УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

Деловой Мир

журналистское агентство

Машиностроение Украины

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ С 2003 ГОДА

№21 (255) 1 - 15 декабря 2013 г.

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ЛАБОРАТОРНОЙ ИНДУСТРИИ

LAB ComplEX

VII Международный форум
«Комплексное обеспечение лабораторий»

14 -16 октября 2014 года

Киев Экспо Плаза

Украина, Киев
ул. Салютная, 2-Б

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

Организаторы:

Генеральный партнер:

Генеральный спонсор:

Партнеры:

LABComplEX-Фарма
LABComplEX-Промышленность
LABComplEX-Агро
LABComplEX-Медицина
LABComplEX-Наука и Образование
LABComplEX-Hi-Techn. Нанотех

LABComplEX VII Международная специализированная выставка комплексного обеспечения лабораторий

- МЕЖДУНАРОДНОЕ УЧАСТИЕ
- НОВЫЕ ТОРГОВЫЕ МАРКИ, МИРОВЫЕ БРЕНДЫ
- ПОЛНЫЙ СПЕКТР ОБОРУДОВАНИЯ, МЕБЕЛИ, РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ, КОМПЛЕКСНЫХ РЕШЕНИЙ И УСЛУГ ДЛЯ ОСНАЩЕНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ЛАБОРАТОРИЙ
- ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ
- ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ, НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЕ И БИЗНЕС ПРОГРАММЫ
- УКРАИНСКАЯ ЛАБОРАТОРНАЯ ШКОЛА
- LABDemo-Туры – СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭКСКУРСИИ
- ПРОГРАММА BusinessPoint, БАЙЕРСКАЯ ПРОГРАММА
- LABInnovation – ЗОНА ОТКРЫТЫХ ПРЕЗЕНТАЦИЙ

ОДНОВРЕМЕННО СОСТОЯТСЯ

PHARM PROM — Международная выставка технологий фармацевтической промышленности

CleanTechExpo — Международная специализированная выставка «Технологии чистых помещений»

Международный специализированный партнер: labor&more
Генеральный информационный партнер:
Официальный информационный партнер:
Генеральный интернет-партнер: Labpulse.com

Международные информационные партнеры: LabMedia, TRADE SHOWS.EU, GlobalSave

Информационные партнеры: МИР упаковки, Оборудование, Бизнес досье, METAPROM.RU

По вопросам участия в Форуме:
По вопросам участия в научной и бизнес программах:
+380 (44) 361-07-21
lab@lmt.kiev.ua
marketing@labcomplex.com
www.labcomplex.com

ПОЛУЧИТЕ ПОДАРОК !

ПОДПИСАЛИСЬ СРАЗУ НА ГОД?

NEW! ЭЛЕКТРОННЫЙ ЕЖЕМЕСЯЧНИК
http://www.business.dp.ua/dm/index.htm

Деловой Мир
СТАТИСТИКА
АНАЛИЗ
ПРОГНОЗ
ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ, МАШИНОСТРОИТЕЛЬНАЯ, ХИМИЧЕСКАЯ, ПИЩЕВАЯ, ЛЕГКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

РАЗ В МЕСЯЦ Вы можете получать ежемесячник "ДЕЛОВОЙ МИР: статистика, анализ, прогноз", который выходит 12 раз в году в электронном виде (*.doc, *.pdf или *.html) на русском языке с 2006 года. Объем ежемесячника - более 150 страниц формата А-4. Журнал предназначен для экономистов, маркетологов, аналитиков крупных промышленных предприятий, банков, инвестиционных, консалтинговых, маркетинговых, страховых, юридических компаний, интересующихся процессами, происходящими в горно-металлургичес-кой, машиностроительной, химической, пищевой и легкой промышленности, как стран ближнего, так и дальнего зарубежья.

ЖУРНАЛЫ АГЕНТСТВА «ДЕЛОВОЙ МИР»

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 21879
УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ Деловой Мир журналистское агентство
Металл Украины
Журнал выходит с 1997 г. дважды в месяц на русском языке в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf и *.html) виде

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 21880
УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ Деловой Мир журналистское агентство
Химия Украины
Журнал выходит с 2000 г. дважды в месяц на русском языке в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf и *.html) виде

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 06727
УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ Деловой Мир журналистское агентство
Машиностроение Украины
Журнал выходит с 2003 г. дважды в месяц на русском языке в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf и *.html) виде

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 90255
УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ Деловой Мир журналистское агентство
Пищепром Украины
Журнал выходит с 2004 г. дважды в месяц на русском языке в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf и *.html) виде

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 91880
УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ Деловой Мир журналистское агентство
Легпром Украины
Журнал выходит с 2006 г. раз в месяц на русском языке в печатном и электронном (файлы *.doc, *.pdf и *.html) виде

В журналах агентства «Деловой мир» публикуются информационные, аналитические, статистические и прогнозные материалы о событиях в Украине, России, других странах ближнего и дальнего зарубежья.

Аудитория журналов – руководители управлений и отделов внешнеэкономической деятельности и маркетинга, снабжения и сбыта, перспективного анализа крупнейших предприятий - производителей продукции, первые руководители малых и средних предприятий. Журналы выписывают производители, потребители, торговые дома, трейдеры, аналитические и маркетинговые агентства, банки Украины, России и др. стран.

Это не случайно: в журналах публикуется только такая информация, которая необходима им для работы. Вы можете убедиться в этом, познакомившись с содержанием журналов на нашем сайте:

«ДЕЛОВОЙ МИР: статистика, анализ, прогноз»
http://www.business.dp.ua/dm/dmlast.htm
«Металл Украины»
http://www.business.dp.ua/rusmet/metlast.htm
«Химия Украины»
http://www.business.dp.ua/ruschem/xulast.htm
«Машиностроение Украины»
http://www.business.dp.ua/rusmach/machlast.htm
«Пищепром Украины»
http://www.business.dp.ua/rusprod/prodlast.htm
«Легпром Украины»
http://www.business.dp.ua/ruslegprom/legpromlast.htm

Тираж каждого журнала – около 2000 экземпляров. Журналы распространяются только по подписке (она организована в 46 странах мира) и выставляются на платном сервере Internet Securities Inc. в США.

Подписчик печатного варианта журнала может БЕСПЛАТНО получать по e-mail его электронную копию прямо на свой компьютер в любом формате - *.doc, *.pdf или *.html.

Подписчик информпакета «Ежедневные новости горно-металлургических предприятий СНГ», «Ежедневные новости химических предприятий СНГ», «Ежедневные новости машиностроительных предприятий СНГ» или «Ежедневные новости предприятий пищевой промышленности СНГ» может БЕСПЛАТНО получать электронный вариант любого журнала в любом формате.

В изданиях агентства «Деловой мир» - самая дешевая реклама среди деловых изданий Украины.

Если Вы заинтересовались каким-либо из наших изданий и хотите познакомиться с ним ближе, предлагаем оформить БЕСПЛАТНУЮ месячную ознакомительную подписку на электронный вариант журнала.

Журналистское агентство "Деловой мир"
Абон. ящик 127, Днепропетровск, 49000, Украина
Тел.-факсы: +38 056 3701434, 3701435
E-mail: bw@business.dp.ua http://www.business.dp.ua/

КАК ОПУБЛИКОВАТЬ РЕКЛАМУ В ЖУРНАЛЕ «МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ»

ПОЛНОЦВЕТНУЮ НА ОБЛОЖКЕ				
Стоимость **ОДНОГО** объявления, грн. НДС не облагается				
высота/ширина (мм), часть страницы А-4	**I страница обложки**	**II страница обложки**	**III страница обложки**	**IV страница обложки**
297х210 – 1 стр.	20 грн./ кв. см	4500	4200	4800
145х210 – 1/2 стр.	4000	3500	3200	3800

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

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

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

СКИДКИ РЕКЛАМНЫМ АГЕНТСТВАМ И ВЫСТАВКОМАМ – ОТ 20%

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

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

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

Текст рекламного объявления можно передать нам различными способами:

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

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

– само объявление можно прислать в виде графического файла.

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

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

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

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ Деловой Мир журналистское агентство

Машиностроение Украины

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

№21 (255)

ОГЛАВЛЕНИЕ НОМЕРА

	Стр.
Машиностроительный комплекс	5
Авиакосмическая промышленность	6
Автомобильная промышленность	20
Горно-шахтное, горнорудное и металлургическое машиностроение	38
Железнодорожное машиностроение	38
Машиностроение для легкой, пищевой промышленности, бытовых приборов	42
Оборонная промышленность	42
Подшипниковая промышленность	49
Приборостроение	50
Промышленность средств связи	51
Сельскохозяйственное машиностроение	55
Станкостроительная и инструментальная промышленность	56
Строительно-дорожное и подъемно-транспортное машиностроение	56
Судостроительная и судоремонтная промышленность	59
Тяжелое и энергетическое машиностроение	62
Химическое и нефтяное машиностроение	65
Электронная и электротехническая промышленность	66
Пресс-релизы	69

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

Свидетельство о госрегистрации

№6659 серия КВ от 30.10.2002 г.

▼Абон. ящик 3749, Днепропетровск, 49064, Украина.
▼ Тел.-факс.: +38 056 3701434, 3701435
▼E-mail: machinery@business.dp.ua
▼http://www.business.dp.ua/index.html

Генеральный директор Тамара Мальцева
Выпускающий редактор Александр Шевченко

Последующие перепечатка и распространение материалов журнала "Машиностроение Украины" возможны только с разрешения редакции.

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

КАК ПОДПИСАТЬСЯ НА ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ «МАШИНОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ»

Подписной индекс

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

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

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

Подписка для иностранных граждан организована в редакции.

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

РЕДАКЦИОННЫЙ ПОДПИСНОЙ ЛИСТ

Организация:
Контактное лицо:
Почтовый адрес:
Тел.:
Факс:
E-mail:
http://

Просим подписать на
Новости машиностроительных предприятий
- электронный вариант (файл *.doc)
с " _ " _____ 2013 г. на _____ мес.

Журнал «Машиностроение Украины»
- печатный вариант

с "1 " _____ 2013 г. на _____ мес.

- электронный вариант в виде файла *.doc, *.pdf, *.html

с " 1 " _____ 2013 г. на _____ мес.

В АВГУСТЕ ЖУРНАЛ И НОВОСТИ НЕ ВЫХОДЯТ

Подписной лист надо заполнить и отправить:

▼ по факсу: +38 056 3701434, 3701435
▼ по e-mail: bw@business.dp.ua
▼ почтой: а/я 3749, Днепропетровск, 49064, Украина

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

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

Алчевск	KSS (06442) 22244, 29294
Бердянск	KSS (06153) 37725
Винница	KSS (0432) 579324
Горловка	KSS (06242) 27055, 27073
Днепропетровск	1. KSS (0562) 335289 2. Меркурий (056) 7219393, 7219394 3. САММИТ (056) 3704423 4. Статус (056) 2385032
Донецк	1. KSS (062) 3450359, 905899 2. Меркурий (062) 3451592,3451594 3. Идея (062) 3810932, 3042022 4. Статус (062) 3119483
Евпатория	KSS (06569) 35532
Житомир	KSS (0412) 412795
Запорожье	1. KSS (061) 2209338 2. Статус (061) 2702935
Ивано-Франковск	KSS (03422) 25787, 501510, (0342) 775959, -54, -56
Измаил	KSS (04841) 20335
Ильичевск	KSS (048) 7770355
Керчь	KSS (097) 9311937
Киев	1. KSS (044) 2706220 2. САММИТ (044) 5214050 3. Статус (044) 3917451 4. Блиц-информ (044) 2518161 5. Меркурий (044) 2488808, 2499888
Кировоград	KSS (0522) 301185
Комсомольск	KSS (067) 7767104
Кременчуг	1. KSS (05366) 56927 2. САММИТ (05366) 32188
Кривой Рог	KSS (0564) 400759
Луцк	KSS (03322) 55411
Львов	1. KSS (0322) 419165, 419166 2. САММИТ (0322) 743223
Мариуполь	KSS (0629) 412843
Мелитополь	KSS (0619) 426390, 426380
Мукачево	KSS (03131) 22133
Николаев	1. KSS (0512) 479227, 580099 2. САММИТ (0512) 561069
Одесса	1. KSS (0482) 7770355 2. Статус (048) 7342485
Павлоград	Меркурий (05632) 61428
Полтава	САММИТ (0532) 636840
Ровно	KSS (0362) 290832, 290837
Севастополь	KSS (0692) 549064
Симферополь	1. KSS (0652) 248579, 248974 2. САММИТ (0652) 516355
Сумы	1. KSS (0542) 219550 2. Диада (0542) 370355, 370656
Тернополь	KSS (0352) 235151, 430427
Ужгород	KSS (0312) 614235, 615127
Феодосия	KSS (06562) 72723
Харьков	1. KSS (057) 543937, 546265 2. САММИТ (0577) 142260 3. Статус (057) 7524138
Херсон	KSS (0552) 264232, 282169
Хмельницкий	KSS (03822) 32931, 795364
Черкассы	KSS (0472) 320847, (067) 7126999
Черновцы	KSS (0372) 584057
Ялта	1. KSS (0654) 324008 2. САММИТ (0654) 324135

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

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

Координаты подписных агентств - на сайте "Машиностроения Украины" (http://www.business.dp.ua/index.htm) и в редакции журнала. Вы можете получить их по e-mail или факсу.

Статистика

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

	Октябрь	В % к окт. 2012 г.	Январь-октябрь	В % к янв.-окт. 2012 г.
Котлы центрального отопления, тыс. шт.	33,5	87,2	246	95,2
Резервуары и цистерны металлические объемом более 300 л, тыс. т	1,6	67,3	14,4	71,6
Приборы полупроводниковые, млн. шт	0,1	63,6	8,1	68,7
Приборы для измерения физических и химических величин, тыс. шт.	72,5	159,3	387	95,1
Приборы для контроля других физических характеристик, тыс. шт.	608	128,4	5043	105,2
Счетчики электроэнергии, в том числе калиброванные, тыс. шт.	116	61,7	1227	77,1
Приборы и аппаратура для автоматического регулирования и управления, тыс. шт	3,8	277,6	21,2	79,1
Термостаты, маностаты, инструменты и приборы для регулирования или контроля, автоматические другие, тыс. шт.	6,6	87,3	67,2	107,8
Электродвигатели и генераторы постоянного тока, тыс. шт.	3,1	89,4	18,5	58,3
Электродвигатели и генераторы переменного тока, электродвигатели универсальные, тыс. шт.	24,9	68,0	186	65,7
Трансформаторы электрические, млн. шт.	0,4	93,6	3,7	106,0
Аппаратура электрическая высоковольтная, тыс. шт.	30,2	95,6	276	89,5
Аппаратура электрическая низковольтная, млн. шт.	1,0	71,9	10,0	76,4
Провод изолированный обмоточный, тыс. т	0,8	61,0	9,0	84,5
Проводники электрические на напряжение не более 1000 В, тыс. км	44,0	89,8	396	92,4
Проводники электрические на напряжение более 1000 В, тыс. км	0,6	30,5	5,8	34,7
Устройства электромонтажные, млн. шт.	4,6	90,8	40,3	85,1
Стиральные машины, тыс. шт.	27,2	65,6	184	72,8
Помпы центробежные для перекачки жидкостей; помпы другие, тыс. шт.	19,5	122,6	210	92,8
Валы трансмиссионные и кривошипы, тыс. т	0,5	104,9	7,1	70,5
Краны перегрузочные, краны портальные, краны мостовые, шт.	8	66,7	80	58,4
Грузоподъемники и конвейеры пневматические и другой непрерывного действия, для грузов и материалов, шт.	377	75,0	2804	83,6
Оборудование прокатных станов; рольганги, опрокидыватели и манипуляторы, оборудование, шт.	125	71,4	1172	128,4
Бухгалтерские машины, контрольно-кассовые аппараты, почтовые маркировочные машины, аппараты билетные и другие аналогичные машины, содержащие счетные устройства, тыс. шт.	10,3	322,2	90,2	258,1
Оборудование холодильное и морозильное промышленное и тепловые насосы, тыс. шт.	23,5	228,1	217	109,0
Машины и аппараты фильтровальные или очищающие для жидкостей, тыс. шт.	1,5	77,8	10,7	76,8
Тракторы для сельского и лесного хозяйства, шт.	498	118,9	3531	73,9
Плуги отвальные, шт.	214	45,2	1607	13,6
Бороны дисковые, шт.	225	157,3	3512	103,5
Рыхлители и культиваторы, шт.	235	122,4	1389	123,2
Сеялки, шт.	314	189,2	2954	128,5
Деревообрабатывающие станки, шт.	77	65,8	901	82,4
Конвертеры и машины литейные, изложницы и ковши, используемые в металлургии и в литейном производстве, шт.	148	28,1	2360	54,2
Валки к прокатным станам, шт.	772	66,4	6496	76,0
Подъемники, элеваторы и конвейеры непрерывного действия для подземных работ, шт.	33	63,5	345	81,4
Машины бурильные и проходческие, шт.	32	25,0	851	55,0
Оборудование промышленное для переработки мяса или птицы, шт.	711	63,7	8658	28,1
Легковые автомобили, тыс. шт.	4,8	72,8	34,8	56,5
Автобусы, шт.	249	101,2	1835	65,5
Автомобили грузовые, шт.	159	89,3	1406	56,7
Прицепы и полуприцепы автомобильные, тыс. шт.	1,4	68,6	18,6	104,4
Вагоны грузовые несамоходные, тыс. шт.	1,6	48,9	22,7	55,0

(Украинськи новыны/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ПЛАНИРУЕТ ДО 2017 ГОДА ЗАКУПИТЬ МИНИМУМ ДВА САМОЛЕТА АН-70

Министр обороны Украины Павел Лебедев сообщил, что до 2017 г. для Вооруженных сил Украины планируется закупить два самолета Ан-70, однако эта цифра может быть увеличена. "Как вы знаете, разработка и создание перспективного военно-транспортного самолета Ан-70 и соответственно финансирование этих мероприятий из государственного бюджета Украины осуществляется согласно специальной целевой оборонной программе. В свою очередь, комплексная госпрограмма реформирования и развития ВСУ до 2017 г. предусматривает закупку для нужд армии минимум 2 самолетов", - рассказал министр обороны.

