - идеальный повод для создания СП с харьковским "Турбоатомом", с которым в прошлом году российский холдинг уже подписал соглашение о сотрудничестве в сфере тепловой энергетики. А этот шаг может привести к поглощению россиянами крупнейшего украинского производителя паровых турбин для тепловых и атомных электростанций. (Дмитрий Рясной, Комментарии/Ugmk.info/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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!

БЕЛАРУСЬ: РАЗРАБОТЧИКИ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ТЕПЛОВЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ ПЛАНИРУЮТ СОВМЕСТНЫЕ ПРОЕКТЫ С КИТАЕМ

Разработчики оборудования для тепловых электростанций из Беларуси и Китая планируют совместные проекты. Об этом сообщил ведущий научный сотрудник Института тепло- и массообмена им. А. Лыкова Национальной академии наук Беларуси Сергей Фисенко в ходе прошедшей в Минске 30 сентября - 2 октября XVI Международной конференции по градирням и теплообменным аппаратам.

Белорусские ученые уже много лет занимаются исследованиями повышения эффективности теплообменного оборудования ТЭЦ и достигли мирового признания в этой сфере, а в Китае интенсивно ведется строительство тепловых электростанций и существует большая заинтересованность в использовании самых современных разработок, технологий и оборудования в этой сфере, пояснил ученый. Большой интерес к сотрудничеству с белорусскими специалистами также проявляет Австралия и другие страны, где широко применяются ТЭЦ.

Одна из самых известных в мире разработок белорусского Института тепло- и массообмена - аэродинамический завихритель для градирен (охлаждающих башен). Это устройство широко применяется для модернизации охладительных установок ТЭЦ в Беларуси, поскольку позволяет ежегодно экономить на одной градирне около \$100 тыс. Примером применения являются ТЭЦ-3 и ТЭЦ-4 в Минске, ТЭЦ-2 в Гродно, где установлены самые крупные градирни в Беларуси. Такое оборудование планируют применять также на строящейся в Островецком районе Белорусской АЭС. Программой конференции запланировано посещение одной из столичных ТЭЦ.

Конференция собрала участников из 18 стран, среди которых Россия, Китай, Германия, ЮАР, Австралия, Япония, Франция, Чехия, США. Сам факт проведения конференции в Беларуси, по оценке Сергея Фисенко, является свидетельством признания белорусских научных достижений в этой сфере со стороны международного сообщества.

Ученый пояснил, что тематика градирен и теплообменного оборудования только на словах выглядит узконаправленной, на деле же на конференции широко представлены проектировщики ТЭЦ, разработчики и поставщики специального строительного оборудования и материалов, разработчики и производители современных средств промышленной диагностики, представители других направлений научных исследований.

"Любая градирня является плодом сложных инженерных и конструкторских решений, ее проектируют и возводят из лучших материалов, стойких к агрессивному воздействию экстремальных перепадов температур, влажности, химических веществ", - пояснил белорусский ученый. От показателей эффективности башенных охладителей зависит коэффициент полезного действия любой ТЭЦ в целом, поэтому не удивительно, что возведение подобной конструкции высотой 10 м стоит около \$1 млн. "Учитывая, что в Беларуси строят градирни высотой в 80 м, можно представить, насколько это дорогостоящее оборудование и насколько значимо, что белорусские специалисты имеют самое непосредственное отношение к производству такого оборудования и мировое имя в этой сфере", - подчеркнул Сергей Фисенко. Продление срока службы градирен с помощью специальных покрытий, технологии ремонта - также среди актуальных тем исследований, результаты которых будут представлены на конференции.

Международная конференция по градирням и теплообменным аппаратам является общепризнанной площадкой для организации международного сотрудничества, обмена научно-производственным опытом между академическими исследователями, разработчиками и производителями градирен, экспертами в области промышленности и энергетики. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ИЖОРСКИЕ ЗАВОДЫ» ОТГРУЗИЛО ВТОРОЙ КОРПУС РЕАКТОРА ДЛЯ НОВОВОРОНЕЖСКОЙ АЭС-2

"Ижорские заводы", входящие в Группу "ОМЗ", отгрузили заказчику - Нововоронежской АЭС-2, второй корпус реактора ВВЭР-1200.

Нововоронежская АЭС была введена в строй в 1964 г. и стала первой станцией с реакторной установкой типа ВВЭР, конструкция которой признана одной из наиболее безопасных в мире. Каждый из ныне действующих на Нововоронежской АЭС реакторов является головным прототипом серийных энергетических реакторов водо-водяного типа: ВВЭР-440 и ВВЭР-1000, изготовленных на Ижорских заводах.

Реакторная установка ВВЭР-1200 для НВАЭС-2 является головной установкой проекта АЭС-2006 и относится к самому современному поколению III+. В проекте внесен ряд конструктивных усовершенствований, которые обеспечивают повышенный уровень безопасности, соответствующий самым жестким международным требованиям, улучшение технико-экономических показателей и увеличивают срок службы энергоблока до 60 лет.

"Ижорские заводы" являются единственным в России референтным производителем реакторного оборудования с установкой ВВЭР-1200. Данный сосуд стал третьим реактором ВВЭР-1200, изготовленным на предприятии. Первый был отгружен заказчику в мае 2011 г. в рамках контракта на производство и поставку энергетического оборудования для Нововоронежской АЭС-2, подписанного в 2007 г. Второй реактор ВВЭР-1200 был изготовлен и отгружен "Ижорскими заводами" в адрес Ленинградской АЭС-2 осенью 2012 г. (Пресс-служба ОАО "ОМЗ"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЗИО-ПОДОЛЬСК» ПРОШЛО СЕРТИФИКАЦИЮ НА КОТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ПО СТАНДАРТАМ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

"ЗиО-Подольск" (входит в машиностроительный дивизион Росатома - "Атомэнергомаш") прошел ресертификацию на соответствие условиям Директивы Евросоюза 97/23/ЕС, устанавливающей требования к изготовлению сосудов, работающих под давлением, на основании технических правил и стандартов Евросоюза. Сертификат распространяется на котельное оборудование и выдан на три года.

"Сертификат соответствия Директиве 97/23/ЕС - это серьезное конкурентное преимущество "ЗиО-Подольск" и еще одна возможность напомнить рыку о самой сильной стороне брэнда "ЗиО" - качестве", - заявил генеральный директор компаний "ЗиО-Подольск" и "ЗИОМАР" Игорь Котов.