При этом П. Лебедев добавил, что при наличии дополнительных средств это количество может быть увеличено.

Отвечая на вопрос относительно планов российской стороны по закупке этого самолета, министр отметил, что этот вопрос не в его компетенции. "Что же касается характеристики процесса закупки этого образца российской стороной, которая также принимает участие в проекте, то она находится вне рамок компетенции Министерства обороны Украины", - подчеркнул он. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ ИНИЦИИРУЕТ СОЗДАНИЕ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ ДО 2020 ГОДА

Министерство экономического развития и торговли инициирует создание "Государственной целевой научно-технической программы развития самолетостроения до 2020 г.". На эти цели потребуется 37 млрд. грн., из которых 15,9 млрд. грн. должно выделить государство, сообщает "Коммерсант-Украина". Предусмотрена также корпоратизация предприятий отрасли. Этот документ был разработан по распоряжению правительства. Это должно позволить выйти на безубыточный уровень работы авиапромышленности, а также восстановить серийное производство самолетов и освоить выпуск вертолетов.

Среди главных задач отрасли на 2014-2020 гг. - разработка новых транспортных самолетов Ан-140Т, Ан-178, вертолетов МСБ-2, МСБ-6, беспилотных летательных аппаратов гражданского назначения. Кроме того, концепция предполагает модернизацию пассажирских самолетов Ан-140, Ан-148, Ан-158 и транспортных Ан-74, Ан-124, а также вертолетов Ми-2 и Ми-8. Реализация госпрограммы должна обеспечить к 2020 г. производство продукции более чем на 100 млрд. грн., увеличение объемов экспорта авиационной техники до 75,3 млрд. грн., а также привлечение инвестиций в 6,3 млрд. грн. Кроме того, в отрасли необходимо сохранить 50 тыс. рабочих мест, а в будущем - создать не менее 10 тыс. новых.

За последние десять лет государственное финансирование авиастроения составляло менее 3% от доходов авиационной промышленности, тогда как, например, в России ежегодное выделение средств из госбюджета составляет 13%, а в других странах - в среднем 15%. Тем не менее в Министерстве финансов считают, что авиастроение должно финансироваться самостоятельно, и предлагают доработать проект.

Основной акционер авиакомпании "Мотор Сич" и ее почетный президент Вячеслав Богуслаев отмечает, что сейчас предприятия получают некоторые налоговые и таможенные льготы, однако их недостаточно для нормального функционирования. "Авиастроителям не хватает оборотных средств, из-за чего довольно трудно развивать существующие проекты, не говоря уже о новых разработках. В программе заложены необходимые средства для развития отрасли, успехом будет возможность привлечь деньги под государственные гарантии", - сказал Богуслаев.

Эксперт Центра политического и экономического анализа Вадим Слободянюк считает, что производителю самолетов ГП "Антонов" для выхода на безубыточную работу необходимо сконцентрировать усилия на существующих разработках и вести агрессивную политику по завоеванию клиентов. Впрочем, по словам Богуслаева, в мировой практике есть примеры госфинансирования. Тот же Boeing получает от государства не менее 30% средств на освоение производства новых самолетов, а по 35% финансируется самой компанией и ее заказчиками. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАРТНЕРЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРОЕКТА «МОРСКОЙ СТАРТ» ГАРАНТИРУЮТ ПОСТАВКИ РАКЕТ-НОСИТЕЛЕЙ ПРИ НАЛИЧИИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Украинские партнеры международного проекта "Морской старт" по коммерческим запускам спутников с морского космодрома в Тихом океане при помощи ракеты-носителя (РН) "Зенит-3SL" гарантируют поставки ракет-носителей для программы при наличии финансирования. "ГКБ "Южное" и ПО "Южмаш" готовы обеспечить поставки РН "Зенит" для "Морского старта" при соответствующем финансировании", - сообщил руководитель центра информационных связей ГКБ "Южное" (Днепропетровск) Юрий Мошненко, комментируя планы поставок РН по программе на ближайшую перспективу.

Ю. Мошненко сообщил, что в настоящее время на "Южмаше" изготовлена и готова к отправке заказчикам РН "Зенит" для намеченного на четвертый квартал пуска с "Байконура" российского КА "Электра-Л". При этом он затруднился на данном этапе уточнить сроки отправки изделия заказчику. Мошненко также напомнил, что в июне "Южмаш" возобновил поставки "Зенитов" для "Морского старта" после доработки, проведенной по итогам нештатного запуска в рамках программы Sea Launch 1 февраля РН "Зенит-3SL" со спутником Intelsat-27. "Отправленные на "Байконур" две РН "Зенит" были предназначены для намеченных на III и IV квартал запусков по программе "Наземный старт", - уточнил он.

Sea Launch создан в 1995 г. После реорганизации в 2010 г. 95% акций компании принадлежат Energia Overseas Limited (EOL), "внучке" РКК "Энергия" (РФ), 3% - американской Boeing, 2% - норвежской Aker Solutions. С 2008 г. по соображениям экономической целесообразности коммерческие запуски спутников массой до 4,5 т осуществляются с космодрома "Байконур" (Казахстан) в рамках программы Land Launch при помощи РН "Зенит-3SLБ", а свыше 4,5 т - с морского космодрома при помощи РН "Зенит-3SL".В целом консорциум "Морской старт" осуществил 35 пусков ракет "Зенит-3SL" с подвижной платформы в Тихом океане, из которых один был частично успешным, два - аварийными.

Программа пусков РН "Зенит" на 2013 г. предусматривает 4 пуска: 1 пуск в рамках Sea Launch и 3 пуска - в рамках Land Launch с "Байконура".

По данным Sea Launch, консорциум готовит на 2014-2015 гг. пять пусков "Зенит-3SL".

Украинские ГКБ "Южное" и ПО "Южмаш" (оба - Днепропетровск) - разработчик и изготовитель РН "Зенит-3SL" - ключевые партнеры международного консорциума в проекте. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА И США НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ ЭКСПЕРТНУЮ ГРУППУ ПО СОВМЕСТНЫМ ПРОЕКТАМ В КОСМИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Украина и США намерены создать двустороннюю экспертную группу по обсуждению совместных возможных проектов в космической сфере, в частности, в области использования новых материалов и прикладных космических исследований.

Об этом, как сообщает пресс-служба правительства Украины, шла речь в Вашингтоне на встрече вице-премьер-министра Украины Юрия Бойко и председателя Государственного космического агентства Украины Юрия Алексеева с представителем Национального управления США по аэронавтике и исследованию космического пространства (NASA) Чарльзом Болденом и заместителем администратора NASA по вопросам международного сотрудничества Майклом О'Брайеном.

Во время встречи стороны обсудили актуальные вопросы сотрудничества Украины и США в сфере освоения космического пространства, в частности в рамках Международной координационной группы по космическому пространству и Международной группы экспертов по космической биологии и медицины.

Обсуждались также перспективы совместного участия в исследовании дальнего космоса, сотрудничества в научных разработках в рамках программы NASA по "дорожной карте" глобальных исследований в космосе.

По результатам встречи была достигнута договоренность о продолжении сотрудничества двух стран в сфере космических исследований, а также по изучению возможности дальнейшего сотрудничества и участия украинских предприятий космической отрасли в реализации американских космических проектов. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГП «АНТОНОВ» НЕ СУМЕЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ ИЗ-ЗА СМЕЖНИКОВ

ГП "Антонов" не сумеет обеспечить запланированный объем производства самолетов (10-12 единиц в год) из-за того, что "Южмаш" не в состоянии произвести необходимое количество шасси.

По словам генерального конструктора "Антонова" Дмитрия Кивы, в начале года "Антонов" подписал контракт на десять комплектов шасси и внес аванс 60% (около 42 млн. грн.), однако на сегодняшний день поставок по этому договору не было. В результате сейчас в цехах предприятия ожидают окончательной сборки два самолета Ан-148 и пять Ан-158, вследствие чего срываются сроки поставок самолетов в Корею, Кубу и другие страны.

Заместитель генерального директора по производству "Южмаша" Виктор Денисов сообщил, что контракт на десять комплектов был заключен в марте и соответственно "Антонов" перечислил предприятию средства в конце марта, а минимальный срок производства составляет девять месяцев. "Мы уже договорились с предприятием, что следующая поставка будет в январе 2014 г.",- уточнил он.

Мощности "Южмаша" позволяют производить около 7-8 комплектов шасси в год. Для того чтобы нарастить мощности, предприятие планировало закупить 11 станков, однако до сих пор средств для этого не нашли. Согласно программе активизации развития экономики на 2013-2014 гг., которую правительство утвердило постановлением №187 от 27 февраля, на закупку десяти станков для "Южмаша" под госгарантии предусмотрено 12 млн. грн.

Из-за проблем с поставками шасси производства "Южмаша", "Антонов" заключил договор на поставку во II половине 2014 г. 12 комплектов шасси с нижегородским заводом "Гидромаш" и уже передал российскому предприятию чертежи и техническую документацию. (Ugmk.info/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «МОТОР СИЧ» ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА ЗАРАБОТАЛО 1,2 МЛРД. ГРН.

Единственный в стране производитель авиадвигателей - компания "Мотор Сич" - за девять месяцев заработал 1,2 млрд. грн. Это на треть меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В компании такие результаты объясняют затратами на модернизацию производства. Эксперты ожидают, что ситуация выправится к концу года, когда компания традиционно отгружает значительную часть законтрактованной продукции.

В январе-сентябре "Мотор Сич" сократила прибыль до налогообложения на 30,4% до 1,2 млрд. грн., по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО), сообщило предприятие в системе раскрытия информации НКЦБФР. Чистый доход увеличился на 17,62% до 5,9 млрд. грн., валовая прибыль - на 8,98% до 2,5 млрд. грн., а операционная прибыль сократилась на 33,94% до 1,16 млрд. грн. Еще в первом полугодии показатель чистой прибыли не дотягивал до уровня 2012 г. всего на 5%. Но только в III квартале "Мотор Сич" получила операционный убыток в 380 млн. грн., говорит старший аналитик ИГ "АРТ-Капитал" Алексей Андрейченко.

Основной акционер "Мотор Сич" ее почетный президент Вячеслав Богуслаев рассказал, что предприятие понесло существенные затраты на техническое перевооружение. "Мы задумали серьезную модернизацию, но если в былые годы оплата за поставку оборудования производилась по факту, то сейчас заказчик требует аванс", - говорит Богуслаев. Сейчас на "Мотор Сичи" осуществляется программа модернизации производства авиадвигателей, а также налаживается выпуск вертолетов, говорит управляющий директор ИК Dragon Capital Андрей Беспятов. Это направление для компании стало одним из приоритетных после покупки в прошлом году авиаремонтных заводов в Украине и Беларуси.

Сейчас значительную часть доходов "Мотор Сич" приносят договоры на производство двигателей для вертолетов. В 2011 г. предприятие заключило крупный пятилетний контракт на поставку "Вертолетам России" 1,3 тыс. двигателей на $1,2 млрд. Предприятие также выполняет долгосрочный контракт по поставке двигателей для 55 самолетов Як-130 по заказу Минобороны России.

К концу года "Мотор Сич" должна улучшить показатели чистой прибыли, так как у предприятия традиционно большие заказы на IV квартал, полагает Андрей Беспятов. Но, по его мнению, выйти на уровень 2012 г. будет крайне трудно.

В самой компании настроены более оптимистически. По словам Богуслаева, по итогам 2013 г. предприятие надеется нивелировать отставание от 2012 г. по показателю прибыли. "Мы договорились о крупных контрактах с Китаем и Индией, а также подписали новый договор на производство двигателей для 12 самолетов Як-130", - говорит он. Есть у компании и новые контракты, но сообщать их подробности Вячеслав Богуслаев пока не стал.

Ранее он заявил о планах поставлять в Китай ежегодно по 40 двигателей для учебно-боевого самолета L-15, а всего компания может поставить на китайский рынок 250 двигателей. Продукция "Мотор Сич" стала еще более востребованной в Китае после того, как в этом году страна начала экспорт самолетов L-15, говорит Алексей Андрейченко. (Коммерсант-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

УКРАИНА: ЗА ВОСЕМЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА В АЗИЮ ЭКСПОРТИРОВАНО 26 ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

За январь-август из Украины в Азию было экспортировано 26 летательных аппаратов, сообщает Государственная служба статистики.

Согласно данным Госстата, за январь-август из Украины было экспортировано летательных аппаратов (самолетов, вертолетов и др.), космических аппаратов (включая спутники), а также суборбитальных космических ракет-носителей на $$26000273,8 тыс. Всего за указанный период из Украины было экспортировано 26 летательных аппаратов.

На Государственном предприятии "Чугуевский авиационный ремонтный завод", которое входит в состав ГК "Укроборонпром", 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.

По словам заместителя директора по научно-исследовательской и научно-технической подготовки производства завода Дмитрия Тишенкова, 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 Д.Тишенко. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: КОСМИЧЕСКАЯ ПРОГРАММА ПОСПОСОБСТВУЕТ РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИЙ, СВЯЗАННЫХ С СИСТЕМОЙ ДИСТАНЦИОННОГО ЗОНДИРОВАНИЯ ЗЕМЛИ (ДЗЗ)

Национальная космическая программа, рассчитанная на 2013-2017 гг., поспособствует развитию технологий, связанных с системой дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ). Об этом сообщил главный инженер УП "Геоинформационные системы" НАН Беларуси, заместитель главного конструктора Белорусской космической системы ДЗЗ Олег Семенов.

Благодаря Национальной космической программе, будет налажена многоуровневая система дистанционного зондирования Земли для того, чтобы технологии, разработанные на основе данных ДЗЗ и с Белорусского космического аппарата (БКА), постоянно развивались, рассказал Олег Семенов.

Данные, полученные со спутника белорусского космического аппарата, используются различными ведомствами. Например, для предприятий лесного хозяйства разработаны методика, аппаратно-программный комплекс и технология учета состояния лесного фонда и ресурсной оценки насаждений, поврежденных в результате воздействия неблагоприятных природно-климатических факторов. Институт мелиорации проводит на основе данных с БКА и ДЗЗ мониторинг сельскохозяйственных земель. В интересах МЧС разработан экспериментальный программно-информационных комплекс "Мониторинг-НС", обеспечивающий обнаружение нештатных ситуаций на объектах нефтехимической и газовой отраслей.

Олег Семенов также рассказал, что качество снимков с БКА не вызывает претензий у заказчиков. "Потребители довольны", - сказал Олег Семенов.

Белорусская космическая система ДЗЗ в настоящее время проходит опытную эксплуатацию. Система работает полнофункционально и обеспечивает выполнение цели своего создания - снабжение потребителей информацией, получаемой с БКА и других спутников. До конца года запланировано ввести систему в эксплуатацию. (Aex.ru/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ХОЛДИНГ «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ НА КОНФЕРЕНЦИИ «РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ И СНГ – 2013»

В рамках III международной конференции "Региональная авиация России и СНГ - 2013" прошла специальная сессия "Современная вертолетная техника для региональных и местных авиаперевозок", на которой были представлены основные производители и поставщики вертолетной техники российского и зарубежного производства.

Холдинг "Вертолеты России" представил новые современные вертолеты российского производства для региональных авиаперевозок и решения региональных задач.

"Вертолеты России" - дочерняя компания "Оборонпрома", входящего в Госкорпорацию "Ростех", - один из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли, представляющая на глобальном рынке весь модельный ряд гражданских и военных вертолетов российского производства и создающая глобальную систему сервисного обслуживания.

Актуальный модельный ряд гражданских вертолетов включает: легкие вертолеты "Ансат" и Ка-226Т, средние противопожарные и спасательные Ка-32А11ВС, многоцелевые вертолеты типа Ми-8/17 различных модификаций и тяжелые транспортные вертолеты Ми-26Т.

Готовятся к серийному производству новейшие гражданские вертолеты - средний Ка-62, создаваемый в тесной международной кооперации, многоцелевой Ми-38, модернизированные Ми-171А2 и Ми-26Т2. Новинки разрабатываются с учетом последних достижений в области производства вертолетной техники, включая инновационные решения в области авионики, снижения шумности и минимизации негативного воздействия на окружающую среду.

Конференция проходила при поддержке и участии Совета федерации Федерального Собрания Российской Федерации, федеральных министерств и ведомств. Особую поддержку проекту осуществляют Международная ассоциация аэропортов и Ассоциация "Аэропорт" стран СНГ. Организатором конференции выступил Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА). Стратегический партнер: Государственная транспортно-лизинговая компания (ГТЛК). Холдинг "Вертолеты России" с 2011 г. традиционно выступает партнером конференции.

Одними из информационных партнеров конференции выступили авиационно-космический Интернет-портал Avia.ru Network и информационный портал Aviation EXplorer. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ХОЛДИНГ «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ВСТУПИЛ В ЕВРОПЕЙСКУЮ АЭРОКОСМИЧЕСКУЮ ГРУППУ ПО КАЧЕСТВУ (EAQG)

Холдинг "Вертолеты России" (дочерняя компания ОПК "Оборонпром", входящей в Госкорпорацию "Ростех") объявляет о вступлении в Европейскую аэрокосмическую группу по качеству (European Aerospace Quality Group (EAQG)). Заявка холдинга на членство в организации была одобрена Исполнительным комитетом EAQG в конце сентября.

В октябре делегация холдинга "Вертолеты России" впервые в качестве полноправного члена приняла участие в работе Международной аэрокосмической группы по качеству (International Aerospace Quality Group (IAQG)), заседание которой прошло в Монреале (Канада).

"Участие в Европейской аэрокосмической группе по качеству позволит холдингу гармонизировать систему менеджмента качества входящих в него предприятий с европейскими стандартами и станет важным шагом на пути укрепления стратегических позиций "Вертолетов России" на международном рынке, - отметил заместитель генерального директора по производству холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов. - Сегодня система менеджмента качества холдинга совершенствуется с учетом требований международных стандартов аэрокосмической и оборонной отраслей серии AS/EN 9100, некоторые предприятия холдинга сертифицированы согласно требованиям этих стандартов и входят в Международную базу данных поставщиков аэрокосмического сектора (OASIS)".

EAQG входит в состав Международной аэрокосмической группы по качеству (IAQG). Группа создана крупнейшими компаниями аэрокосмической промышленности для реализации стратегий, которые призваны значительно улучшить качество продукции и снизить затраты в цепочке поставок в аэрокосмической и оборонной отраслях. В EAQG входят 34 крупные компании, в том числе европейские партнеры "Вертолетов России": AgustaWestland, Turbomeca и ZODIAC Aerospace. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ЗАО «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» (ГСС) В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО УБЫТОК

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) в январе-сентябре в 2,8 раз увеличило чистый убыток по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) в сравнении с аналогичным периодом прошлого года до 7285134 тыс. руб., говорится в материалах на сайте компании.

Выручка компании за отчетный период выросла на 14,2% в сравнении с результатом девяти месяцев прошлого года до 3518645 тыс. руб. "Снижение выручки в отчетном периоде в значительной степени обусловлено воздействием объективных факторов, среди которых недостаточная развитость инфраструктурных механизмов финансирования продаж, убытки от продаж стартовым заказчикам", - сказано в сообщении ГСС.

Также в компании отмечают, что для улучшения финансового состояния реализуется ряд мер, в том числе с участием государства: завершаются консультации о выкупе "Внешэкономбанком" дополнительной эмиссии акций с целью дальнейшего увеличения акционерного капитала ГСС на $1 млрд. Поступления от дополнительной эмиссии планируется частично пустить на погашение кредита ВЭБ.

"Перечисленные выше меры позволят компании существенно сократить размер долга, значительно снизить его стоимость, а также повысить свою финансовую устойчивость в целом", - отмечает пресс-служба компании.

Согласно планам развития ГСС, операционная прибыль должна быть получена в 2014 г., а точка безубыточности достигнута в 2018 г. (АвиаПорт/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ЗАО «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» (ГСС) СОЗДАЕТ ЛИЗИНГОВУЮ «ДОЧКУ»

Совет директоров "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС) одобрил участие компании в другом юридическом лице - Air Finance Limited, сообщает ГСС.

Решение о приобретении акций в Air Finance Limited принято на совете директоров 11 октября, уточняется в материалах компании. Речь идет о создании лизинговой дочерней компании, которая создается для финансирования поставок самолетов в Юго- Восточную Азию.

ГСС входят в "Объединенную авиастроительную корпорацию" (ОАК) через Авиационную холдинговую компанию "Сухой" и "ОКБ Сухого" (им принадлежат 75% акций ГСС). Еще 25% в ГСС принадлежат компании World's Wing SA ("дочка" Alenia Aermacchi, входящей в Finmeccanica).

Портфель заказов на Sukhoi Superjet-100 составляет 200 самолетов. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ВЫРУЧКУ К 2025 ГОДУ

"Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) планирует увеличить выручку к 2025 г. до $26,6 млрд. Об этом сообщил глава корпорации Михаил Погосян, выступая на форуме "Открытые инновации".

"Сегодня ОАК - компания с ежегодным ростом объема выручки 18%, - отметил он. - В 2015 г. объем выручки составит $11,5 млрд., а к 2025 г. выручка ОАК должна составить $26,6 млрд.". При этом, по словам Погосяна, дальнейший рост корпорации неизбежно связан с изменением индустриальной модели.

Глава ОАК напомнил, что сегодня корпорация создает линейку самолетов в трех сегментах: гражданском, транспортном и военном. "Достижение стратегических целей невозможно без создания принципиально новой индустриальной модели, которая позволит повысить производительность труда более чем в 7 раз, и сократить стоимость продукта для авиационных программ на 25%", - подчеркнул он.

К 2018 г. ОАК переходит к дивизионной модели корпорации. "К 2025 г. структура выручки ОАК будет строиться следующим образом: 50% - гражданская продукция, 25% - военная, 20% - транспортная, 5% составят самолеты специального назначения, - сообщил Погосян. - Новая модель строится также на создании мультипрограммных центров компетенций и центров специализаций". То есть инновационные технологии, разработанные в этих центрах компетенций, не локализуются в рамках одного закрытого КБ и одной программы, а становятся доступными для всех программ корпорации.

"К 2020 г. мы планируем 70% трудоемкости разработки и сборки самолетов делегировать центрам компетенции, следующий шаг - это доступность и возможность обмена технологиями на открытом рынке", - отметил глава ОАК. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: СТРОИТЕЛЬСТВО ШТАБ-КВАРТИРЫ ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) В ЖУКОВСКОМ НАХОДИТСЯ В ЗАВЕРШАЮЩЕЙ СТАДИИ

Комплекс мероприятий, заложенных в указе президента РФ о создании в Жуковском Национального центра авиастроения (НЦА), в основном реализован. Об этом газете "Коммерсант" рассказал глава совета директоров ОАО "Транспортно-выставочный комплекс "Россия" и заместитель гендиректора "Ростеха" Дмитрий Шугаев.

По его словам, во исполнение президентского указа акционированы и переданы в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) ФГУП "ЛИИ им. М. Громова" и ФГУП "ЭМЗ им. В. Мясищева", учреждено и реализует уставные задачи ОАО "Транспортно-выставочный комплекс "Россия" (ТВК "Россия", стопроцентная "дочка" "Ростеха"). Несмотря на все объективные и субъективные сложности принципиально не изменилась утвержденная в 2009 г. концепция создания НЦА, в которой определены задачи и состав будущего центра, базовый план реализации и другие мероприятия.

В частности, сообщил Шугаев, "строительство штаб-квартиры ОАК в Жуковском - уже практически в завершающей стадии. Это значит, что в скором будущем там появятся сотрудники авиастроительной корпорации, включая тех, кто не живет сегодня в Жуковском". Теперь, по его словам, стоит "большая задача - обеспечить людей жильем и сопутствующей инфраструктурой".

С этой целью завершен еще один важный этап - в проект создания НЦА вовлечены новые территории общей площадью около 887 га, присоединенные правительством Московской области к городскому округу Жуковский, проинформировал Шугаев. В конце 2011 г. управляющая компания выкупила их за счет заемных средств. На этих землях будет построено жилье и социальная инфраструктура НЦА, а также объекты научно-внедренческого и образовательного назначения. Большой объем подготовительной работы для освоения этой территории уже проведен: сформирована общая градостроительная концепция, концепция инженерного обеспечения новых территорий, разработан и утвержден проект планировки территории первой очереди застройки.

"Новая территория НЦА по площади превосходит существующий Жуковский. Аналогов НЦА у нас в стране просто нет, и мы хорошо понимаем, насколько важна успешная реализация этого проекта", - подчеркнул замглавы "Ростеха".

По его словам, на основной площадке НЦА, включающей аэропортовый комплекс Раменское, ТВК "Россия" и научно-производственный комплекс ОАК, будут сконцентрированы ключевые КБ авиационной отрасли, в том числе за счет перебазирования предприятий из Москвы. "Вывод незадействованных или малоэффективных производственных мощностей из Москвы будет происходить поэтапно, а освобождающиеся территории планируется реализовать под девелоперские проекты, средства от которых могут быть направлены, в том числе, и на создание объектов НЦА с наиболее низким коммерческим потенциалом", - проинформировал Шугаев.

"Одна из острейших проблем, которой мы сейчас усердно занимаемся, - это финансирование инженерно-транспортной инфраструктуры новых территорий, которые представляют собой сегодня обычное русское поле. Инженерное обеспечение подобных земель требует колоссальных вложений: все нужно создавать с нуля. А привлечь инвесторов в текущем положении под "честное пионерское" - иллюзии", - заявил он. В идеале подобные вещи должны напрямую финансироваться государством, отметил Шугаев. "Но мы прекрасно отдаем себе отчет в том, что рассчитывать на это сегодня не представляется возможным. Тем более что на практике существуют вполне понятные механизмы, которые позволяют избежать прямой нагрузки на федеральный бюджет", - замглавы "Ростеха".

Сейчас, по его словам, как наиболее перспективный и интересный вариант прорабатывается механизм облигационного займа под госгарантии. Облигации, которые выпустит управляющая компания, могут выкупить разные инвесторы, в том числе и госбанки. Например, на инженерное обеспечение первой очереди нужен облигационный заем, за счет которого в общей сложности будет привлечено около 40 млрд. руб. "Мы рассчитываем, что это будут долгосрочные инфраструктурные облигации с соответствующим обслуживанием. При этом еще раз подчеркну: это не субсидии и не прямое бюджетное финансирование, а значит, с нашей точки зрения, наиболее безболезненный и простой механизм", - сказал глава совета директоров ТВК "Россия".

"Мы рассчитываем, что в ближайшем будущем реализация проекта пойдет активнее, будет определен единый для площадки алгоритм минимизации режимных ограничений, выстроена структура финансирования и так далее, - отметил Шугаев. - Если до конца года мы существенно и - главное - системно продвинемся в этих вопросах, то я думаю, все остальное займет не более двух лет. Главное препятствие - наша вязкая бюрократическая машина. Но, как говорится, мы медленно запрягаем, но быстро едем".

Президент России Владимир Путин в феврале 2008 г. издал указ о формировании на территории городского округа Жуковский современного научно-промышленного отраслевого комплекса НЦА. Он призван дать импульс развитию российского авиастроения и смежных отраслей, а также модернизировать имеющиеся и создать новые объекты транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры. Тогда же было подписано соглашение о сотрудничестве между "Ростехом", ОАК и правительством Московской области и учреждено НП "Национальный центр авиастроения". Позднее к ним присоединилось ФГУП "ЦАГИ". (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ПО ИТОГАМ 2013 ГОДА ОЖИДАЕТ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ПО EBITDA НА УРОВНЕ 7-9%

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", национальный авиастроитель России, публикует прогноз финансовых и операционных результатов за 2013 г.

	Факт за 2012 г.	Прогноз на 2013 г.
Консолидированная выручка в соответствии с МСФО, млрд. руб.	171	190-198
Консолидированная валовая прибыль в соответствии с МСФО, млрд. руб.	36	46-50
Валовая рентабельность	21%	24-25%
Консолидированный показатель EBITDA, рассчитанный на основе финансовых показателей по МСФО, млрд. руб.	4	14-18
Рентабельность по EBITDA	2%	7-9%
Консолидированная чистая прибыль (убыток) в соответствии с МСФО, млрд. руб.	(6)	от (15) до (11)
Рентабельность по чистой прибыли (убытку)	-4%	от -8% до -6%

В связи с увеличением объемов производства и поставок продукции корпорация ожидает рост консолидированной выручки не менее 11% по сравнению с 2012 г.

ОАО "ОАК" планирует существенно улучшить показатель рентабельности по EBITDA до 7-9%, что связано, прежде всего, с ростом объемов производства и снижением удельных операционных расходов на единицу продукции, полученным в результате проводимых корпорацией мероприятий по управлению издержками. Рост выпуска воздушных судов прогнозируется на уровне 26% в сравнении с предыдущим годом до 118 штук, что является следствием перехода предприятий ОАО "ОАК" на серийное производство в рамках ряда программ, в т. ч. и в сегменте гражданской авиации.

Корпорация обращает внимание на то, что амплитуда колебаний консолидированных прогнозных значений в значительной степени объясняется зависимостью от сроков подписания с заказчиками актов сдачи-приемки по произведенным воздушным судам и, соответственно, от признания доходов и расходов по данным контрактам в соответствии с принципами МСФО. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

МИРОВОЙ РЫНОК АВИАТЕХНИКИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ В XXI ВЕКЕ

В разных странах виды авиационной деятельности, относящиеся к авиации общего назначения, отличаются. В РФ к авиации общего назначения относится гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ. В Западной Европе и США к авиации общего назначения относится вся авиация, кроме военной и коммерческой, работающей на регулярной основе. Таким образом, под определение авиации общего назначения попадает гораздо больше видов деятельности, чем в России. В русскоязычных источниках можно также встретить термин "общая авиация", которым называют авиацию общего назначения в западном понимании. Такого расширительного толкования придерживаются и авторы статьи.

Авиация общего назначения является важной и динамичной отраслью мировой экономики, особенно в условиях ее растущей глобализации. Самолеты авиации общего назначения являются наиболее распространенным классом летательных аппаратов, на которых осуществляется основная часть всех грузопассажирских перевозок. Авиация общего назначения является крупным источником занятости (в США в этой сфере занято 1,27 млн. человек) и обеспечивает значительные поступления в национальные бюджеты многих стран (в США ее ежегодный прямой и косвенный вклад оценивается более чем в $150 млрд.).

Совокупный ежегодный налет авиатехники общего назначения составляет примерно 40 млн. ч, в мировом парке этих самолетов по состоянию на 2012 г. насчитывается примерно 360 тыс. машин, из которых 220 тыс., или более 60%, приходится на долю США. Эти самолеты могут использовать значительно большее число аэродромов по сравнению с самолетами рейсовой авиации - в США, например, это соотношение составляет 4 тыс. и 500.

Ведущие фирмы - продуценты летательных аппаратов общего назначения являются членами Мировой ассоциации продуцентов самолетов общего назначения GAMA (General Aviation Manufacturers Association), американской ассоциации деловой авиации NBAA (National Business Aviation Association) и Европейской ассоциации деловой авиации EBAA (European Business Aviation Association). Лидирующие позиции на мировом рынке авиатехники общего назначения занимают фирмы США. Наиболее крупными американскими продуцентами этой техники являются American Champion, Boeing Business Jets, Cessna Aircraft Company, Cirrus Aircraft, Emivest Aerospace, Gulfstream, Hawker Beechcraft, Liberty Aerospace, Maule Air, Mooney Aircraft, Quest Aircraft, Piper Aircraft. Среди фирм других стран наиболее прочные позиции в отрасли занимают Airbus, Bombardier (Канада), Dassault Falcon Jet (Франция), Diamond Aircraft (Канада/Австрия), Embraer (Бразилия), GippsAero (Австралия), Pacific Aerospace (Новая Зеландия), Piaggio (Италия), Pilatus (Швейцария) и Socata (Франция). По числу проданных самолетов в 2012 г. лидировала компания Cessna Aircraft Co, отгрузившая 571 аппарат - вдвое больше, чем занявшая второе место Cirrus Aircraft (253 шт.); 3-е и 4-е места заняли соответственно Bombardier (179 ед.) и Air Tractor (169 ед.). По объему продаж первые три места заняли изготовители более дорогих реактивных служебных самолетов - соответственно Bombardier ($5,83 млрд.), Gulfstream ($4,07 млрд.) и Dassault ($2,94 млрд.), в то время как Cessna Aircraft Co оказалась лишь четвертой ($1,85 млрд.).

Динамика и структура мировых отгрузок самолетов общего назначения

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г. (январь-июнь)
			ед.			
Всего	**3147**	**3590**	**2023**	**2120**	**2133**	**1014**
Турбинные	1167	1125	1134	1222	1252	559
Турбовинтовые	415	375	368	526	580	276
Турбореактивные/турбовентиляторные	752	750	767	672	696	283
Поршневые	1980	2465	889	898	881	455
С одним двигателем	1877	2326	781	761	790	407
Многодвигательные	103	139	108	137	91	48
			млн. $			
Всего	**13496**	**15156**	**19715**	**19042**	**18873**	**10419**
Турбинные	12984	14350	19300	18600	18445	…
Турбовинтовые	1323	1189	1300	1365	1340	…
Турбореактивные/турбовентиляторные	11661	13161	18000	17235	17105	…
Поршневые	512	805	415	441	428	…

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook; General Aviation Airplane Shipment Report, 2013 Second Quarter. General Aviation Manufacturers Association, August 6, 2013.