Все европейские требования по обеспечению качества определенных видов производств, включая Директиву 97/23/ЕС на сосуды под давлением, гармонизированы с нормами международного стандарта ISO 9001, которые являются основой действующей на предприятии системы менеджмента качества. Поддержание сертификата соответствия ISO 9001 - хорошая база для "ЗиО-Подольск" в решении задач по получению разрешительных документов на различные конкретные виды производства. (Пресс-служба ОАО "Атомэнергомаш"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

РОССИЯ: В ОАО «ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД» (ПМЗ) СОБРАЛИ 700-ТУЮ ГАЗОТУРБИННУЮ УСТАНОВКУ

В сентябре на Пермском моторном заводе собрали 700-тую газотурбинную установку. ГТЭ-25ПА мощностью 25 МВт будет эксплуатироваться в составе одной из восьми блочных газотурбинных электростанций (ГТЭС-25ПА), строящихся на территории ООО "ЛУКойл-Пермнефтеоргсинтез" (их общая суммарная мощность составит 200 МВт). До конца года ОАО "Пермский моторный завод" планирует изготовить еще семь ГТЭ-25ПА (договор на поставку заключен между ОАО "Авиадвигатель" и ООО "ЛУКойл-Энергоинжиниринг").

По словам начальника Управления промышленных ГТУ ОАО "ПМЗ" Михаила Игнатьева, энергетическая газотурбинная установка ГТЭ-25ПА создана на базе высокоресурсного газогенератора авиационного двигателя ПС-90А2, и, по сравнению с ГТУ, созданными на базе авиадвигателя ПС-90А, имеет улучшенные технические характеристики (в частности, повышение мощности с 23,3 до 25,9 МВт). Строящийся объект предназначен для надежного обеспечения электро- и теплоснабжением ООО "ЛУКойл-Пермнефтеоргсинтез". Электростанция представляет собой ГТУ-ТЭЦ установленной электрической мощностью 200 МВт. В составе оборудования предусмотрены газотурбинные установки с паровыми котлами-утилизаторами, а также паровая котельная. Основным и резервным топливом послужит попутный нефтяной газ. Планируемые сроки ввода электростанции в ООО "ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез": 2014 г. (первая очередь), 2015 г. (вторая очередь). Восемь ГТЭС-25ПА будут скомпонованы по две и расположены в четырех каркасно-панельных зданиях. (Пресс-служба ОАО "Пермский моторный завод"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ЗАО «УРАЛЬСКИЙ ТУРБИННЫЙ ЗАВОД» (УТЗ) ПОЛУЧИЛО НОВЫЙ ПАТЕНТ

Уральский турбинный завод получил новый патент на одноцилиндровую теплофикационную турбину для парогазовой установки.

Турбины, подпадающие под данный патент, УТЗ начал производить в 2011 г. На данный момент выпущены четыре турбоустановки мощностью 75 МВт, предназначенные для работы в составе ПГУ мощностью 230 МВт. Первые агрегаты будут пущены в эксплуатацию в ближайшее время на Ижевской ТЭЦ-1 и Владимирской ТЭЦ-2 ("КЭС-Холдинг").

"Разработка инновационных продуктов должна сопровождаться защитой интеллектуальной собственности с целью недопущения нарушения авторских прав, - отметил генеральный директор ЗАО "УТЗ" Игорь Сорочан. - Мы собираемся и дальше продолжать активную работу в направлении патентования наших изобретений".

Запатентованные конструктивные решения обеспечивают организацию в одноцилиндровой турбине для ПГУ мощностью до 120 МВт двух регулируемых отопительных и производственного отборов пара при наличии нескольких контуров подвода пара к турбине. Помимо повышения технико-экономических параметров, достигается обеспечение надежности, компактности и улучшение маневренности турбины. (Пресс-служба ЗАО "РОТЕК"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

МИРОВОЙ РЫНОК: ПРОМЫШЛЕННЫЙ ГИГАНТ GENERAL ELECTRIC (GE) ПЛАНИРУЕТ ЗАКРЕПИТЬСЯ НА МЬЯНМЕ

Мьянма, которую на Западе веками называли Бирма, одна из немногих стран, где еще не закрепился капитализм. Здесь не хватает электроэнергии, недостаточно железных дорог и портов. Несложно понять, почему General Electric (GE), одна из икон капитализма и ведущий поставщик инфраструктурных решений, так заинтересована в этом рынке. И Мьянма, и GE отчаянно нуждаются в возможностях для роста. Мьянма - потому, что большинство ее жителей, которых в стране 60 или более миллионов (последняя перепись была в 1983 г.), получают меньше \$500 в год. A GE - потому, что акции компании не поднимаются в цене все 10 лет правления СЕО Джеффа Иммельта. Сейчас объем продаж компании составляет \$150 млрд., и GE надеется наконец сдвинуть обороты с мертвой точки, выйдя на такие рынки, как Мьянма, расположенная в стратегически важном коридоре между Индией, Китаем и Юго-Восточной Азией.

Но на этом общее между ними заканчивается. История GE в Мьянме показывает, с какими трудностями может столкнуться даже самая опытная компания в государствах, где сама идея свободного рынка еще не прижилась. Вместо решительного марша GE движется вперед небольшими шажками, лавируя между коррумпированными чиновниками, капиталистами с сомнительной историей и непробиваемыми бюрократами.

Обеденная дипломатия - это как раз одно из средств, которыми GE пользуется, чтобы ускорить процесс. Галаужину с Аун Сан Су Чжи (лидер оппозиции, лауреат Нобелевской премии мира, которую она получила за ненасильственное противостояние диктатуре) предшествовал однодневный семинар в Министерстве энергетики, который, как это обычно происходит в Мьянме, завершился ничем. Министерство сказало, что им нужно еще немного времени, чтобы изучить предложение GE о замене устаревших газовых турбин, которые были куплены у компании много лет назад. Возможно, предлагают бюрократы, GE начнет с того, что проведет тренинг для персонала и обеспечит техническую поддержку?

Стюарт Дин, глава GE в Юго-Восточной Азии: "Выход этой страны на международную арену - это самая вдохновляющая история в Азии за последние 10 лет. Мы хотим быть долгосрочным партнером Мьянмы".

Мьянма наряду с Кубой и Северной Кореей осталась одной из немногих стран, куда еще не пришли западные идеи и международный капитал, захлестнувший в 1990-е годы посткоммунистические государства от Софии до Сайгона. Бирма, получившая независимость в 1948 г. и захваченная хунтой в 1962 г., с давних пор государство-изгой. Попытки восстаний жестоко подавлялись, диссидентов сажали, а иностранцев разворачивали на границе. Международные санкции, инициированные США, только усилили изоляцию страны.