В последнем десятилетии в мировой авиационной индустрии общего назначения произошли серьезные изменения. В первой половине предыдущего десятилетия мировые отгрузки самолетов общего назначения в физическом выражении увеличились на 14%, а во второй половине последовал резкий спад (на 43,3%). В 2011 г. понижательная тенденция была переломлена и мировые отгрузки самолетов общего назначения выросли на 4,8% до 2120 ед. с 2023 ед. в 2010 г., а в 2012 г. наблюдался незначительный прирост - на 0,6% (до 2123 ед.).

В 2000-2011 гг. мировой выпуск турбовинтовых самолетов уменьшился на 22,0%, турбореактивных/турбовентиляторных - на 9,4%, а поршневых - на 56,4%. В результате доля турбовинтовых машин в мировом выпуске самолетов общего назначения в течение указанного периода выросла с 13,2% до 17,3%, турбореактивных/турбовентиляторных - с 23,9% до 36,5%, а поршневых самолетов - сократилась с 60,4% до 46,1%; тем не менее, последние (прежде всего, с двумя двигателями) продолжают занимать основное место в общем выпуске авиатехники общего назначения в количественном выражении.

В стоимостном выражении мировые отгрузки самолетов общего назначения в предыдущем десятилетии увеличились почти вдвое, причем особенно быстрый рост наблюдался после 2005 г. В 2011 г. основное место в мировом выпуске данной продукции по стоимости занимали служебные реактивные самолеты: их удельный вес достигал 90,5% против 7,2% у турбовинтовых и 2,3% у поршневых; в 2012 г. соответствующие показатели составили 90,6%, 7,1% и 2,3%.

Производство авиатехники общего назначения характеризуется достаточно высокой степенью концентрации. На долю 5 ведущих мировых продуцентов турбовинтовых самолетов общего назначения (Cessna Aircraft, Hawker Beechcraft, Pilatus, Piper Aircraf» и SOCATA) пришлось в общей сложности 61,5% (в штучном исчислении) мировых отгрузок машин данной категории в 2011 г. и 56,7% в 2012 г., на долю 5 продуцентов деловых турбореактивных/турбовентиляторных самолетов (Bombardier Business Aircraft, Cessna Aircraft, Dassault Falcon Jet, Gulfstream Aerospace и Embraer) - 90,0% в 2011 г. и 92,1% в 2012 г., на долю 5 изготовителей поршневых самолетов (американские компании Cessna Aircraft, Cirrus Design Corporation, Diamond Aircraft, Hawker Beechcraft Corporation и Piper Aircraft) - 84,4% в 2011 г. и 81,0% в 2012 г.

Фирменная структура мировых отгрузок турбовинтовых самолетов общего назначения (ед.)

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Всего	**415**	**375**	**368**	**526**	**580**
Млн. $	*1323*	*1189*	*1300*	*1365*	*1340*
Cessna Aircraft Company	92	86	95	93	107
C208 Caravan 675	16	11	8	10	11
C2088 Grand Caravan	76	75	87	83	96
Hawker Beechcraft Corporation	205	114	90	92	85
Beechcraft King Air C90	46	35	28	29	25
Beechcraft King Air B200/B250	59	37	24	25	22
Beechcraft King Air 350	46	42	38	38	38
Piaggio	6	14	11	14	5
Pilatus	69	80	84	69	67
PC-6 Porter	-	-	5	6	5
PC-12	69	80	79	63	62
Piper Aircraft	18	40	25	32	32
SOCATA	25	31	38	38	38

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook, p. 17.

Фирменная структура мировых отгрузок турбореактивных/турбовентиляторных самолетов общего назначения (шт.)

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Всего	**752**	**750**	**767**	**696**	**672**
Млн. $	*11661*	*13161*	*18000*	*17235*	*17105*
Boeing Business Jet	14	4	12	8	12
Bombardier Business Aircraft	207	188	150	182	179
Learjet 45/XR	71	28	16	24	24
Learjet 60	32	18	12	19	15
Challenger 300	-	50	29	37	48
Challenger 604/605	39	36	38	43	34
Global 6000/Express	35	13	49	53	54
Cessna Aircraft Company	252	247	178	183	181
C510 Citation Mustang	-	-	73	43	38
C525A Citation CJ2	-	-	17	15	19
C525B Citation CJ3	-	48	20	22	21
C525C Citation CJ4	-	-	19	48	44
C560 Citation XLS	-	-	22	27	31
C650 Citation Sovereign	-	46	16	19	22
Dassault Falcon Jet	73	51	95	63	66
Falcon 900LX	-	-	4	11	7
Falcon 2000LX	-	-	30	20	33
Falcon 7X	-	-	41	31	37
Embraer	-	20	145	99	99
Phenom 100	-	-	100	41	29
Phenom 300	-	-	26	42	48
Legacy 600/650	-	20	11	13	17
Gulfstream Aerospace	88	89	99	99	94
G100/150, G200	17	26	24	21	11
G300/350/400/450, G600/650	71	63	75	78	83
Hawker Beechcraft Corporation	118	141	72	52	32
Hawker 900XP	-	-	28	22	17

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook, p. 16-17.

Фирменная структура мировых отгрузок поршневых самолетов общего назначения (шт.)

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Всего	**1980**	**2465**	**912**	**1198**	**1054**
Млн. $	*512*	*805*	*415*	*441*	*428*
American Champion	96	89	37	29	18
8GCBC Scout	23	9	15	13	7
Cessna Aircraft Company	912	822	261	413	283
Cessna 172R Skyhawk	150	37	8	26	27
Cessna 172S Skyhawk	340	314	77	77	113
Cessna 182T Skylane	267	241	64	40	48
Cessna T182T Turbo Skylane	-	118	36	37	19
Cessna T206H Turbo Stationair	102	83	42	53	40
Cirrus Design Corporation	95	600	264	255	253
Sirrus SR-20	95	116	42	48	84
Sirrus SR-22	-	475	165	105	81
Sirrus SR-22T	-	-	57	102	88
Diamond Aircraft	-	329	130	185	156
DA-20	-	54	31	40	32
DA-40	-	207	57	72	93
DA-42	-	68	32	70	28
Hawker Beechcraft Corporation	153	99	51	54	36
Beechcraft Bonanza A/G36	85	71	22	24	12
Beechcraft Baron B/G58	50	28	29	30	24
Piper Aircraft	377	193	135`	104	126
PA-28-161 Warrior III	43	37	23	15	20
PA-34-220T Seneca V	42	12	22	21	17
PA-44-180 Seminole	11	29	16	16	22
PA-46-350P Malibu Mirage	63	11	26	33	49
PA-46R-350T Matrix	-	-	23	17	12

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook, p. 18-19.

В 2012 г. мировой выпуск самолетов общего назначения в количественном выражении увеличился на 0,6%, а по стоимости сократился на 0,9%; лишь выпуск турбовинтовых машин в долларовом исчислении превысил уровень предыдущего года. Однако, по мнению GAMA, в течение ближайших лет можно ожидать значительного улучшения положения на мировом рынке авиатехники общего назначения вследствие появления и внедрения современных технологий, особенно в сфере безопасности полетов. С 2012 г. производственная статистика GAMA включает данные о мировом выпуске вертолетов, который в указанном году превысил уровень 2011 г. на 21,5% по количеству и на 21% по стоимости. Основное место на рынке гражданских вертолетов общего назначения занимают одномоторные газотурбинные машины, на долю которых приходится около 50% мирового выпуска винтокрылых машин.

В 2011-2012 гг. общие отгрузки авиатехники общего назначения (самолетов и вертолетов) характеризовались следующими данными (ед.):

	2011 г.	2012 г.
Самолеты	2120	2133
Млрд. $	*19,0*	*18,9*
Поршневые	898	881
Турбовинтовые	526	580
Турбореактивные/турбовентиляторные	696	672
Вертолеты	859	1044
Млрд. долл.	*2,8*	*3,4*
Поршневые	268	328
Газотурбинные одномоторные	407	502
Газотурбинные многомоторные	184	214

Мировыми лидерами по уровню развития авиации общего назначения являются США и Европа, однако в последние полтора десятилетии наблюдается процесс непрерывного сокращения удельного веса этих стран в мировом выпуске указанной авиатехники, прежде всего за счет укрепления позиций стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Динамика и структура выпуска авиатехники общего назначения в США (ед.)

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Всего	**2816**	**2857**	**1334**	**1465**	**1514**
Млн. $	*8558*	*8667*	*7875*	*8266*	*8017*
С турбиной	903	762	588	759	806
Млн. долл.	*8112*	*7954*	*7506*	*7898*	*7643*
Турбовинтовые	315	240	224	395	459
Млн. $	*949*	*734*	*724*	*831*	*867*
Турбореактивные/турбовентиляторные	588	522	364	384	347
Млн. $	7178	7205	6782	7068	6776
Поршневые	1913	2095	746	706	708
Млн. $	446	712	368	368	374
С одним двигателем	1810	2024	679	639	645
Многодвигательные	103	71	67	67	63

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook, p. 23-24.

Географическая структура отгрузок самолетов общего назначения по основным регионам (%)

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Реактивные	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*
Северная Америка	58,3	53,8	49,4	42,1	50,0	49,7
Европа	24,9	25,9	26,3	22,8	20,2	20,8
Азиатско-Тихоокеанский регион	4,2	4,7	8,5	11,8	12,9	11,8
Латинская Америка	7,5	9,4	9,2	14,3	10,1	11,6
Ближний и Средний Восток	5,2	6,3	6,4	9,0	6,8	6,1
Турбовинтовые	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*
Северная Америка	57,7	57,7	58,5	43,2	52,6	48,6
Европа	15,9	22,1	17,7	15,2	14,1	12,6
Азиатско-Тихоокеанский регион	8,3	5,8	7,7	16,8	14,4	17,4
Латинская Америка	14,6	6,9	8,2	14,7	13,6	14,5
Ближний и Средний Восток	3,5	7,5	7,9	10,1	5,3	6,9
Поршневые	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*
Северная Америка	66,5	68,1	59,4	53,4	57,7	50,4
Европа	16,3	15,2	21,2	18,6	12,0	19,6
Азиатско-Тихоокеанский регион	9,2	7,5	9,5	13,7	15,6	16,3
Латинская Америка	5,4	7,3	6,8	8,8	10,0	9,7
Ближний и Средний Восток	2,7	2,0	2,8	5,5	4,6	4,1

Примечание. Процентные итоги в отдельных случаях могут не совпадать вследствие округления.

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook, p. 16-17.

США являются основным мировым поставщиком самолетов общего назначения в мире; в 2011 г. их выпуск в стране по количеству сократился на 8,9% по сравнению с предыдущим годом, а по стоимости - увеличился на 6,7%.

США являются ведущим мировым экспортером и импортером авиатехники общего назначения. На экспорт ежегодно направляется 35-50% произведенных в стране самолетов (2008 г. - 37,7%, 2009 г. - 46,2%, 2010 г. - 51,6%, 2011 г. - 36,3%, 2012 г. - 47,7%). Во второй половине 2000-х годов доля экспорта в отгрузках самолетов общего назначения американского производства существенно выросла (с 14,1% в 2004 г. до 51,6% в 2010 г.), в последующие годы данный показатель был ниже (36,3% в 2011 г. и 47,7% в 2012 г.). Ввоз в страну гражданских самолетов массой до 14,9 т (в эту группу входит и авиатехника общего назначения) в 2005-2011 гг. сократился по количеству на 36%, а по стоимости (в текущих ценах) - на 28%.

Структура экспорта произведенных в США самолетов общего на значения (ед.)

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Всего	**569**	**557**	**689**	**486**	**720**
Млн. $	*1967,5*	*2585,9*	*4867,8*	*4585,8*	*4791,1*
Поршневые	309	319	344	299	303
С одним двигателем	285	301	299	249	263
С двумя двигателями	24	18	45	50	40
Турбовинтовые	112	66	151	121	243
Реактивные	148	172	194	112	174

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook, p. 27.

Динамика и структура импорта легких гражданских самолетов в США в 2005-2011 гг.

	2005 г.		2010 г.		2011 г.	
	ед.	млн. $.	ед.	млн. $.	ед.	млн. $.
Всего	**512**	**3679,8**	**357**	**2190,8**	**328**	**2667,0**
Одномоторные	313	255,5	212	272,6	171	273,0
Многомоторные массой до 2 т (4,4 тыс. а. ф.)	-	-	4	2,8	3	1,8
Многомоторные массой 2-4,5 т (4,4 - 10,0 тыс. а. ф.)	13	57,2	50	160,7	32	138,6
Многомоторные турбореактивные/турбовентиляторные массой 4,5-14,9 т (10,0-33,0 тыс. а. ф.)	184	3367,0	86	1657,4	115	2084,3
Прочие многомоторные массой 4,5-14,9 т (10,0-33,0 тыс. а. ф.)	2	6,2	5	97,1	7	169,4

Примечание. Наряду с самолетами общего назначения в статистику включены данные по импорту самолетов для региональных рейсов массой до 14,9 т. Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook, p. 26.

Динамика парка авиатехники общего назначения в США (ед.)

	2000 г.	2005 г.	2010 г.
Всего	**217534**	**224352**	**223370**
Самолеты			
Поршневые	170513	167608	155419
Турбовинтовые	5762	7942	9369
Турбореактивные	7001	9823	11484
Вертолеты			
Поршневые	2680	3039	3588
Газотурбинные	4470	5689	6514

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook.

Динамика парка авиатехники общего назначения* в основных странах-членах GAMA (ед.)

	2000 г.	2005 г.	2010 г.
США	217534	224352	223370
Канада	28242	30244	34175
Франция	…	29164	31721**
Германия	20859***	20707	21703
Великобритания	16473	17894	20379
Швейцария	4048	3841	3705
Австрия	…	…	1520****
Австралия	10125	11180	12564
Бразилия	14553	16270	19765**
ЮАР	7484	9063	11203
Новая Зеландия	3313	3937	4442

** - Включая вертолеты, планеры, аэростаты и дирижабли; ** - 2010 г.; *** - 2001 г.; **** - 2011 г.*

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook.

Структура американского парка авиатехники общего назначения по состоянию на конец 2010 г. (ед.)

	Всего	В том числе:			
		I	II	III	IV
Всего*	**223370**	**150854**	**21666**	**10405**	**15404**
Поршневые	155419	114059	17572	1300	12508
С одним двигателем	139519	106125	13630	607	11611
С двумя двигателями	15900	7934	3942	893	897
Турбовинтовые	9369	1771	1716	1980	124
С одним двигателем	4214	970	795	350	58
С двумя двигателями	5155	801	920	1630	66
Турбореактивные	11484	1185	1189	6400	53
Вертолеты	10102	1520	486	565	1324
Поршневые	3588	1193	314	16	1215
Газотурбинные	6514	327	173	550	109
С одним двигателем	5012	302	146	186	89
С двумя двигателями	1502	25	27	364	20

** - Летательные аппараты всех типов, включая самолеты, вертолеты, планеры, аэростаты, дирижабли и т. п.*

Примечание. I - в личной собственности, II - для деловых полетов, III - корпоративные, IV - учебные.

Источник: 2012 GAMA Statistical Databook & Industry Outlook, p. 30.

Согласно большинству прогнозов, крупнейшими рынками авиатехники общего назначения в обозримой перспективе останутся США и Европа; так, в США, по оценке Федерального управления гражданской авиации, парк общей авиации вырастет с 221085 ед. в 2013 г. до 246375 ед. в 2033 г., что соответствует среднегодовому темпу прироста 0,52% (по данным Federal Aviation Administration (FAA)). В то же время опережающими темпами будут расти продажи в развивающихся странах (в первую очередь нефтедобывающих) и странах и переходной экономикой, в частности, в государствах БРИКС.

В *КНР* общая авиация находится на ранней стадии развития. С учетом либерализации режима пользования воздушным пространством страны и ростом потребностей в передвижении по территории страны, ежегодный рост продаж гражданской авиатехники общего назначения в КНР до 2015 г. оценивается в 10-20%.

В настоящее время примерно на 70% воздушного пространства КНР действуют те или иные ограничения для полетов общей авиации, преимущественно по соображениям оборонного характера. В 2011 г. Управление гражданской авиации Китая (Civil Aviation Administration of China - CAAC) объявило о поэтапном открытии воздушного пространства на высоте до 4000 м в ряде районов страны до 2015 г. (к настоящему времени открыто воздушное пространство в районах Таншаня, Сианя, Ханьчжоу, Циньдао, Нинбо и Куньминя). Согласно имеющимся прогнозам, в 2011-2015 гг. операторам общей авиации в КНР потребуется более 1 тыс. самолетов и 450 вертолетов; за это пятилетие будет построено 168 аэропортов соответствующего назначения, в основном в восточных районах страны. В настоящее время только три крупнейших аэропорта (Beijing Capital International Airport, Shanghai Hongqiao International Airport и Tianjin Binhai International Airport) имеют терминалы для приема служебных реактивных самолетов.

Самолеты и вертолеты общего назначения обозначены в перечне изделий, производство которых пользуется государственной поддержкой в рамках 12-го Пятилетнего плана национального экономического и социального развития КНР. Правительство КНР, в частности, предоставляет средства на пополнение оборотного капитала компаний, приобретающих активы зарубежных производителей авиатехники общего назначения, а также развитие производства комплектующих для данной техники. В июне 2011 г. государственная военно-промышленная компания Aviation Industry Corporation of China (AVIC) приобрела американского изготовителя самолетов общего назначения Cirrus Aircraft, а 23 марта 2012 г. объявила о создании СП с компанией Cessna по производству реактивных служебных самолетов в пров. Чэньду. Ранее, в апреле 2011 г., AVIC подписала соглашение с Embraer по переоборудованию существующего завода среднемагистральных авиалайнеров в Харбине на выпуск служебных самолетов (Business Jet Aircraft Industry: Structure and Factors Affecting Competitiveness. Investigation No. 332-526. Investigation No. 332-526. USITC Publication 4314. April 2012. P. 3-49).

Спрос на авиатехнику общего назначения в *Индии* ограничивается недостаточно развитой аэропортовой инфраструктурой (в 2010 г. в стране насчитывалось 352 аэропорта всех видов против 15079 в США) (CIA World Factbook, "India: Transportation", November 9, 2011; CIA World Factbook, United States: Transportation", December 23, 2011), высокими импортными пошлинами (примерно 25%) и сложной забюрократизированной процедурой импорта и регистрации корпоративных самолетов. Индийский парк служебных реактивных самолетов, по прогнозу экспертов Министерства транспорта США, вырастет со 110 ед. в 2011 г. до 385 ед. к 2020 г. при условии модернизации авиатранспортной ин-

фраструктуры (Business Jet Aircraft Industry: Structure and Factors Affecting Competitiveness. Investigation No. 332-526. Investigation No. 332-526. USITC Publication 4314. April 2012).

Перспективы развития рынка авиатехники общего назначения в КНР

	2011 г.	2015 г. (прогноз)
Число аэропортов	90	258
Авиапарк общего назначения	1100	2100
Вертолеты	300	750
Служебные реактивные самолеты	170	260

Источник: Aerospace: General Aviation Opportunities - China. Trade Commissioner Service, Embassy of Canada in Beijing, China, June 2012.

Парк служебных реактивных самолетов в странах-членах Совета сотрудничества арабских государств *Персидского залива* (ССАГПЗ), по данным Ближневосточной ассоциации деловой авиации (Middle East Business Aviation Association - MEBAA), в последние несколько лет развивался со среднегодовым темпом 12%. За 2011-2018 гг. этот показатель в регионе вырастет с 500 до 1300 ед. (Business Aviation Market to Cross $1b By 2018. Gulf News, December 11, 2012).

Оборот авиации общего назначения в *Нигерии* в 2010-2011 гг. рос со среднегодовым темпом 2,5%, несмотря на последствия глобального финансово-экономического кризиса; в 2013 г. этот показатель должен составить 3,5%. Наиболее динамичным сектором была деловая авиация: продажи служебных реактивных самолетов в стране в 2007-2012 гг. выросли с 20 до 150 ед., т. е. в 7,5 раза, а парк только личных реактивных самолетов достиг 150 ед. на $3,75 млрд., что вывело страну на первое место по этому показателю в Африке после ЮАР (http://nationalmirroronline.net/new/business-aviation-and-the-future-of-airline-business-in-nigeria).

В России и других странах СНГ, по оценкам Объединенной национальной ассоциации деловой авиации, продажи служебных реактивных самолетов в 2011-2020 гг. составят 525 шт., а в 2021-2030 гг. - 1016 ед.; к 2030 г. совокупный парк этих машин в СНГ вырастет в 4 раза по сравнению с 2011 г. до 1,7 тыс. ед. (http://www.2012.jetexpo.ru/ru/press/novosti-i-press-relizi/russian-bizav-market-review.html). (А. Малышев, А. Брыкин/БИКИ/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЕВРОПА: КОСМИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО (ESA) ПРЕДСТАВИЛО КОНЦЕПТЫ ЛУНОХОДОВ БУДУЩЕГО

Европейское космическое агентство (ESA) продемонстрировало видео, на котором представлены несколько концептов роверов, предназначенных для исследования Луны и планет. Среди роботов - несколько многофункциональных аппаратов, которые должны не только автономно исследовать другие миры, но и помогать астронавтам в их работе, сообщает Gizmag. Новое видео, представленное ESA, предлагает несколько идей по поводу того, в каком направлении, возможно, будут развиваться космические роботы.

Один из вариантов луноходов будет использовать лазер для сканирования поверхности впереди себя. Как только аппарат заметит неровности, его колеса трансформируются в конечности, что позволит легко взбираться по наклонной поверхности. ("Железяка"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БРАЗИЛИЯ: В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СТОИМОСТЬ ПОРТФЕЛЯ ЗАКАЗОВ КОМПАНИИ EMBRAER УВЕЛИЧИЛАСЬ

В третьем квартале компания Embraer поставила заказчикам 19 самолетов коммерческой авиации и 25 бизнес-джетов (21 легких и 4 машины большой размерности). Общая стоимость портфеля заказов бразильского производителя увеличилась до $17.8 млрд., что является самым высоким результатом за период, начиная с третьего квартала 2009 г., сообщили в пресс-службе компании Embraer. "Основной причиной для роста данного показателя является получение новых заказов в сегменте пассажирских самолетов. За счет поставок воздушных судов, а также расширения деятельности компании в оборонном сегменте, выручка компании за третий квартал составила $1,288 млрд.", - также уточнили в компании.

EBIT и EBITDA маржи (маржа по прибыли до уплаты налогов и% (EBIT маржа) и рентабельность до уплаты налогов,% и начисление амортизационных отчислений (EBITDA маржа) составили 5.9% и 12.1% соответственно в третьем квартале.

Чистый доход компании Embraer и стоимость одной акции в третьем квартале составили $52.9 млн. и $0.2905 соответственно. Компания Embraer четвертый год подряд попадает в рейтинг лучших компаний по индексу устойчивости Доу Джонса, отметили в компании. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: БЕСПИЛОТНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ «ТАРАНИС» СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Министерство обороны Великобритании раскрыло информацию о том, что летные испытания по программе "Таранис" уже начались. В течение длительного времени до этого момента ничего не сообщалось о статусе демонстратора технологий, разрабатываемых под руководством "БАе системс" по программе создания, беспилотной ударной авиационной системы "Таранис". "Наземные испытания по программе "Таранис" начались в 2010 г., а летные испытания состоялись в 2013 г.", - утверждает британское военное ведомство в своем письменном отчете к специальному оборонному комитету парламента. Изданный 25 октября отчет был призван дать ответ на запрос о текущем и перспективном использовании дистанционно- управляемых авиационных систем вооруженными силами и другими структурами.

Как полагают эксперты, дебютный полет БЛА состоялся на испытательном полигоне Вумера в Южной Австралии. "БАе" ранее использовала этот полигон для летных испытаний беспилотников "Мантис", "Херти", "Корэкс" и "Рэйвен". В заявлении компании от 1 августа сообщалось, что полет БЛА "Таранис", оснащенного двигателем "Адур" разработки "Турбомека" должен состояться во второй половине года". "Программа "Таранис" и начальные испытания по ней продолжатся, однако давать какие-либо комментарии, пока они не завершились, неуместно", - заявили в Минобороны.

Письменный отчет также дает подробное описание беспилотного парка Минобороны, включающего на настоящий момент 577 аппаратов, которые преимущественно использовались для поддержки операций в Афганистане. В их числе пять аппаратов "Риппер" производства General Atomics Aeronautical Systems, восемь арендованных Hermes-450 производства израильской Elbit Systems, 222 Desert Hawk III производства Lockheed Martin, 324 Black Hornet производства Prox Dynamics и 18 T-Hawk производства Honeywell. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИНДИЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ОТКЛАДЫВАЕТ ПРОЦЕСС ПОКУПКИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ RAFALE

Министерство обороны Индии откладывает процесс подписания контракта с Францией на поставку 126 истребителей Rafale. Об этом сообщает Defense News. Ранее сообщалось, что контракт может быть подписан к марту 2014 г.

Тем не менее, переговоры между представителями двух стран продолжаются. Общая сумма соглашения, составлением условий которого занимается Комитет по разработке контрактов CNC (Contract Negotiation Committee), составляет $12 млрд. По заявлениям представителей министерства обороны, контракт должен пройти 4-5 стадий обсуждения, в том числе, в Министерстве финансов и Кабинете министров. Предполагается, что введение более тщательного процесса выработки условий соглашения связано со стремлением избежать коррупции.

В январе 2012 г. компании Dassault поступило предложение о начале переговоров по поставке самолетов Rafale, после чего сроки подписания контракта несколько раз переносились. В начале октября представители Министерства обороны Индии сообщили об окончательном подписании контракта в 2013 ф. г. Аналитики считают, что вероятность его заключения в текущем году является весьма невысокой, так как в первой половине 2014 г. в Индии пройдут парламентские выборы. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИРАН К 2017 ГОДУ ПОСТРОИТ 150-МЕСТНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ

Иранский пассажирский 150-местный самолет, первый в истории самолет такой вместимости, произведенный на Ближнем Востоке, будет готов к 2017 г., сказал заместитель руководителя Организации авиационной промышленности Ирана Мохаммад Хадеви.

Замглавы организации отметил, что Иран уже провел переговоры с Китаем и Россией по вопросу сотрудничества в производстве такого самолета, и в 2017 г. страна осуществит его первые летные испытания.

Глава Организации гражданской авиации Ирана Хамидреза Пахлевани в июле заявил, что новый самолет будет разработан в сотрудничестве с Министерством обороны, самолетостроительной компанией Ирана (HESA) и несколькими научными центрами университетов страны. По его словам, этот самолет будет оснащен турбореактивными двигателями.

Хадеви также заявил, что Иран будет сотрудничать со своими партнерами в целях создания производственной линии коммерческих самолетов. Кроме того, он добавил, что Иран ведет переговоры с несколькими иностранными компаниями по вопросу производства двигателей самолета.

В Иране функционирует несколько частных и государственных авиакомпаний. Из-за санкций, введенных Западом в отношении Ирана, международным компаниям запрещено продавать стране самолеты или запасные части к ним.

Иран в настоящее время сотрудничает с Украиной и Россией в производстве и эксплуатации самолета Ан-140, который может перевозить 52 пассажира. После покупки лицензии на производство Ан-140 на Украине в 2000 г. Иран в 2003г. построил свой первый самолет на 140 пассажиров.

Ранее Иран разработал собственный беспилотный летательный аппарат (БПЛА). "Беспилотный летательный аппарат, созданный иранскими специалистами на основе перехваченных американских беспилотников ScanEagle, является примером технологического прогресса Ирана", - заявлял командующий аэрокосмическим подразделением Корпуса стражей исламской революции (КСИР) Амир Али Хаджизаде.

Власти Ирана неоднократно сообщали о перехвате американских БПЛА, в частности в руках иранских военных оказался беспилотник типа ScanEagle. Между тем США не подтверждали информацию о пропаже аппаратов.

В феврале занимавший тогда пост президента Ирана Махмуд Ахмадинежад на торжественной церемонии в Тегеране представил новый истребитель Qaher-313. Он отметил, что Qaher-313 демонстрирует растущую самостоятельность страны в области военных технологий и в то же время не представляет угрозы, поскольку у Ирана нет намерения вмешиваться в дела других государств.

Как рассказал министр обороны страны Ахмад Вахиди, Qaher-313 является передовым боевым самолетом с уникальными характеристиками, он способен уклоняться от радаров и летать на малой высоте. (Trans-Port.com.ua/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ СОЗДАЕТ ИНДУСТРИАЛЬНУЮ БАЗУ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА БЕСПИЛОТНИКОВ

Индустриальная база, на которой будут разрабатывать и производить беспилотные летальные аппараты (БПЛА), появится в южном районе Пекина - Дасине, сообщает Defense News.

На базе будут производиться все этапы создания и работы с беспилотниками: от разработки и производства до испытательных полетов и послепродажного обслуживания. Подобная база станет для Китая первой в своем роде, ее площадь составит 14400 кв. м.

При выходе базы на проектную мощность к 2015 г. ожидается выручка в $1,6 млрд., к 2020 г. - $4,8 млрд., а к 2025 г. - $16,1 млрд. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: BOEING СО И LOCKHEED MARTIN ЗАЙМУТСЯ СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКОЙ БОМБАРДИРОВЩИКА

Американские компании Boeing и Lockheed Martin объявили о сотрудничестве в проекте разработки перспективного дальнего бомабрдировщика LRS-B (прежде проект назывался NGB), сообщает Flightglobal. Авиастроительный концерн Boeing выступит в качестве генерального подрядчика, а Lockheed Martin - в качестве "основного члена команды". Предприятия объявляют о сотрудничестве по проекту дальнего бомбардировщика уже во второй раз.

Впервые американские компании приняли решение о совместной разработке бомбардировщика в 2008 г. В 2010 г. соглашение было разорвано, поскольку Пентагон сначала закрыл проект дальнего бомбардировщика, но затем решил возобновить его, однако не определил основные требования к самолету. Объявляя о прекращении сотрудничества, Boeing и Lockheed Martin пояснили, что намерены лучше понять требования военных.

Разработка перспективного бомбардировщика началась в США в 2012 г. На этот проект планируется потратить около $50 млрд., включая и средства, необходимые на покупку новых самолетов. В общей сложности ВВС США планируют приобрести 80 LRS-B. Принятие на вооружение самолета, создаваемого на основе проверенных разработок, запланировано на середину 2020-х годов.

Конкурентом консорциума Boeing и Lockheed Martin в проекте выступает американская компания Northrop Grumman, разработавшая в интересах ВВС США бомбардировщики B-2 Spirit. (Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: BOEING СО ПОСТАВИЛА ВМС 12-Й МОРСКОЙ ПАТРУЛЬНЫЙ САМОЛЕТ P-8A «ПОСЕЙДОН»

Компания Boeing поставила ВМС США 12-й серийный морской патрульный самолет P-8A "Посейдон". Как сообщили в "Боинге", самолет вылетел с заводского аэродрома компании на авиационную станцию ВМС в Джексонвилле (шт. Флорида). Здесь он присоединится к другим самолетам "Посейдон", на которых ведется обучение экипажей и летного состава ВМС.

Поставленный самолет является шестым по счету, изготовленным по второму контракту на выпуск головной партии самолетов этого типа, выданному в ноябре 2011 г. Развертывание самолетов "Посейдон" в составе авиации ВМС США планируется в ближайшие месяцы.

В рамках четырех контрактов на производство головной партии самолетов "Посейдон", выданных в 2011 г., 2012 г. и 2013 г. компания "Боинг" построит 37 самолетов P-8A и обеспечит их техническую поддержку.

Всего ВМС планируют приобрести 117 самолетов P-8A, который созданы на платформе самолета следующего поколения Next-Generation Boeing-737-800.

Самолеты "Посейдон" заменят парк устаревших морских патрульных самолетов P-3 "Орион" и будут применяться для противолодочной обороны, борьбы с надводными кораблями, ведения разведки, наблюдения и сбора информации. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: BOEING СО СОКРАЩАЕТ ВЫПУСК ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ ЛАЙНЕРОВ 747-8

Американская аэрокосмическая корпорация Boeing сокращает темпы производства лайнеров модели 747-8 с 1,75 до 1,5 самолетов в месяц, говорится в сообщении авиагиганта. Это решение связано с сокращением спроса на рынке широкофюзеляжных и грузовых самолетов.

По словам вице-президента программы "747" подразделения коммерческих самолетов Boeing Эрика Линдблада, изменение соответствует уровню спроса в краткосрочной перспективе и будет способствовать стабилизации производственного процесса. "Несмотря на то что мы вносим незначительные изменения в темпы производства, это не меняет нашей уверенности в программе Boeing-747-8", - добавил он.

При этом корпорация ожидает рост спроса в долгосрочной перспективе начиная с 2014 г. По расчетам компании, спрос на большие широкофюзеляжные самолеты до 2032 г. составит 760 штук общей стоимостью $280 млрд. На сегодняшний день Boeing имеет договоры на поставку 107 новых самолетов семейства 747-8, из которых 56 уже доставлены заказчикам.

Чистая прибыль Boeing по US GAAP увеличилась на 16% и составила $2,194 млрд. по итогам I полугодия. При этом выручка Boeing увеличилась на 3% и составила $40,708 млрд.

Boeing - одна из крупнейших в мире аэрокосмических корпораций, базируется в Чикаго (шт. Иллинойс). Компания производит ракеты-носители, телекоммуникационные спутники, гражданские и военные самолеты. Основные производственные мощности расположены в Сиэтле (шт. Вашингтон), в Калифорнии, в Сент-Луисе (шт. Миссури). Корпорация обслуживает заказчиков в 150 странах. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: BOEING СО К 2017 ГОДУ УВЕЛИЧИТ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА 737

Американский аэрокосмический гигант "Боинг" намерен увеличить производство пассажирских самолетов семейства 737. Об этом объявила вице-президент подразделения коммерческих лайнеров концерна Беверли Уайз.