Двери открылись после прихода к власти прорыночного гражданского правительства, которое активно заигрывает с Западом, стремясь противостоять влиянию Китая и обеспечить экономическое развитие страны. ВВП Мьянмы меньше, чем у одного шт. Делавэр. По данным McKinsey Global Institute, к 2030 г. ВВП может увеличиться в 4 раза и вырасти до \$200 млрд.

Ранние пташки стали инвестировать в страну уже в 2011 г., предвосхитив резкий разворот политики и не желая упустить момент. Сегодня сюда уже активно стремятся такие корпорации, как Unilever, Coca-Cola, Microsoft и Caterpillar, - у них много средств, и они планируют на десятилетия. "Искатели приключений уже вернулись домой, так и не найдя золотых россыпей", - говорит Люк Де Вай, консультант из Бельгии, работающий с международными корпорациями. Эти первопроходцы взяли на себя первый удар, а крупные компании сейчас примеряются к главному призу.

Дин говорит, что он рассчитывает удвоить продажи GE в Мяньме и довести их до \$100 млн. в этом году, восполь-

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

№19 (253) 1 – 15 ноября 2013 г.

зовавшись ростом государственных и частных инвестиций в авиацию, здравоохранение и энергетику. В течение следующих пяти-десяти лет объем продаж может вырасти до \$500 млн. Если только все сделать правильно, рассуждает он, то Мьянма станет еще одним "азиатским тигром", где особую роль будут играть американский капитал и ноу-хау.

Но как подтверждают McKinsey и другие, возможности для успеха в Мьянме сопряжены и с серьезными рисками - от неработоспособного банковского сектора и ожесточенных споров о земельной собственности до парализованной политической системы. "В стране еще нет ни финансовой, ни правовой системы, способных поддержать крупные инвестиции, - предостерегает Ромэйн Кэлло, управляющий директор Vriens & Partners. - Если не повезет, то вам придется гоняться за неплатежеспособными клиентами по судебным инстанциям или, что еще хуже, бороться за свои активы, пока акулы подбираются все ближе".

Готова ли GE работать в существующих условиях? Стюарт Дин говорит: "А каким будет риск, если мы не закрепимся на этом рынке? Если не сесть на поезд, то мы рискуем остаться стоять на платформе".

60-летний Дин работает в GE вот уже 33 г., и он знает, каково видеть, как поезд уходит. В 1998 г. он возглавлял представительство компании в Индонезии, когда из-за финансового кризиса у GE сорвались все проекты в сфере энергетики, а в стране стали раздаваться призывы к национализации всей отрасли. В 1994 г. он впервые посетил Янгон, где тогда правила военная верхушка. Он ощущал страх живущих там людей, они боялись смотреть ему в глаза. GE договорилась о поставках хунте оборудования для производства электроэнергии и тут же оказалась под прицелом американских общественных организаций, которые призвали потребителей к бойкоту ее продукции.

Через два года GE пришлось стремительно сворачивать операции в стране в связи с введением санкций.

Когда Дин вернулся в Мьянму в ноябре 2011 г., по его словам, страха у людей уже не было. Он встречался с представителями правительства, которые говорили о том, как страна меняется и "как нам понадобится помощь". В июне 2012 г. президент Обама снял санкции, исключавшие финансовые и другие инвестиции в Бирму. Уже через пару дней GE объявила о заключении первой сделки на поставку частным клиникам оборудования для рентгена общей стоимостью \$2 млн.

Мьянма отчаянно нуждается в электроэнергии. Только 13% домов подключены к общей энергосистеме. Электричество производится на обеспечиваемых муссонами ГЭС и газовых заводах. Есть несколько станций, где работают 18 газовых турбин производства GE, закупленных в 1980-1990-е годы. Санкции исключали проведение техобслуживания иностранными компаниями, и сейчас турбины находятся в плачевном состоянии. В декабре прошлого года GE продала за \$16 млн. две турбины мощностью 100 МВт частному производителю электроэнергии в Янгоне. Но правительство все еще не приняло окончательного решения по поводу замены оборудования госэлектростанций. Хотя Мьянма уже не носит форму цвета хаки, принятие решений на высшем уровне все еще происходит как в армии, что всерьез затрудняет работу с бюрократами и порождает коррупцию. В случае с GE Министерство энергетики постоянно откладывает согласование предложенного компанией договора, хотя, как утверждает один из участников переговоров, проект получил поддержку президента.

"Ничего не трогается с места", - говорит Роберт Фиттс, бывший посол США, который после выхода на пенсию осел в Бангкоке и стал старшим советником McLarty Associates. Он считает, что напористые американские топменеджеры, слетающиеся в Мьянму, чтобы презентовать правительству выгодные коммерческие проекты, зря тратят время. "Их предложения пылятся на полках", - говорит он.

У азиатских компаний в Мьянме есть огромная фора. Когда в 1997 г. Вашингтон инициировал ужесточение международных санкций, большинство соседних государств их практически полностью проигнорировали. Особенно агрессивно себя вел Китай. Сейчас он строит двойной трубопровод к своей границе, чтобы импортировать бирманский газ и сырую нефть. На Иравади и других реках одна за другой возводятся китайские плотины. Не удивительно, что многие бирманцы считают, что гигантский сосед выжимает из их страны все соки. В 2011 г. Китай неожиданно получил отпор, когда президент Мьянмы Тейн Сейн заморозил проект по строительству китайскими компаниями крупнейшей в стране плотины. Эта гигантская электростанция стоимостью \$3,6 млрд. должна была быть построена на севере страны для экспорта большей части производимой электроэнергии в Китай. С тех пор объем китайских инвестиций стал стремительно уменьшаться. Эту нишу пытаются заполнить другие азиатские державы. К примеру, в мае Япония списала почти \$2 млрд. долгов и предложила льготные кредиты на развитие промышленной зоны и глубоководного порта, который японские компании возводят рядом с Янгоном.

Возможности еще есть, и именно поэтому Дин пока так оптимистично настроен по поводу Бирмы, несмотря на все препятствия.