К 2017 г. авиакомпания собирается нарастить выпуск самолетов этого семейства с нынешних 38 до 47. Концерн также сообщил, что уже в первом полугодии 2014 г. будет выпускать по 42 таких самолета в месяц. Таким образом, "Боинг" сравняется по темпам производства с европейским конкурентом - компанией Airbus, выпускающей в этом сегменте самолеты семейства A320.

"Рост производства заложит прочную основу для нашего перехода к выпуску модернизированных самолетов "Боинг-737Макс", - заявила Уайз. На данный момент в портфеле авиастроителя 3,4 тыс. заказов на самолеты семейства 737, из которых около 1,5 тыс. приходятся на "Боинг-737Макс". Самолеты "Макс", первые поставки которых ожидаются в третьем квартале 2017 г., получили новые двигатели и, как ожидается, будут тратить на 14% меньше топлива, чем их предшественники. Лайнеры 737-й серии собираются на заводе "Боинг" в американском Рентоне (шт. Вашингтон).

Самолеты этого семейства эксплуатируются с 1968 г., став к настоящему времени одними из самых популярных пассажирских лайнеров в мире. Из-за больших объемов выпуска и сравнительно малых затрат на производство самолеты 737 и A320 являются стабильным источником дохода для "Боинга" и "Эрбаса", позволяя им финансировать разработку более крупных и технически более совершенных самолетов - таких, как "Боинг-787" ("Дримлайнер") и Airbus A350. По оценке авиакомпаний, в ближайшие 20 лет спрос на самолеты узкофюзеляжного сегмента - такие, как 737 и A320 - составит более $2 трлн.

В конце октября "Боинг" объявил о том, что в связи с высоким спросом к 2016 г. увеличит производство "Дримлайнеров" с нынешних 10 до 12 единиц в месяц, а к концу 2019 г. - до 14 единиц. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: BOEING СО ПЕРЕДЕЛАЕТ КОРЕЙСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ В БЕСПИЛОТНИКИ

Американский авиастроительный концерн Boeing подписал с южнокорейской компанией Korea Air меморандум о взаимопонимании, на основании которого планируется провести конвертацию вертолетов наблюдения MD 500 в беспилотные летательные аппараты. Как сообщает Jane's, конвертации будут подвергнуты вертолеты сухопутных войск Южной Кореи. При конвертации планируется использовать технологии, примененные в беспилотном вертолете H-6U Unmanned Little Bird, созданном на основе легкого ударного AH-6 Little Bird. Демонстрация возможностей беспилотного аппарата корейским военным состоялась в конце 2012 г.; тогда он выполнил 25-минутный полет над территорией летной школы в Нонсане. Конвертированные машины будут опционально пилотируемыми.

По открытым данным, сухопутным войскам Южной Кореи в настоящее время принадлежат 175 вертолетов MD 500, 130 из которых используются для наблюдения, а остальные - в качестве легких ударных машин. Именно 45 ударных версий MD 500 планируется в перспективе заменить новыми американскими вертолетами AH-64E Apache. Не исключено, что конвертации в беспилотники будут подвергнуты 45 вертолетов.

По предварительной информации, Южная Корея намерена использовать беспилотные вертолеты на границе с КНДР. Любопытно, что Северная Корея на протяжении многих лет ведет наблюдение за общей границей с Южной Кореей при помощи вертолетов MD 500D и MD 500E, полученных еще в начале 1980-х годов. (Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: КОМПАНИЯ LOCKHEED MARTIN НАМЕРЕНА ДОРАБОТАТЬ НЕСКОЛЬКО ЗАКОНСЕРВИРОВАННЫХ ПАЛУБНЫХ ПРОТИВОЛОДОЧНЫХ САМОЛЕТОВ

Американская компания Lockheed Martin намерена восстановить и доработать несколько законсервированных палубных противолодочных самолетов S-3 Viking, разработанных в первой половине 1970-х годов, и предложить их ВМС Южной Кореи и США, сообщает Jane's. В составе авиации флотов этих стран самолеты смогут выполнять различные задачи.

В частности, по оценке компании, в составе ВМС Южной Кореи восстановленные и доработанные S-3 смогут заменить устаревшие патрульные самолеты P-3C/CK Orion, выполняя задачи патрулирования и противолодочной борьбы. Потребность южнокорейских военных в новых самолетах оценивается в 20 единиц. В настоящее время ВМС страны располагают 16 самолетами P3-C/CK.

В свою очередь американским военным доработанные S-3 будут предложены в варианте транспортного самолета и палубного самолета-заправщика. В частности, при транспортировке некоторых типов грузов S-3 смогут заменить транспортники C-2 Greyhound, а при воздушной дозаправке - дополнить возможности истребителей F/A-18E/F Super Hornet.

По оценке Lockheed Martin, в настоящее время на долговременном хранении на площадке 309-й группы по обслуживанию и ремонту авиакосмической техники (AMARG) находятся от 50 до ста противолодочных самолетов Viking, которые могут быть полностью восстановлены и переоборудованы.

S-3, выпускавшийся Lockheed Martin, совершил первый полет в 1972 г., а в 1974 г. поступил на вооружение. В состав его экипажа входили четыре человека. Самолет был способен развивать скорость до 828 км/ч, а его боевой радиус составлял 1,5 тыс. км. Viking был оснащен шестью точками подвески для ракет, бомб, торпед и мин общей массой до 3,4 т. Последний самолет такого типа был снят с вооружения ВМС США в 2009 г. (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ТАЙВАНЬ: ПОЛУЧЕНА ПЕРВАЯ ПАРТИЯ НОВЫХ АМЕРИКАНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ AH-64E «АПАЧ»

Тайвань получил первую партию новых американских вертолетов AH-64E "Апач" в количестве 6 единиц. Всего заказано 30 вертолетов этого типа. Об этом сообщил еженедельник "Дифенс ньюс".

Вертолеты первой поставочной партии были доставлены в порт Гаосюн. По словам представителей оборонного ведомства Тайваня, этот остров стал первым импортером вертолетов AH-64E, которые Тайбэй будет применять наряду с США.

По сведениям издания, первоначально предполагалось доставить винтокрылые машины заказчику в октябре, но затем из-за правительственного кризиса в США поставка была временно отложена.

Ожидается, что следующая партия в количестве 6 машин будет поставлена в декабре, а оставшиеся 18 вертолетов - к концу 2014 г.

Договор о поставках вертолетов AH-64E "Апач" был заключен в рамках контракта с США на поставки вооружения общей стоимостью в $6,5 млрд. Это соглашение вызвало отрицательную реакцию со стороны Китая. Однако, как отмечают представители оборонного ведомства Тайваня, в настоящее время между Пекином и Тайбэем существуют очень весомые разногласия и напряженность в отношениях, вследствие чего необходимо постоянно наращивать военную мощь острова. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ТУРЦИЯ: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ЗАКАЗАЛО 10 БЕСПИЛОТНИКОВ ANKA

Министерство обороны Турции заключило с компанией Turkish Aerospace Industries контракт на поставку первой партии из десяти беспилотных летательных аппаратов Anka национальной разработки, сообщает Defense News.

По данным Секретариата оборонной промышленности Турции (SSM), поставки беспилотных аппаратов и станций управления ими должны начаться в 2016 г. Сумма заключенной сделки не уточняется.

Переговоры о поставке Турции десяти беспилотников Anka велись с марта, однако стороны долгое время не могли подписать соглашение из-за трудностей, возникших в процессе подготовки к серийному производству. Дело в том, что поставлять двигатели для беспилотников должна была немецкая компания Thielert, однако она объявила о банкротстве и была поглощена китайской корпорацией AVIC.

Как ожидается, производством двигателей для турецких беспилотников будет заниматься компания Turkish Engine Industries. Аппараты также планируется оснастить системами спутниковой связи, а на более позднем этапе - вооружением. В частности, для Anka компания Roketsan планирует производить ракеты MAM, масса которых составляет 25 кг. Аппарат сможет нести вооружение общей массой до 200 кг.

Anka имеет в длину 8 м, а размах крыла беспилотника составляет 17,3 м Аппарат оснащен двигателем мощностью 155 л. с. Беспилотник способен проводить в воздухе не менее 24 часов, ведя разведку с высоты в 9 тыс. м. Аппарат может совершать полеты на расстояние до 200 км при скорости ветра до 45 узлов (83,3 км/ч). (Aex.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

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

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: КАБИНЕТ МИНИСТРОВ ВЫПОЛНИЛ УСЛОВИЯ ВСЕМИРНОЙ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (ВТО) ПО УТИЛИЗАЦИОННОМУ СБОРУ

Кабинет министров Украины одобрил отмену коэффициентов, которые применяются к ставкам экологического налога за утилизацию снятых с эксплуатацию транспортных средств, сообщил министр экологии и природных ресурсов Олег Проскуряков.

По его словам, соответствующий законопроект правительство в целом одобрило на заседании, но его еще предстоит доработать с Министерством доходов и сборов, после чего документ будет направлен в парламент.

Как сообщил президент Всеукраинской ассоциации автомобильных импортеров и дилеров Олег Назаренко, в конечном итоге Верховная Рада примет законопроект и таким образом выполнит поручение Виктора Януковича ликвидировать дифференциацию утилизационного сбора в зависимости от объема двигателя.

В то же время источники, знакомые с ходом подготовки изменений в законы, утверждают, что правительство может компенсировать отмену увеличительных коэффициентов повышением размера самого утилизационного сбора в три раза - с 5,5 до 16,5 тыс. грн. для легковых авто и с 11,5 до 34,5 тыс. грн. для грузовиков.

После введения утилизационного сбора в сентябре, по данным "Укравтопрома", первичные регистрации легковых автомобилей составили 20,3 тыс. машин, что на 8,4% меньше, чем в августе и на 0,6% больше показателя сентября-2012. По данным экспертов, первые несколько месяцев рынок будет падать, но незначительно, потому как еще до введения утилизационного сбора дилеры заполнили склады иномарками - это позволило существенно не повышать цены на них. Однако уже в ноябре-декабре на украинском авторынке может произойти коллапс.

Закон "Об утилизации снятых с эксплуатации транспортных средств", вступил в силу 8 августа, закон о внесении изменений в Налоговый кодекс об уплате экологического налога - 1 сентября.

Принятые законы предполагают, что отечественные автопроизводители освобождаются от уплаты сбора под гарантии создания утилизационных мощностей.

Вместе с тем, президент Украины Виктор Янукович поручил Кабинету министров Украины усовершенствовать законы об утилизации, приведя его нормы в соответствие с нормами Всемирной торговой организации (ВТО), а также отменить корректирующие коэффициенты.

О существенном влиянии на двусторонние экономические отношения с Украиной после вступления в силу закона об утилизации снятых с эксплуатации ТС заявили в Европейском союзе. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: АВТОМОБИЛИ СТАРШЕ 10 ЛЕТ МОГУТ НЕ ПЕРЕЖИТЬ ТОПЛИВНЫХ НОВОВВЕДЕНИЙ

Принятый в прошлом году ВР Украины закон об обязательном содержании биокомпонентов в автомобильных бензинах, может не вступить в законную силу, как это предполагалось, с 1 января 2014 г. Аналитики настаивают на пересмотре отдельных пунктов документа.

Законодательно определено, что с начала нового года в одном литре топлива должно быть не меньше 5% биоэтанола, а с 2016 г. - 7%. Вот только к качеству биоэтанола требования остаются такими же, как и к качеству спирта. Отсюда возникает вопрос: почему? Это ведь абсолютно разное сырье! И если закон все-таки начнет действовать в том виде, в котором он принят, производители вместо топливного компонента будут вырабатывать чистый спирт. Ним и будут разбавлять бензин. К чему это приведет, можно только догадываться.

Впрочем, проблемы у автовладельцев могут появиться и в независимости от того, каким будет биоэтанол - чистый это спирт или нет - а в том, что он вообще будет компонентом топлива. Ведь автомобильные заводы конструировали двигатели для использования бензина. С добавлением биоэтанола, особенно это касается старых машин, они могут и "закапризничать".

Если новые автомобили еще более или менее адаптированы для бензоэтанола, то "рожденные" советским автопромом легковушки, да и иностранные "старички" - увы. Автомобили старше 10 лет могут не пережить нововведений, считает Виктор Устименко, специалист "ГосавтотрансНИИпроекта".

На примере топлива с биоэтанолом под маркой БИО-100, которое уже продается на заправках, судят об ожидаемом нововведении и специалисты СТО.

Там вспоминают случай, когда водитель старенькой "Ауди" залил полный бак БИО-100. Проехав несколько километров авто заглохло. "Оживили" двигатель только после того, как полностью слили бензин и промыли топливную систему.

Механики говорят, что старые советские машины могут начать реагировать на новое топливо и того хуже. Предполагают, что начнет детонировать мотор - зажигание настроено на совершенно иное топливо. Пугает и то, что детали и прокладки в старом двигателе не рассчитаны на предполагаемую высокую температуру.

В то же время механики говорят, что в новые машины, которые рекомендуют "кормить" А-95 или А-98, можно смело заливать биотопливо.

Таким образом, автовладельцев старых машин законом поставили перед выбором: не хочешь заливать бензин с добавлением биоэтанола в бак - никуда не поедешь, зальешь - далеко не уедешь. Или же… Покупай новый автомобиль.

Открытым остается и вопрос цены нового топлива. До принятия закона ВР Украины в правительстве утверждали, что с добавлением биоэтанола литр бензина подешевеет - на 1 грн. Однако эксперты говорят, что подешеветь топливо может только при условии, что добавляться в него будет украинский спирт. Только вот мощностей отечественных спиртзаводов вряд ли хватит. При использовании импортного сырья стоимость одного литра топлива может подорожать примерно на 3 грн.

Необходимость принятия закона об обязательном содержании биокомпонентов в автомобильных бензинах, авторы законопроекта объясняли заботой об экологии: "сжигание спирта снижает уровень выбросов вредных веществ, и такая смесь наносит окружающей среде меньше вреда, чем традиционные нефтепродукты". (Инвестгазета/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА В 2014 ГОДУ ОЖИДАЕТ УВЕЛИЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНУЮ ОТРАСЛЬ

Украина в 2014 г. ожидает увеличения инвестиций в отечественный автором в три раза. Об этом на международной конференции AutoPROm-2013 заявил глава Государственного агентства по инвестициям и управлению национальными проектами Украины Владислав Каськив, передает его пресс-служба. "За 2011-2013 гг. в автомобилестроительную отрасль Украины было инвестировано около 50 млн. С рядом автомобильных компаний, которые пришли сегодня на рынок и создают новые производства, работает один из ключевых подразделений нашего агентства - InvestUkraine. По прогнозам, основанные на подписанных документах между InvestUkraine и ведущими компаниями, мы ожидаем, что уже в следующем году инвестиции в эту отрасль увеличатся в три раза", - отметил Каськив.

По его словам, InvestUkraine оказывает поддержку мировым лидерам рынка - ведущим японским, европейским и американским компаниям, которые работают в Украине. Они поставляют комплектующие для таких мировых лидеров автопрома, как Volkswagen Group, GMC, Toyota, PSA Peugeot Citroin Group и т. д.

Каськив подчеркнул, что для локализации европейского производства на территории Украины, Госинвестпроект также реализует Национальный проект "Индустриальные парки", в рамках которого предусмотрено создание производственных площадок для развития автомобильной отрасли Украины. "Наша страна имеет ряд конкурентных преимуществ, которые вызывают интерес среди инвесторов в автомобильной индустрии. Среди них - местонахождение страны на пересечении рынков между ЕС и Таможенным союзом, наличие большого внутреннего рынка и высококвалифицированных работников. Кроме того, особые перспективы для автомобильной индустрии в Украине откроются после подписания соглашения про ассоциацию с ЕС", - сказал глава Госинвестпроекта.

Он также добавил, что по данным Boston Consulting Group, спрос на авто в Украину за 7 лет вырастет в 2,5 раза и в 2020 г. будет продано около 500 тыс. авто. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ЗА ПОКУПКУ АВТО МЕСТНОЙ СБОРКИ НАЧНУТ ДОПЛАЧИВАТЬ УЖЕ В 2014 ГОДУ

Украина ежегодно утилизирует около 80-100 тыс. транспортных средств. Об этом на V Международной конференции с развития автомобильной индустрии Украины AutoPROm-2013 заявил народный депутат, президент Украинского союза промышленников и предпринимателей Анатолий Кинах. Он также отметил, что следующим шагом правительства будет распространение требований утилизационного сбора на все виды автомобилей независимо от их производства.

В то же время в Министерстве промышленной политики прогнозируют, что механизм, при котором владелец утилизированного автомобиля получает доплату за покупку новой отечественной машины заработает в 2014 г. "До конца года будет принято окончательное решение по этому вопросу", - сообщил первый заместитель министра промполитики Николай Евдокименко. При этом он отказался озвучить детали, сославшись на то, что окончательного решения еще нет. Подтвердил эту информацию и президент Ассоциации "Укравтопром" Михаил Резник.

Утилизационный сбор в Украине действует с первого сентября. В конце октября Кабмин одобрил отмену коэффициентов к ставкам экологического налога за утилизацию снятых с эксплуатации транспортных средств. Это значит, что если доработанные с Министерством доходов и сборов поправки примут в парламенте, то с 1 января 2014 г. ставка утилизационного сбора будет единой: для легковых авто она составит 5,5 тыс. грн., для грузовых - 11,5 тыс. грн.

Сегодня ставка утилизационного сбора, привязана к объему двигателя легкового автомобиля. Базовая ставка для иномарок составляет 5,5 тыс. грн. Плюс действует коэффициент в зависимости от объема двигателя и возраста авто. Сбор на новые машины с моторами 1-2 л составляет более 7 тыс. грн. За авто с двигателем объемом 2-3 л придется дополнительно заплатить 14 тыс. грн. (Укррудпром/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» РАССЧИТЫВАЕТ НА РОСТ ПРОДАЖ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ

ПАО "АвтоКрАЗ" (Кременчуг Полтавской обл.), единственный в Украине производитель большегрузных автомобилей, рассчитывает на рост продаж автомобилей в Россию на 30% после решения правительства РФ распространить уплату утилизационного сбора на всех участников рынка, в том числе на своих автопроизводителей. "С принятием закона обязательство по уплате утилизационного сбора устанавливается для всех участников рынка, в том числе ввозимых их стран Таможенного союза. Таким образом, если отмена льгот приведет к увеличению цены на 20% на автомобили из стран ТС, продажи АвтоКрАЗа могут возрасти на 30%, так как цена на автомобили станет конкурентоспособной", - сообщил заместитель генерального директора по маркетингу и продажам Юрий Облог.

При этом он отметил, что на сегодня для АвтоКрАЗа сложились неблагоприятные условия на рынке РФ. Одним из факторов стало введение Россией утилизационного сбора с 1 сентября 2012 г., что с учетом роста цены на автомобили сделало продукцию ПАО неконкурентоспособной на этом рынке. "Падение продаж грузовых автомобилей "КрАЗ" в РФ в 2012 г. по сравнению с 2011 г. составило 65%, а если сравнивать продажи в текущем году (с 2011 г.), то снижение объемов реализации еще более существенное до 80%", - констатировал замдиректора.

По его словам, отрицательная динамика прослеживается по всем сегментам рынка, но наиболее востребованными на территории РФ на сегодняшний день остаются шасси "КрАЗ", поскольку "для большинства российских компаний лесозаготовительной и нефтегазовой отраслей, работающих в сложных климатических и дорожных условиях, альтернативы шасси "КрАЗ" так не нашлось". "Хотя на сегодня рынок РФ для АвтоКрАЗа не является стратегическим, он остается достаточно важным и весомым. Таким мы видим его и в дальнейшем, ведь Украина и Россия были и должны оставаться стратегическими партнерами", - подчеркнул топ-менеджер предприятия.

По данным АвтоКрАЗа, в январе-сентябре в РФ отгружено 114 автомобилей, с начала октября - еще 34 ед. (за весь 2012 г. - 548 ед.).

Как очевидный факт Ю. Облог отметил, что возможный рост продаж автотехники в РФ позитивно отразится на работе АвтоКрАЗа в целом, поскольку возрастут объемы производства, увеличатся отчисления в бюджет города и всего региона, поскольку АвтоКрАЗ всегда был бюджетоформирующим предприятием.

РФ с 1 сентября 2012 г. начала взимать утилизационный сбор с легковых и грузовых автомобилей, которые выпускаются на ее территории или ввозятся из других стран (кроме стран ТС). Базовый размер сбора составляет 20 тыс. руб. При этом от уплаты сбора освобождены автопроизводители под гарантии утилизации автомобилей в дальнейшем.

По оценке украинских экспертов, ставки сбора с ввозимых грузовых автомобилей практически полностью лишили "КрАЗы" конкурентоспособности на этом рынке.

Вместе с тем, во исполнение обязательства члена ВТО по созданию равных условий для отечественных производителей и импортеров, Госдума РФ 15 октября приняла закон, распространивший обязательства по уплате утилсбора на всех субъектов рынка. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОКРАЗ» ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛО ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ

ПАО "АвтоКрАЗ" (Кременчуг Полтавской обл.) в январе-октябре увеличило производство грузовых автомобилей (с учетом машинокомплектов) на 4% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. до 724 ед., сообщила пресс-секретарь компании Дина Стеганцева. По ее словам, за этот период завод, в основном, выполнял внешнеэкономические контракты: собирались полноприводные автомобили специального назначения. За десять месяцев объем товарной продукции компании вырос на 10,7% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г., в том числе производство запасных частей - на 23%, узлов и деталей на комплектацию и кооперацию - в 2,3 раза, производство литья - на 30%.

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

В 2012 г. предприятие выпустило 899 ед. и реализовало 1038 ед. автомобильной техники. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГК «АИС» В 2013 ГОДУ ПРЕДСТАВИЛА 11 НОВИНОК АВТОРЫНКА

В этом году, несмотря на экономические и политические сложности, группа компаний "АИС" полностью выполнила поставленные в начале года планы и представила на украинский автомобильный рынок 9 новых моделей и модификаций. Но это еще не все. Были объявлены цены на новинку Geely Emgrand 8. Кроме этого, нас ждет встреча с еще одной новинкой - SsangYong NEW Korando.

Geely Emgrand 8 действительно впечатляет. Автомобиль длинной почти 5 м, подарит максимум комфорта и безопасности пассажирам. Беспрецедентное количество места в салоне, качественные материалы и внимание к деталям сделают поездку настоящим удовольствие. Дополнит впечатление то, что уже в базовой комплектации автомобиля уже будет климат-контроль, фронтальные подушки безопасности, ABS+EBD и полный электропакет. Цена от 129900 грн.

Главным событием года от SsangYong станет выход на украинский рынок SsangYong New Korando. SsangYong New Korando может похвастаться обновленный экстерьером и интерьером. Оригинальный передний бампер, решетка радиатора и светодиодные фары подарили автомобилю более мужественный, чем у своего предшественника внешний вид, а уровень оснащения при соответствующей цене позволяет оставить позади многих конкурентов. Кроссовер доступен в рекордном количестве комплектаций - 21. Также в этом году появился SsangYong Rexton W в новой модификации с задней подвеской Multi LINK. Теперь в этом авто можно ехать по бездорожью почти как по гладкому асфальту - подвеска гарантирует мягкость езды в любых условиях.

Также целый ряд новинок в этом году подарил украинцам брэнд Geely. Появился обновленный Geely CK с новой передней и задней оптикой, измененным передним бампером и новой антенной. В автомобиле появилась новая приборная панель и рычаг коробки переключения передач. Цена - от 59900 грн.

Один из лидеров продаж Geely Emgrand 7 порадовал появлением версии с 1,5 л двигателем, которая сохранил все преимущества своего 1,8-литрового собрата. При этом автомобиль стал более экономичным, а демократичная цена - от 99900 грн. сделала его одним из самых доступных предложений в своем классе.

Долгожданный первый кроссовер от Geely - Geely Emgrand X7 с первых же дней доказал, что отныне комфорт, индивидуальность и качество автомобиля доступно каждому. За первую неделю продаж было реализовано около 50 автомобилей. Самобытный дизайн от итальянского дизайнера, целостный интерьер, просторный салон и наивысшая оценка серди всех китайский кроссоверов - 5+ по результатам краш-теста C-NCAP по цене от 138900 грн. завоевали сердца украинцев.

Осень порадовала появлением версии Geely Emgrand X7 с 1,8-литровым двигателем мощностью 127 л. с., работающим в паре с пятиступенчатой механической коробкой передач. Автомобиль стал более экономичным - в смешанном цикле потребляет около 8,4 л/100 км. А более доступная цена от 124900 грн. делает его одним из самых привлекательных предложений на рынке кроссоверов.

Британский брэнд MG также устроил фейерверк новинок - в Украину пришли сразу три новые модели легендарного брэнда: MG 6 Sedan - автомобиль, в котором воплотился благородный и сдержанный дизайн, унаследованный от аристократических предков, в сочетании с технологичностью и высоким уровнем безопасности. Обтекаемая форма автомобиля обеспечивает не только низкое аэродинамическое сопротивление, но и притягивает взоры прохожих. Цена - от 154900 грн. MG 5 - автомобиль, в котором воплощены смелые дизайнерские решения и лучшие достижения британских автомобилестроителей. MG 5 для смелых духом и характером! Оригинальный дизайн передних фар, похожих на кошачьи глаза, в сочетании с формой кузова, делают образ автомобиля смелым, быстрым и дерзким. Стоимость - от 127900 грн.

Пятиместный городской кроссовер MG 3 Cross станет прекрасным другом для активных, молодых и целеустремленных людей, ценящих современные технологии в сочетании с оригинальным дизайном. Особенности дизайна в первую очередь прослеживаются в форме лобовых и боковых стекол, обрамленных стильными черными молдингами. Стильный обвес, рейлинги на крыше и увеличенный клиренс - характеристики, которые выгодно выделяют MG 3 Cross. Цена - от 112900 грн.

На коммерческом рынке настоящий фурор произвело появление новинки от российского брэнда "ГАЗ" - "ГАЗель NEXT". Автомобиль отличается современным дизайном: просторная кабина, удобная высота подножки и широкий дверной проем, высокофункциональная панель приборов, бортовой компьютер и широкий выбор регулировок водительского сиденья. Именно за "ГАЗель NEXT" будущее коммерческих автомобилей. Стоимость авто - от 169900 грн. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: КОРПОРАЦИЯ «БОГДАН» НАЧАЛА ПОСТАВКИ ТРОЛЛЕЙБУСОВ В ПОЛЬШУ

Консорциум украинской корпорации "Богдан" и польской Ursus в рамках выполнения тендера на поставку польскому Люблину уже поставил первые 5 из 38 троллейбусов. Об этом сообщает пресс-служба корпорации "Богдан".

Тендер на поставку троллейбусов в ЕС был выигран в начале года. Сейчас продолжается регистрация троллейбусов и уже в ближайшие дни они будут курсировать по улицам Люблина. "Богдан" и Ursus подписали контракт на поставку 38 троллейбусов на $21,7 млн. в конце апреля. Согласно условиям контракта, украино-польский консорциум должен поставить следующие 12 троллейбусов до середины июня следующего года, а последние 15 единиц до апреля 2015 г.

Корпорация "Богдан" - один из крупнейших автопроизводителей Украины, имеет самые современные заводы в Черкассах. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «БОГДАН МОТОРС» В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛО УБЫТОК

ПАО "Автомобильная компания "Богдан Моторс", объединяющее производственные активы одного из ведущих украинских автопроизводителей - корпорации "Богдан", в январе-сентябре сократило чистый убыток на 49,2% по сравнению с тем же периодом 2012 г. до 130,117 млн. грн.

Согласно квартальному отчету компании, обнародованному в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку, ее чистый доход за этот период сократился втрое до 870,74 млн. грн.

Валовая прибыль компании по итогам января-сентября сократилась в 6,3 раза до 42,29 млн. грн., а от операционной деятельности получено 92,2 млн. грн. убытка (на 6% меньше).

В январе-сентябре компания сократила выпуск автотранспортных средств на 48% до 5,563 тыс. ед., в том числе легковых авто - также на 48% до 5,039 тыс. ед. При этом в сентябре выпущено только 177 ед. автотранспорта (что составляет 15% к августу, но в 6,6 раза больше сентября прошлого года), в том числе 175 легковых автомобилей.

Как отмечают в корпорации, в сентябре на заводе легковых автомобилей в Черкассах проводилась подготовка производственных мощностей к серийному производству легковых автомобилей JAC, т. е. технологические линии с этой целью были остановлены.

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

АК "Богдан Моторс" в 2012 г. с учетом кризисной ситуации в отрасли увеличила убыток в 55 раз к 2011 г. до 326,4 млн. грн., чистый доход сократился на 14,8% по сравнению с 2011 г. до 3366,5 млн. грн. (Интерфакс-Украина/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: КОРПОРАЦИЯ «БОГДАН» ПЛАНИРУЕТ СОБРАТЬ БОЛЬШЕ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2014 ГОДУ

Корпорация "Богдан", один из ведущих украинских операторов автотранспортного рынка Украина, в 2014 г., по предварительным прогнозам, планирует выпустить 21,5 тыс. легковых автомобилей, что в 2,4 раза превысит ожидаемый показатель производства 2013 г. (около 9 тыс. автомобилей), сообщил президент корпорации Олег Свинарчук.

"В следующем году прогнозный план - 21,5 тыс. автомобилей. Но окончательно утвержденного варианта еще нет, поскольку идет переговорный процесс с поставщиками и согласование условий", - сказал Свинарчук.

До конца года корпорация в рамках расширения модельного ряда выпускаемых автомобилей начнет серийный выпуск легковых автомобилей JAC, локализация производства которых уже на первом этапе превысит 30%, и за короткое время планируется довести ее более чем до 50% с возможностью выхода на внешние рынки. Кроме того, планируется производство автомобилей Great Wall и Lifan.

Свинарчук отметил, что падение производства легковых автомобилей в текущем году по сравнению с запланированными объемами (15 тыс. ед.) и с прошлым годом связано, прежде всего, с сокращением экспорта в Россию из-за утилизационного сбора, а также остановками сборочного конвейера в рамках подготовки мощностей для производства новых моделей.

Он напомнил, что в сентябре 2012 г. корпорацией был рассчитан прогноз рынка легковых автомобилей 2013 г. - по базовому варианту он составлял 180 тыс., по оптимистическому - 230 тыс. машин. "Но с учетом всех негативных факторов, по итогам года хорошо, если дотянем до 200-210 тыс. машин", - отметил он.

При этом, по его словам, доля корпорации (дистрибуция Hyundai, Bogdan, Great Wall, Lifan; дилерство по Subaru, Lada, Skoda, Uz-Daewoo) по итогам января-сентября увеличилась с 11,7% в прошлом до 12,3%. "Автомобили под брэндом "Богдан" лидируют по продажам в Киеве, например", - подчеркнул президент корпорации.

По прогнозам корпорации, в 2014 г. рынок легковых автомобилей может еще сократиться - 180 тыс. машин составляет базовый прогноз и 195 тыс. ед. - оптимистический. "Но во многом он зависит от того, как будут развиваться отношения с ЕС и Россией", - подчеркивает Свинарчук.

Он также отметил, что по грузовым автомобилям рынок текущего года прогнозировался на уровне 19,2 тыс. ед., а реально ожидается 17-17,2 тыс. регистраций новых грузовых авто. При этом корпорация планирует произвести около 250 ед. "С учетом, в частности, отсутствия законодательной защиты этого рынка от ввоза подержанной техники в следующем году ожидаем рынок этой техники на уровне 15 тыс. машин, а произвести предварительно планируем 240 ед.", - сообщил президент корпорации.

В автобусном сегменте (включая микроавтобусы), по его словам, прогноз рынка на текущий год составлял 5 тыс. машин, в том числе с учетом госзакупок, однако реально он оказался меньше из-за невыполнения показателей ВВП и недовыделения бюджетных средств для финансирования госпрограмм по обновлению парка автобусов. "То есть, ожидаем 3,3-3,5 тыс. регистраций, а произвести по итогам года планируем 560 единиц. На следующий же год предварительный план производства автобусов - около 420 машин, но это без учета возможных госзакупок", - сообщил Свинарчук.

При этом он отметил, что факторами влияния на этот рынок может стать переход Украины с 1 января к стандарту экобезопасности Евро-4, что может привести к росту цены автобусов и сокращению рынка.

После введения с первого сентября утилизационного сбора продажи автомобилей в Украине, по данным "Укравтопрома", составили 20,3 тыс. машин, что на 8,4% меньше, чем в августе и на 0,6% больше показателя сентября-2012.

По данным экспертов, первые несколько месяцев рынок будет падать, но незначительно, потому как еще до введения утилизационного сбора дилеры заполнили склады иномарками - это позволило существенно не повышать цены на них.

В то же время, по словам главы Всеукраинской ассоциации автоимпортеров и дилеров Олега Назаренко, уже в декабре авторынок настигнет коллапс. (Укррудпром/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

УКРАИНА: ЗАВЕРШАЕТСЯ ПОДГОТОВКА ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ ПЕРВОГО В СТРАНЕ АВТОМОБИЛЬНОГО КЛАСТЕРА

В Украине завершается подготовка проектной документации для пошаговой реализации программы создания первого в стране автомобильного кластера, сообщили в пресс-службе "Укравтопрома". "Проект будет реализовываться в сотрудничестве с организацией UNIDO (Организация Объединенных Наций по промышленному развитию), а за основу будет взят автокластер, который успешно работает в Словении", - отметили в пресс-службе ведомства. Предварительно проект рассчитан на три года. Создание автокластера призвано спасти автомобильную отрасль Украины. Производство легковых автомобилей в Украине сокращается.. Не спасли отечественный автопром ни введение в апреле спецпошлин на иномарки, ни утилизационного сбора для иностранных автопроизводителей с 1 сентября. "Создание индустриальных парков будет способствовать развитию регионов, в которых они будут размещены, производственной кооперации предприятий, увеличению степени локализации производства, оптимизации логистики и как следствие снижению себестоимости продукции, а значит увеличению ее конкурентных преимуществ как на внутреннем, так и на внешних рынках", - отмечают в "Укравтопроме".