Найти партнеров в Мьянме непросто, потому что США до сих пор применяют санкции к компаниям, связанным с военным режимом, который подчинил себе многие отрасли экономики. GE планировала открыть представительство в прошлом году, но пришлось подождать, пока США снимут ограничения на сотрудничество с банками Бирмы, которые находятся под контролем коррумпированных чиновников. Земля, гостиницы и многие другие активы имеют далеко не чистую историю, а подставных компаний столько, что непонятно, кто чем управляет. Взять, к примеру, авиацию - отрасль, где GE обычно не имеет равных. Авиакомпании Мьянмы очень заинтересованы в увеличении объема перевозок, но они не могут позволить себе новые самолеты. GE Capital обеспечил лизинг двух судов Embraer госавиакомпании Myanma Airways, и Дин надеется, что с частными компаниями договориться о лизинге будет намного проще. По его расчетам, рост туризма и внутренних перевозок означает, что парк воздушных судов Мьянмы увеличится в 2 раза в следующие два года.

Эти планы сбудутся только в том случае, если GE удастся закрепиться в отрасли. Когда у власти были военные, лицензии на авиаперевозки получали приближенные к верхушке предприниматели, такие как владелец двух авиалиний Тай Цза. Анг Ко Вин - крупный бизнесмен, на чьем самолете мы летим в Янгон, тесно связан с военными. Еще один частный перевозчик - Yangon Airways, по некоторым сведениям, контролируется группировкой наркоторговцев.

Кажется, что Дин не знает об этой грязной стороне бирманского бизнеса, и не похоже, чтобы он хотел в этом копаться. "К нам уже относятся вполне доброжелательно, говорит Дин. - Теперь нам бы еще пару заказов". (Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ХИМИЧЕСКОЕ И НЕФТЯНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

РОССИЯ: ГРУППА «ГМС» ПРИВЛЕКЛА 5-ЛЕТНИЙ КРЕДИТ НА 1.83 МЛРД. РУБ.

Группа "ГМС" и Сбербанк, крупнейший банк России и СНГ, подписали соглашение на получение 5-летнего кредита в 1,83 млрд. руб.

Денежные средства будут направлены на рефинансирование текущей задолженности с погашением в 2015 г. Новый долг будет обслуживаться по меньшим процентным ставкам, несмотря на более длительный срок привлечения.

За август Группа "ГМС" заключила соглашения о рефинансировании на 4,58 млрд. руб. банковской задолженности, включая ранее привлеченные линии в 2,75 млрд. руб. Благодаря этому, компания сформировала более комфортный и равномерный график погашения кредитов. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОНЦЕРН «ОРМЕТО-ЮУМЗ» ОСВОИЛО СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО БУРОВЫХ ЛЕБЕДОК

ОАО "МК "ОРМЕТО-ЮУМЗ" изготовило и отгрузило в сентябре четыре лебедки буровых ЛБУ-1200К для буровой компании "Евразия". Лебедка ЛБУ-1200К с цепной трансмиссией используется для работы в буровых установках "Уралмаш-300 ЭУК-1М" с талевым канатом диаметром 28 мм, грузоподъемностью 200 т при оснастке талевой системы 5х6.

Буровые лебедки с цепной трансмиссией укомплектованы регулятором подачи долота на забой, дополнительный привод лебедки обеспечивает подъем и опускание вышки при монтаже и демонтаже буровой установки.

Конструкция лебедки позволяет осуществлять подъем бурильного инструмента с одновременным вращением ротора. Система трубопроводов смазки и воздуха вписаны в конструкцию лебедки и позволяют проводить техническое обслуживание оборудования лебедок. Переключение скоростей в коробке передач, включение и отключение вспомогательного тормоза и регулятора подачи долота производится посредством механизма переключения.

До конца 2013 г. ОАО "МК "ОРМЕТО-ЮУМЗ" планирует отгрузить 12 лебедок ЛБУ-1200К в адрес буровой компании "Евразия", 1 лебедку ЛБУ-1200К в адрес ООО "Иркутская нефтяная компания", 1 лебедку ЛБУ-900ЭТ-3А в адрес ЗАО "АСК БМ".

Помимо буровых лебедок МК "ОРМЕТО-ЮУМЗ" выпускает и другие виды оборудования для нефтяной и газовой промышленности: механизмы качания, буровые насосы, роторы, вертлюги, крюкоблоки, кронблоки. (Metalmonitor/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «УРАЛХИММАШ» ПРИОБРЕТЕТ ВЫСОКОПРОИЗВОДИТЕЛЬНОЕ СТАНОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

В рамках инвестиционной программы ОАО "Уралхиммаш" по модернизации производственных мощностей, которая реализуется при поддержке стратегического финансового партнера ОАО "Газпромбанк", будет приобретено новое оборудование - горизонтально-расточной станок фирмы FTP Industrie S. p. A.

Оборудование предназначено для проведения получистовой и чистовой обработки (точение, растачивание, фрезерование, сверление) элементов деталей корпусного типа. Новый станок будет установлен в цехе аппаратов высокого давления №40.

Монтаж, пуско-наладочные работы, а также обучение и инструктаж персонала будет проводить компанияпоставщик. Срок изготовления и поставки займет 15 месяцев.

Новое оборудование обеспечит высокопроизводительную обработку сложных деталей из любых конструкционных материалов, максимальную жесткость и минимальный нагрев при силовых режимах, длительное сохранение точности и плавное перемещение всех подвижных узлов.

ОАО "Уралхиммаш" уже имеет успешный опыт сотрудничества с фирмой FTP Industrie S. р. А. - в 2012 г. в цехе №15 ОАО "Уралхиммаш" был запущен станочный центр - трехкоординатный расточной станок FPT M-ARX фирмы FPT Industriu S. Р. А. (Италия). Оборудование предназначено для мехобработки крупногабаритных деталей сложной формы и в настоящее время успешно эксплуатируется на предприятии.

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. (Пресс-релиз ОАО "Уралхиммаш"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «УРАЛХИММАШ» ВЫИГРАЛО ТЕНДЕР НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ И ПОСТАВКУ ПОДОГРЕВАТЕЛЯ ПИТАТЕЛЬНОЙ ВОДЫ ДЛЯ КОМПАНИИ ОАО «КЕМЕРОВСКОЕ АЗОТ»

Масса оборудования составляет более 40 т, длина - 8,5 м, диаметр - 1800 мм, толщина стенки - 28 мм. Материальное исполнение корпусных элементов аппарата - хромомолибденовая сталь, трубного пучка - нержавеющая сталь. Изготавливать оборудование будут в цехе №40.

Подогреватель питательной воды поз. 502 эксплуатируется в блоке каталитической очистки газа от окиси и двуокиси углерода агрегатов синтеза аммиака АМ-70, АМ-76.

Оборудование предназначено для охлаждения азотоводородной смеси после ее очистки в метанаторе от окиси и двуокиси углерода и подогрева питательной воды за счет выделившегося тепла.

Поставка оборудования в адрес заказчика запланирована на апрель 2014 г.

ОАО "Уралхиммаш" уже имело успешный опыт сотрудничества с ОАО "Кемеровское Азот". В конце июля в адрес заказчика был отгружен идентичный подогреватель питательной воды.

ОАО "Уралхиммаш" имеет сертификат на право изготовления сосудов под давлением по требованиям кода ASME (Секция VIII Раздел 1 Клеймо "U"). В апреле 2011 г. ОАО "Уралхиммаш" успешно прошло аудит на расширение области сертификации по коду ASME (Секция VIII Раздел 2 Клеймо "U2"). (Пресс-релиз ОАО "Уралхиммаш"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что стоимость месячной подписки на электронный вариант журнала «Машиностроение Украины» дешевле, чем на печатный?

«Машиностроение Украины, СНГ, мира» - http://ukrmach.dp.ua/

ЭЛЕКТРОННАЯ И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: ВЛАДИМИР ШАТУНИН НАЗНАЧЕН НА ДОЛЖНОСТЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ООО «ШНЕЙДЕР ЭЛЕКТРИК УКРАИНА»

Schneider Electric в Украине сообщает о кадровых изменениях в руководстве компании. Генеральным директором ООО "Шнейдер электрик Украина" назначен Владимир Шатунин, сменивший в этой должности Эмраха Текдемира.

На новой должности приоритетными задачами Владимира Шатунина станут:

- активное продвижение интегрированных энергоэффективных решений для энергетики и инфраструктуры, промышленных предприятий, объектов гражданского и жилищного строительства, а также центров обработки данных;
 - закрепление лидерских позиций компании в области энергоменеджмента;
 - дальнейшее развитие и усиление партнерской сети;
 - обеспечение высоких стандартов качества обслуживания конечных заказчиков:
 - увеличение доступности продуктов и решений Шнейдер Электрик для всех категорий потребителей.

"Я вижу большой потенциал для роста Schneider Electric в Украине. Для нас это уникальная возможность воплотить стратегию доступности предложения Schneider Electric и удержать лидерство по росту бизнеса среди стран СНГ, - говорит Владимир Шатунин. - Сегодня компания имеет коммерческие представительства в 6 крупнейших городах Украины с головным подразделением в Киеве, расположенном в современном энергоэффективном офисе. Логистическая система, склад оборудования, локальные центры применения и передачи технологий, отделы инжиниринга и сервиса, разветвленная сеть партнеров и авторизованных центров обучения при ВУЗах Украины, демо-центр инновационных решений Schneider Electric - все это результат многолетней успешной работы компании, начавшей свою деятельность в Украине в 2000 г.

Мы и в дальнейшем будем продолжать инвестировать в усиление нашего присутствия в стране, прилагая все усилия к тому, чтобы украинские партнеры и клиенты имели максимально широкий доступ к инновационным и современным решениям в области промышленной автоматизации, энергоснабжения, систем безопасности и автоматизации зданий, IT-технологиям".

Компания Schneider Electric является мировым экспертом в управлении электроэнергией. Подразделения компании успешно работают более чем в 100 странах. Schneider Electric предлагает интегрированные энергоэффективные решения для энергетики и инфраструктуры, промышленных предприятий, объектов гражданского и жилищного строительства, а также центров обработки данных. Более 140000 сотрудников компании, оборот которой достиг в 2012 г. 24 млрд. евро, активно работают над тем, чтобы энергия стала безопасной, надежной и эффективной. (Пресс-релиз Schneider Electric/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ОАО «ЮЖНЫЙ ЭЛЕКТРОМАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» («ЮЖЭЛЕКТРОМАШ») ЛИКВИДИРОВАНО

12 сентября Хозяйственный суд Херсонской области завершил ликвидацию ОАО "Южный электромашиностроительный завод" ("Южэлектромаш"). В ходе ликвидации, стартовавшей в ноябре 2010 г., от продажи имущества новокаховского ОАО было выручено 5,757 млн. грн.

Ликвидатором завода являлся арбитражный управляющий Александр Бурдо. Банкротство "Южэлектромаша" в 2009г. инициировала компания "Энергомаш-Инвест" (Киев) экс-главы правления "Южэлектромаша" Сергея Лазаренко.

В 2007 г. Фонд государственного имущества продал ЗАО "Завод крупных электрических машин" (ЗКЭМ) 75% акций ОАО "Южный электромеханический завод" за 19,2 млн. грн. Ранее основные активы "Южэлектромаша" были выведены в ЗКЭМ и ООО "Новокаховский электромеханический завод".

Оба этих предприятия впоследствии вошли в состав российского концерна "Росэнергомаш", подконтрольного бизнесмену Владимиру Палихате.

"Южэлектромаш" ранее был одним из крупнейших производителей асинхронных электродвигателей на территории СНГ. (Metalmonitor/<u>Машиностроение Украины, СНГ, мира</u>)

СНГ: РЕАЛИЗУЕТСЯ ПРОЕКТ МЕЖДУ ОАО «РОССИЙСКАЯ ЭЛЕКТРОНИКА» И ОАО «ИНТЕГРАЛ»

Госсекретарь Союзного государства Беларуси и России Григорий Рапота отметил активную реализацию проекта между "Российской электроникой" и "Интегралом".

"Наиболее активно реализуется проект в сфере микроэлектроники, сфере высоких технологий, который развивается между ОАО "Российская электроника" со стороны Российской Федерации и ОАО "Интеграл" со стороны Беларуси", - сказал Григорий Рапота. Он подчеркнул, что по всем остальным проектам работы тоже ведутся, но, возможно, немного медленнее. "Например, проект между ОАО "КАМАЗ" и ОАО "МАЗ" очень масштабный, чтобы его быстро решить. Но, думаю, что мы придем к какому-то решению", - добавил госсекретарь Союзного государства.

Между Беларусью и Россией планируется реализация совместных проектов с участием "Роскосмоса" и ОАО "Пеленг", ОАО "КАМАЗ" и ОАО "МАЗ", ОАО "МХК "Еврохим" и ОАО "Гродно Азот", ОАО "Российская электроника" и ОАО "Интеграл", а также интеграция ОАО "Минский завод колесных тягачей" в структуру российского оборонно-промышленного комплекса. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: PRYSMIAN GROUP ОТКРЫВАЕТ НОВУЮ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПЛОЩАДКУ В РЫБИНСКЕ

Prysmian Group, мировой лидер в области разработки и производства кабелей и кабельных систем энергетического и телекоммуникационного назначения, в присутствии генерального директора Prysmian Group - Валерио Баттиста, губернатора Ярославской области - Сергея Ястребова и посла Италии в России - Марии Рагалини Чезаре открыл новую площадку по производству продукции среднего и высокого напряжения в Рыбинске (Ярославской обл.) в качестве последнего шага его стратегии по расширению в России.

После приобретения в 2009 г. "Рыбинскэлектрокабеля" - одного из наиболее динамичных российских производителей кабельно-проводниковой продукции - с целью строительства местных производственных мощностей в области высокотехнологического бизнеса, такого как производство высоковольтных и промышленных кабелей, экспансия группы в России продолжилась с присоединением, последовавшим за слиянием Prysmian и Draka, в 2011 г. санкт-петербургского завода "Нева Кабель" по производству медных и оптических телекоммуникационных кабелей.

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

"Общие инвестиции в \$55 млн. в российский рынок позволит нам начать производство кабелей на среднее и высокое напряжение на местном, российском рынке, разрабатывая производственные процессы в соответствии с лучшими стандартами качества группы и используя лучшую в своем роде технологию в кабельной индустрии, - объясняет Чезаре Бидджоджера, генеральный директор "Prysmian Group Россия". - Это обязательный шаг, если мы хотим быть поставщиком и партнером российских компаний по производству и распределению энергии, и это позволит нам достичь прогнозируемый объем продаж около 200 млн. евро в 2016 г.".

Рыбинский завод, где производятся кабели для нефтегазовой промышленности, огнестойкие кабели, кабели с пониженным выделение дыма, не содержащие галогенов, и автопровода, скоро сможет поставлять кабели любого назначения для энергетической отрасли, включая также кабели среднего напряжения до 35 кВ и кабели высокого напряжения до 330 кВ с максимальным сечением 2500 кв. мм и изоляцией из сшитого полиэтилена. Площадь производства занимает 120000 кв. м, включая площадь застройки около 30000 кв. м. Производственная мощность нового завода увеличится на 10000 т, доводя суммарное потенциальное производство до 25000 т в год. Это позволит Ярославской области занять лидирующие позиции, став ведущей областью по производству кабелей и проводов с общей производственной мощностью Ргуsmian, удовлетворяя 20% потребность энергетических кабелей в России.

Это открытие является частью обширного проекта по расширению деятельности группы на российском рынке. Ввод в эксплуатацию нового завода является фактором несомненного конкурентного преимущества Prysmian и будет способствовать усилению позиций группы на рынке с высоким потенциалом. В последние годы группа принимала участие в разработке энергетической сети высокого напряжения в Санкт-Петербурге и модернизации московской сети электропередач. В телекоммуникационном секторе Prysmian участвовала в строительстве сетей FTTH в нескольких крупных городах России, а завод "Нева Кабель" в настоящее время проводит модернизацию, расширяя ассортиментный ряд от стандартных медных кабелей для телекоммуникации до оптического волокна и системы грозотроса, с целью удовлетворения потребностей российского рынка.

Prysmian Group - мировой лидер в области разработки и производства кабелей и кабельных систем энергетического и телекоммуникационного назначения. В энергетическом секторе Prysmian Group осуществляет деятельность в таких областях, как производство подземных и подводных кабелей и систем, специальных кабелей для применения в различных отраслях промышленности, а также кабелей среднего и низкого напряжения для строительной отрасли и различных инфраструктурных проектов. В телекоммуникационном секторе, группа производит кабели и дополнительное оборудование для передачи звука, видео и данных, предлагая полный спектр оптических волокон, оптических и медных кабелей, а также системы подключения. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: КОМПАНИЯ VENTYX ПРЕДСТАВИЛА ИННОВАЦИОННОЕ РЕШЕНИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫМИ СЕТЯМИ

Компания Ventyx представила на пользовательской конференции Ventyx World - 2013 инновационное решение, которое поможет энергокомпаниям эффективно интегрировать быстро растущее число возобновляемых и распределенных энергетических ресурсов по всему миру в их сетях с целью устойчивого баланса спроса и предложения. Решение Ventyx по управлению распределительными сетями (Distribution System Operations) разрабатывается при участии и стратегическом тестировании компании E.ON, одной из крупнейших в мире энергокомпаний, принадлежащей инвесторам, имеющей более 26 млн. клиентов в 30 странах.

По данным Международного агентства по энергетике (International Energy Agency), к 2035 г. глобальный энергетический спрос может увеличиться на целых 35%. Принимая во внимание тот факт, что 60-70% от суммарных потерь энергии приходится на потери в распределительных сетях, глобальные энергокомпании понимают необходимость решать проблемы повышения эффективности распределительных сетей, а также интеграции большего количества возобновляемых источников энергии в сеть.

"Управление новым поколением интеллектуальных распределительных сетей должно быть в состоянии обрабатывать возрастающие потребности для удовлетворения ожиданий потребителей, - сказал Питер Сигенстам, вицепрезидент и глава Центра инноваций для распределительных сетей, компания Е.ОN. - Мы уже приступили к внедрению решений Ventyx для поддержки следующего поколения интеллектуальных сетей в Е.ОN, и надеемся, что к началу 2014г. решение начнет функционировать для начального тестирования и развития системы. Мы гордимся нашим партнерством с Ventyx с целью развитие нового решения для распределительных сетей".

Решение Ventyх по управлению распределительными сетями основывается на стратегических исследованиях и развитии инициативы между E.ON, ABB и Ventyх для определения ИТ-решений следующего поколения интеллектуальных сетей. Новое решение предложит глобальным энергокомпаниям модель передовых практик, которая может помочь в обеспечении большей эффективности работы все более сложных электрических сетей по всему миру, помогая им удовлетворять растущие потребности в энергии, увеличению возобновляемых источников генерации энергии и предоставить потребителям инструменты, чтобы сделать правильный выбор.

"Существует огромное давление на предприятия распределительных сетей для поддержания надежности и безопасности сетей, и в то же время необходимо устойчивое развитие и предоставление потребителям более широкого выбора, - сказал Рик Николсон, вице-президент, куратор решений для сетей передачи и распределительных сетей, компания Ventyx. - Мы сотрудничаем с некоторыми из самых инновационных операторов сетей для построения единого решения, которое предложит им необходимую прозрачность - от источника энергии к розетке в доме, чтобы естественным образом сделать распределенные и возобновляемые источники энергии частью своих операций в сети. Это также позволит им более легко интегрировать новые технологии, такие как хранение энергии и включения электрических транспортных средств, для обеспечения большего контроля над пропускной способностью, эффективностью, устойчивостью и привлечения клиентов, с одновременным превышением ожиданий клиентов в части надежности сетей".

Решение Ventyx интегрирует и оптимизирует стоимость активов распределенной генерации и управления спросом в интеллектуальных сетях. Это может помочь энергокомпаниям перейти от обычных сетей, требующих постоянного реагирования на события и разрозненного ручного вмешательства, к целостным и самовосстанавливающимся взаимосвязанным сетям. Комплексное решение обеспечивает преобразование всего процесса систем распределительных сетей и содержит функции надежной SCADA (диспетчерское управление и сбор данных), DMS (система управления распределением), оптимизации уровней напряжений и управления спросом. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

МИРОВОЙ РЫНОК РОБОТОВ ПОЙДЕТ ПО ТОМУ ЖЕ ПУТИ. ЧТО И РЫНОК СМАРТФОНОВ

На робототехнику невозможно смотреть вне контекста сразу нескольких бурно развивающихся сегодня рынков. Это Интернет-рынок, рынок персональных компьютеров и рынок смартфонов.

Все эти рынки в свое время сложились в результате удачного совпадения нескольких параллельных тенденций. Тогда сначала слабоуловимые, а потом довольно убедительные сигналы с разных сторон давали понять, что нас ждет бум. Те, кто уловил эти сигналы, смогли стать пионерами рынков и оказаться на коне. Сейчас тот же момент, но только с роботами. В 2011-2012 гг. сигналы со стороны рынка робототехники стали настолько сильными, что стало понятно: ситуация фундаментально поменялась, пора действовать.

Три большие тенденции, значительные сами по себе, претендуют на революционный кумулятивный эффект.

Первая тенденция - подешевели компоненты, которые необходимы для создания роботов. Причем подешевели в разы. Это не корректировка, а кардинальное изменение ситуации. Причина ясна: на наших глазах вырос огромный рынок смартфонов, многие компоненты которых востребованы и для производства персональных роботов. Это батареи, это камеры, это процессоры, это различные датчики.

Бум смартфонов не только вызвал кардинальное снижение стоимости важных компонентов, но и повлиял на их качественные характеристики и параметры. Теперь мы оперируем устройствами приемлемых размеров. Можно купить миниатюрную камеру - важный элемент почти любого робототехнического продукта - всего за пару десятков долларов. Проблема поиска одновременно дешевых и миниатюрных элементов уже не стоит, что было сложно представить еще 15-20-30 лет назад. Да, камеры были, технологически они не сильно изменились, и тогда они обеспечивали хорошее качество съемки, но сочетание стоимости, размеров и доступности изменилось фундаментально. Прогресс, случившийся на наших глазах с персональными компьютерами и Интернетом, тоже стал результатом не революционных технологических прорывов, а кардинальной смены рыночных условий - технологии стали доступными.

Вторая тенденция - развитие 3D-принтеров. Робототехнические производства нуждаются в оперативном прототипировании. Если софт легко и быстро тестируется, то в hardware на то, чтобы создать прототип продукта и протестировать его на живых пользователях, уходили годы, порой десятилетия. По мере развития трехмерной печати эта проблема решается. Прототип, конечно, не будет промышленного качества, но понять и оценить, как робот себя ведет, как пользователи реагируют на него, показать его фокус-группам и маркетологам теперь намного легче. Это расширяет поле экспериментов и поддерживает необходимую гибкость производителей: на новом развивающемся рынке важно иметь возможность быстро корректировать проекты и концепции, реагируя на спрос и изменения финансовых условий.

Еще одна тенденция - революция в области инжиниринга. Сейчас разработчикам доступны различные программы для трехмерного проектирования устройств. Параллельно с этим стали активно развиваться технологии мелкосерийного производства в Китае. Все стремительно упрощается. Теперь можно создать 3D-модель, отправить ее в китайское производство и относительно дешево получить готовый продукт, который там же и растиражировать

Упрощение и доступность робототехнического производства в первую очередь играет на руку небольшим производителям и стартапам. Достаточно долгое время ро-

бототехника была игрой больших компаний с большими деньгами. Сегодня можно создать робототехнический стартап с тремя-пятью сильными инженерами, которые начнут массово тестировать продукты и выводить их на рынок. Именно стартапы, использующие доступные и дешевые инструменты производства, гибкие, быстрые и инновационные, сделают роботов массовыми.

Тут уместны аналогии с рынком персональных компьютеров. Мы привыкли, что на нем заправляют гиганты, нам кажется, что только корпорации с их бесконечными ресурсами способны создавать массовый продукт на сложных аппаратных рынках. Но вспомним эпоху мейнфреймов, принадлежащих корпорациям, - могучих, с большим потенциалом, но ограниченных по использованию стенами научных и корпоративных лабораторий. Как только компьютерные устройства стали доступны гикам, которые стали с ними экспериментировать, все ожило. Результатом этих экспериментов стало появление двух главных приложений, которые изменили рынок компьютеров, - это электронные таблицы и игрушки.

Dell на заре компьютерного рынка была стартапом на фоне IBM, но для развития массовых компьютеров обе эти компании сыграли равноценную роль. Похожая ситуация на рынке смартфонов: больше десяти лет назад небольшая тайваньская HTC первой начала эксперименты с коммуникаторами и тем самым заложила основу для будущего смартфонного бума.

Если посмотреть на историю компьютеров, станет понятно, что стартапы начинают играть решающую роль в поиске и определении новых бизнес-ниш, куда потом будут выходить большие игроки. Google, Apple, Microsoft и другие гиганты пойдут уже по проторенной дорожке и, возможно, будут конкурировать со специализированными робототехническими компаниями, выросшими вместе с рынком. Мы уже это видим: iRobot, недавний стартап, представил первый робот-пылесос Roomba еще в 2002 г., а сейчас мы наблюдаем, как Samsung и Philips делают в области, где iRobot успел стать безусловным лидером, только первые шаги.

Что мешало этим компаниям с их финансовыми и маркетинговыми возможностями задуматься о роботах-пылесосах еще 10 лет назад? Тогда это была сложная экспериментальная сфера с непонятными коммерческими ориентирами и невнятным спросом. Сейчас благодаря iRobot они имеют дело с рынком early adopters - куда более понятным, спокойным, с отчетливыми векторами развития.

Early adopters уже есть, робототехнических стартапов сотни, и их число растет экспоненциально. Но инвестиции в производство роботов - все еще результат сложных менеджерских решений. Сложных не потому, что тебе предстоит инвестировать в неизведанное - большинство современных роботов основаны на существующих, уже привычных технологиях. Сложность в классической дилемме, с которой сталкиваются управленцы и инвесторы, анализируя любой относительно новый рынок. Они боятся эффекта замещения.

Вспомним, что Интернет похоронил очень много бизнесов, а появление персональных компьютеров закрыло огромное количество корпораций. Вспомним, как медиакомпании мучительно всматривались в Интернет в конце 1990-х и начале 2000-х годов, не понимая, как зарабатывать в сети, но осознавая, что их инвестиции в сеть рано или поздно похоронят основной бизнес, связанный с печатной прессой.

И с роботами ничего нового: многие из них в будущем заместят существующие товары, устройства и приборы - или даже, в силу стремления роботов к универсальности,

комбинацию таких товаров и устройств. Роботы будут последовательно занимать разные ниши, и в этой революции будут победители и проигравшие, что многих пугает.

Если не брать военные разработки (здесь отдельный мир: например, в прошлом году в США число пилотов, которых тренировали к полетам на беспилотниках, превысило число пилотов, тренирующихся на обычных управляемых самолетах), то на этом рынке не так много очевидных историй успеха. Есть iRobot и их роботыпылесосы, есть роботы телеприсутствия (в стартап Double Robotics - яркий представитель этого сегмента) и роботы, связанные с безопасностью. Это три главных, мейнстримных направления робототехники.

Анализ перспективных ниш показывает, что робототехника давно вырвалась вперед с точки зрения технологических разработок, но все еще отстает в плане бизнеса. Этот рынок во многом напоминает интернет десятилетней давности: сайтов много, а бизнес-моделей нет. Есть технологии, есть удобные инструменты производства, есть идеи и концепции, есть потребитель. Но нет четкого понимания, как на роботах зарабатывать.

Перед создателем любого робототехнического стартапа, стремящегося к успеху, сегодня стоит четыре задачи.
И ни одна из них не связана напрямую с поиском новых технологических решений - все уже есть. Важнее другое. Нужно найти правильный рынок (в первую очередь важно понять, за решение какой проблемы готовы платить пользователи), сделать правильного робота по правильной цене и научиться его эффективно продавать.

Выполнение этих четырех пунктов гарантирует быстрый рост. Но если хотя бы один из пунктов не выполняется, вы станете очередным изобретателем красивого, никому не нужного прибора из будущего, которое никогда не наступит. Крутых, интересных, впечатляющих роботов уже много, но мало кто понимает, зачем они действительно нужны. И это, кстати, тоже было характерно для периода становления Интернет-рынка и рынка ПК. На заре бума за бизнес отвечают технари, для которых сам факт наличия технологических решений важнее бизнесмоделей, их "упаковки" и конечных пользователей.

Вряд ли в случае с роботами мы увидим новые модели монетизации. Роботы будут продаваться. Роботы будут сдаваться в аренду (в тех случаях, когда надо решать конкретную задачу лишь в определенный период времени, - так же, как сегодня арендуется, например, строительная техника). Возможна сервисная модель, когда само оборудование - робот - будет предоставляться бесплатно, а платить будут за его конкретные функции, за их полный пакет или выборочно.

Наконец, большие перспективы у ниши cloud robotics -

приложения для роботов, расширяющие их возможности и функции, станут одним из важных источников дохода. Как и в случае со смартфонами, вокруг роботов будут формироваться самодостаточные экосистемы и огромный рынок независимых разработчиков эппов. Именно поэтому Grishin Robotics инвестировал в стартап Robot App Store, разрабатывающий онлайновый магазин программ для персональных роботов.

Сейчас происходит корректировка уже существующих ниш и поиск новых. Уже понятно, что роботы-пылесосы огромный рынок. Например, по последним данным, в Испании 20% пылесосов - это роботы, и ситуация в других странах Европы вряд ли сильно отличается. На этом рынке будет продолжаться как ценовая - уже сейчас средний робот-пылесос стоит \$500-600, а должен еще дешевле, так и технологическая конкуренция. Они будут учиться лучше объезжать препятствия, работать с вертикальными поверхностями, прыгать и сообщать владельцу на его телефон, что уборка закончена. Сейчас даже самым современным роботам-пылесосам сложно залезать в маленькие щелки. Почему бы им, например, не распадаться на множество маленьких роботов-пылесосов, которые будут выполнять эту задачу?

Роботы-пылесосы показательны уже потому, что на их примере становится ясно: роботы - это не совсем то, о чем многие привыкли думать. Как только люди представляют себе человекоподобных роботов с руками и ногами, героев фантастических фильмов и книжек, они теряют нить реальности. Вы можете оснастить моторчиками и GPS-устройствами стулья, чтобы они автоматически выстраивались в конференц-зале в нужном порядке, - и это будет робот. Устройства, которые позволяют удаленно открывать или закрывать двери, - тоже роботы. Робот - это не обязательно что-то отдельное. Это может быть часть уже существующих предметов. Робот - это не обязательно устройство, робот - это функция.

Интересно, что люди называют роботами те вещи, польза которых им не ясна. Как только эта вещь начинает делать что-то полезное, ярлык "робот" с нее немедленно стирается, и перед нами оказываются пылесосы, самолеты, кофемолки, стиральные машины, банкоматы...

Кто-то из нас думает о банкомате как о роботе? Нет до того момента, пока этот робот не получит новые функции. А представьте, что банкоматы научатся перемещаться по торговым центрам, ориентируясь на большие скопления людей и потенциальный спрос на выдачу наличных денег. Это будет не революция. Это просто робот, к которому мы уже привыкли, наконец эволюционировал и напомнил о себе. (Укррудпром/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: АКЦИОНЕРЫ MICROSOFT CORP. НАСТАИВАЮТ НА УХОДЕ БИЛЛА ГЕЙТСА С ПОСТА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Трое из 20 крупнейших инвесторов корпорации Microsoft настаивают на уходе Билла Гейтса с поста председателя совета директоров Интернет-гиганта. Об этом сообщает агентство Reuters со ссылкой на источники, знакомые с ситуацией. Инвесторы обеспокоены тем, что Гейтс эффективно блокирует принятие новой стратегии и может ограничивать власть нового исполнительного директора, когда тот попытается осуществить преобразования в компании.

Владельцы акций, выразившие желание уволить человека, 38 лет назад основавшего компанию, владеют в общей сложности 5%, сообщили источники. Самому Гейтсу принадлежит около 4,5% компании, он же является ее крупнейшим частным акционером. (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 (<u>e-mail</u>, факс, почта) и сделав 100-процентную предоплату.