Автокластер должен объединить на одной промышленной площадке автомобильные заводы, заводы по производству автокомпонентов, исследовательские центры, а также предприятия малого и среднего бизнеса.

В рамках автокластера предприятия смогут получать дешевые и длинные кредиты на льготных условиях.

Кроме того, разрабатываются несколько вариантов предоставления участникам автокластера налоговых льгот, среди которых компенсация процентов за пользование кредитами до уровня учетной ставки НБУ, система возмещения ввозной пошлины, уплаченной при импорте материалов и комплектующих изделий, используемых для производства продукции, предназначенной для экспорта, освобождение от ввозной пошлины и НДС операций по ввозу оборудования и комплектующих изделий к нему, если они импортируются для модернизации и создания новых производств, освобождение от налогообложения прибыли, которая реинвестируется в расширение производства, переоснащение материально-технической базы и внедрение новейших технологий.

Во время подписания Украиной договора о сотрудничестве с UNIDO в апреле в качестве плацдарма для реализации пилотного проекта по созданию автомобильного кластера в Украине рассматривалась Запорожская область, в частности Запорожский автозавод. ЗАЗ остается крупнейшим субъектом национального автомобилестроения. Но производство на нем катастрофически снижается. В качестве территории создания автокластера, участники миссии ООН рассматривают и Кировоградскую область, где, по словам президент Ассоциации "Укравтопром" Михаила Резника, развивается автосельхозмашиностроение.

В настоящее время об участии в автокластере с Украиной ведут переговоры около 8 автомобильных компаний из Японии, Германии и Польши, а также ряд компаний, которые уже присутствуют в Украине и планируют расширять производство за счет введения новых мощностей. Узнать, какие компании будут отобраны для осуществления проекта, можно будет только в начале 2014 г. "По планам, отбор будет завершен в первой декаде 2014г.", - сообщил глава Государственного агентства по инвестициям и управлению национальными проектами Украины Владислав Каськив.

Словенский автомобильный кластер был создан в 2002 г. В его развитие правительство страны вложило более 1 млрд. евро. В результате на 57 заводах было создано 24 тыс. рабочих мест, оборот кластера составляет 3,5 млрд. евро, а 80% его продукции идет на экспорт. По аналогии со словенским автокластером был создан промышленный парк в России, который был открыт в Санкт-Петербурге в 2011 г. Объем инвестиций в создание автомобильного кластера составил более $1,3 млрд. На петербургских автопредприятиях-участниках кластера выпускают 10 моделей - Chevrolet Cruze и Captiva, Opel Astra и Antara, Nissan Teana, X-Trail и Murano, Toyota Camry, Hyundai Solaris и Kia Rio. В 2012 г. в рамках автокластера было выпущено 389,3 тыс. автомобилей, что на 50% больше, чем в 2011 г. А в по итогам 2013 г. рост производства автомобилей в Санкт-Петербурге может составить около 5%. В планах российского правительства к 2018 г. довести локализацию производства до 60%.

Также в России работает еще один автокластер в Калужском регионе. В 2007-2012 гг. с конвейеров калужских заводов сошло более 630 тыс. автомобилей. По сравнению с 2011 г., в 2012 г. производство автомобилей увеличилось на 24% до 226 тыс. автомобилей. На территории области размещены производства трех OEM-производителей: "Фольксваген Груп Рус", "Вольво Восток", "Пежо-Ситроен-Митсубиши-Авто Рус". Парк поставщиков автокомпонентов на начало 2013 г. объединял 22 компании.

Создать своеобразный автокластер планируют и в компании "Еврокар". Автопроизводитель уже начал реализацию проекта по созданию индустриального парка на площади 50 га в Закарпатской области. "У нас есть 50 га земли в долгосрочной аренде. Будем строить площадки и привлекать иностранных инвесторов для производства комплектующих", - отметил член наблюдательного совета "Еврокар" Владимир Панов.

В рамках проекта "Еврокар" будет предлагать инвесторам несколько вариантов сотрудничества. "Мы отработаем инжиниринг и консалтинг таким образом, что когда они (инвесторы) придут, то не почувствуют, что находятся в другой стране. А дальше предложим - либо построить производственные цеха, и если есть желание - выкупить их, либо взять в долгосрочную аренду. Если нужна только земля - проведем коммуникации. И буквально через два-три года сможем показать результат", - рассказывает Панов. По его словам, на сегодня интерес к этому проекту уже проявили 65 компаний, которые пока не разглашаются, но в их числе - "всемирно известные транснациональные компании из Японии, Германии, других стран". По расчетам "Еврокар", реализация проекта привлечет в страну до $700 млн. прямых иностранных инвестиций и создаст 6 тыс. рабочих мест.

Кластер - это географическая концентрация специализированных в определенных отраслях взаимосвязанных компаний, поставщиков, провайдеров услуг, фирм смежных отраслей, а также ассоциированных институтов (например, университетов, агентств по стандартизации и профессиональных ассоциаций), - которые конкурируют между собой, но в то же время кооперируются. (Дело/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

УКРАИНА: ВВЕДЕНИЕ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА СЕРЬЕЗНО УДАРИЛО ПО ОБЪЕМАМ ПРОДАЖ АВТОМОБИЛЕЙ

30 октября Кабинет министров Украины одобрил отмену коэффициентов, которые применяются к ставкам экологического налога за утилизацию снятых с эксплуатации транспортных средств. Документу еще предстоит доработка в Министерстве доходов и сборов, после чего он будет направлен в парламент.

Закон "Об утилизации снятых с эксплуатации транспортных средств" вступил в силу 8 августа, закон о внесении изменений в Налоговый кодекс об уплате экологического налога - 1 сентября. Согласно закону, суммы утилизационного налога составили для новых легковых автомобилей (в зависимости от объема двигателя) 4,73-30,25 тыс. грн., для новых коммерческих грузовых автомобилей и автобусов (в зависимости от полной массы) - 8,8-14,74 тыс. грн.

Как будет развиваться ситуация в дальнейшем пока не понятно, по данным источника в Верховной Раде, осведомленного с ходом подготовки изменений в законы, после отмены повышающих коэффициентов базовую ставку могут увеличить до 11 тыс. либо 16,5 тыс. грн. Пока же ожидание вступления в силу утильсбора спровоцировало небывалый рост продаж б/у авто - за 9 месяцев они увеличились на 58% и достигли 104,891 тыс. авто, превысив объем продаж за весь прошлый год.

"С утилизационным сбором получилась абсолютно нелепая ситуация: в августе Украина присоединяется к судебному иску ВТО против России, касающемуся введения РФ утилизационного сбора, а в начале сентября уже сама вводит утилизационный сбор", - удивляется генеральный директор компании "Ниссан Мотор Украина" Андрей Нестеренко. Чтобы минимизировать негативные последствия и запастись автомобилями, которые можно продавать по старым ценам без утилизационной наценки, этим летом автодилеры существенно нарастили темпы импорта. По информации пресс-службы Министерства доходов и сборов Украины, только в августе наша страна импортировала практически 47 тыс. авто общей стоимостью около $0,5 млрд. "Это практически вдвое превышает прошлогодние показатели. В августе 2012 г. в Украину было импортировано 26,6 тыс. авто. В целом за лето в Украину импортировано более 100 тыс. автомобилей общей стоимостью $1,2 млрд.", - сообщает пресс-служба Миндоходов.

В августе рынок новых иномарок Украины продемонстрировал рекордный прирост продаж к прошлому году - на 2,5%. Эти данные обнародовало отделение стратегического развития международного автомобильного холдинга "Атлант-М". По их информации, августовский пик продаж оказался даже выше апрельского до введения спецпошлин на импорт авто. А объемы продаж за месяц стали рекордными с декабря 2008 г. "Украинский авторынок в августе поставил послекризисный рекорд "со слезами на глазах". Введение очередных поборов заставило покупателей расстаться с деньгами раньше, чем они планировали", - рассказывает директор отделения стратегического развития "Атлант-М" Алексей Терещенко.

По оценкам опрошенных автодилеров и автоимпортеров, ситуация на авторынке в этом году нестабильная и некомфортная для работы. В том числе, и из-за введения утилизационного сбора. "Это будоражит наших покупателей. Они спешат в салоны покупать автомобили и также быстро отказываются от идеи покупки, услышав об отмене данных нововведений. Вообще это первый год на моей памяти, когда продажи от месяца к месяцу отличаются более чем на 40%. В таких условиях работать очень некомфортно", - констатирует Андрей Нестеренко.

Тем временем, продажи б/у авто за 9 месяцев в Украине выросли на 58%. Об этом сообщили в Ассоциации автопроизводителей Украины "Укравтопром". "Первичный рынок автотранспортной техники, бывшей в эксплуатации, за девять месяцев увеличился на 58% относительно прошлогоднего показателя и достиг 104,891 тыс., превысив объем продаж такой техники за весь прошлый год", - сообщили в ассоциации. При этом, по их данным, количество впервые зарегистрированных на территории Украины легковых б/у автомобилей выросло на 97% и составляет 7111 единиц. Наиболее популярными среди подержанных легковых автомобилей по итогам 9 месяцев стали Renault, Volkswagen, Audi, BMW и Mercedes-Benz.

Автодилеры винят в активной переориентации украинцев на б/у машины введение в спецпошлин на импорт новых авто и утилизационного сбора. "Эти меры являются неэффективными в стимулировании полноценного производства украинских автомобилей и к утилизации старого автопарка имеют очень посредственное отношение. Украинцы, лишенные возможности покупать качественные импортные автомобили многих марок из-за их дороговизны, либо отказываются от покупки, либо переориентируются на б/у сегмент, что и было зафиксировано в последние месяцы", - заявляет директор департамента маркетинга и рекламы компании "НИКО Менеджмент" Ярослав Вовк.

Однако введение утилизационного сбора серьезно ударило по объемам продаж бывших в употреблении авто. "Укравтопром" в сентябре уже зафиксировал падение продаж практически вдвое. "Значительный августовский всплеск (почти в 2,5 раза больше показателя августа 2012г.), обусловленный изменениями законодательства, сменился спадом в сентябре, когда было зарегистрировано 10,047 тыс., что на 49% меньше, чем в августе", - сообщили в Ассоциации автопроизводителей Украины.

"Я уже почти 20 лет занимаюсь продажей б/у иномарок, но такого хаоса на рынке еще не видел. Покупатели просто отказываются от сделок, узнав, что им надо переплатить за авто 7,5-14 тыс. грн. За что? За то, что их авто через 20 лет кто-то обещает утилизировать?", - возмущается продавец столичного авторынка Геннадий Новиков. Взять эти расходы на себя предприниматель не может, поскольку тогда будет торговать себе в убыток. "Я не могу заплатить за авто свои 15 тыс. грн., потому что зачастую моя маржа составляет около 30 тыс. грн. А учитывая расходы на бензин, проживание и питание, получается, что я буду работать в минус", - жалуется бизнесмен. Его коллега-конкурент Николай Уваров говорит, что опять начнет практиковать ввоз на таможенную территорию Украины авто с иностранными номерами. "Буду продавать авто по доверенностям. А что делать? Зарабатывать на жизнь как-то надо! У меня уже два клиента на такие авто есть", - рассказывает Николай.

Юристы констатируют, что эта схема экономии средств при растаможке б/у машин сейчас стала излюбленной среди продавцов. "Для этого предприниматель регистрирует или покупает юрлицо в Польше или Германии на имя украинца-покупателя. Потом покупает автомобиль на это юрлицо. При продаже авто продавец отдает покупателю на руки свидетельство о регистрации фирмы, техпаспорт авто, оформленного на фирму, путевые листы, подтверждающие, что автотранспорт пересекает границу Украины с целью коммерческого использования", - рассказывает партнер юридической компании "ЛЕКОН" Марина Матющенко. При этом правовед считает, что данная схема ввоза автотранспорта является достаточно рискованной. "Авто, ввезенное подобным образом, при проверке документов контролирующими органами может в итоге

оказаться на штрафплощадке", - предупреждает Марина Матющенко.

По прогнозам автодилеров и экспертов до конца года рынок новых авто в Украине упадет на 10%. При этом мечтать о запланированных на 2013 г. объемах продаж в 240 тыс. авто уже не приходится. "Есть оптимистичный и пессимистичный сценарии развития событий. Если удастся отменить спецпошлину на импорт авто и принять закон об отмене утилизационного сбора, тогда я прогнозирую, что произойдет вспышка отложенного спроса на новые авто и за год получится выйти на объемы продаж в пределах 210 тыс. авто. Но если этого сделать не удастся, тогда в 2013 г. будет продано 180-190 тыс. авто, не больше", - считает генеральный директор Всеукраинской ассоциации авто импортеров и дилеров (ВААИД) Олег Назаренко.

Но самое неприятное, что из-за введения новых налогов и сборов украинцам стали недоступны ряд новинок мирового автопрома, от импорта которых постепенно начинают отказываются дилеры. "Самый яркий пример - новый Nissan Almera. Мы отказались от продаж этой бюджетной модели, так как после введения утилизационного сбора и таможенных пошлин, модель стала неконкурентоспособной в Украине, даже при нулевой рентабельности. А в убыток ее продавать мы не будем", - резюмирует Андрей Нестеренко. Пересматривать такие решения украинские продавцы новых иномарок готовы только после отмены утилизационного сбора и повышенных таможенных пошлин. (Контракты/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Анализ

УКРАИНА: ШАНСЫ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ТОРГОВОЙ ВОЙНЕ

Япония, ЕС и Россия хотят добиться от Украины отмены спецпошлин. Свои намерения они объясняют тем, что спецпошлины были приняты с нарушениями правил ВТО. Но это лишь часть правды.

Подавая заявку на присоединение рассмотрения ВТО японских претензий к Украине в отношении введенных 14 апреля спецпошлин, представители ЕС отметили, что импорт европейских авто в Украину составляет $1,2 млрд. в годовом исчислении. Это примерно 1/100 от объема выпускаемых в странах ЕС ав-томобилей в денежном выражении. Почему столь малый рынок вызывает большие страсти?

Вынесем за скобки объяснение о том, что Украина ввела спецпошлины с нарушениями правил ВТО.

В 2008 г. в Украине было продано 620 тыс. легковых автомобилей - седьмой результат в Европе. Если бы не кризис, то в 2010 г. украинский рынок мог стать "миллионером" и переместиться на пятое место, пропустив вперед только Францию, Германию, Великобританию и Россию. Но чем обусловлен огромный потенциал украинского рынка?

Прежде всего, низким уровнем автомобилизации населения. В Украине на 45 млн. населения приходится менее 5 млн. частных автомобилей. Причем 70% из них пребывает в состоянии физического истощения и подлежит замене в ближайшие годы. Это означает, что до 2020-2022 гг. в Украине может быть продано 3-3,5 млн. легковых авто. Цифра, на первый взгляд, оптимистическая, но вовсе не фантастическая - к 2018 г. аналитики прогнозируют возвращение продаж на докризисный уровень.

Однако существует фактор, способный радикально ограничить импортный потенциал Украины: отечественный автопром. Он способен ежегодно собирать до 450 тыс. легковушек. Но этого уровня наша автомобильная промышленность способна достичь только в условиях государственного протекционизма.

Исповедуемая ее владельцами парадигма ведения бизнеса уходит корнями в советское "стращать/не пущать" и в современных условиях не выдерживает конкуренции с ни на внутреннем, ни на внешнем рынках. Опыт России, автопром которой стал развиваться только после того, как в стране были созданы привлекательные для зарубежных инвесторов условия ведения бизнеса, убедительно доказывает эту сентенцию.

Стремясь убрать спецпошлины, ЕС намерен сделать особую форму кесарева сечения - анестезировать украинский автопром, вскрыть его нутро и высвободить перспективный рынок сбыта для немецких, французских и итальянских корпораций. А игры по правилам и демократия тут не при чем - бизнес чистой воды. Теми же причинами руководствуется и Япония.

Проявив солидарность с ЕС и Японией в намерении ликвидировать украинские спецпошлины, российская дипломатия действует в лучших византийских традициях.

Прежде всего, представители РФ жутко стесняются того факта, что стандартные российские импортные пошлины выше наших заградительных (30% против 17-26%). К тому же, под российские пошлины попадают все легковые авто, в то время, как в Украине они не распространяются на дизельные авто и бензиновые модели бизнес- и премиум-класса.

Во-вторых, Россия стремится связать падение автомобилей марки "ВАЗ" с введением в Украине спецпошлин, но это не так. В этом падении виноваты топ-менеджеры из Тольятти, которые задирают цены на морально устаревшие авто с сомнительным качеством сборки.

Примеры? Летом ВАЗ признал, что установленные на "Приорах" механические КПП имели, мягко говоря, неудачную конструкцию. В переводе на человеческий язык это означает, что российские коробки есть 100%-ный брак, который российский производитель и не собирается устранять за свой счет.

В-третьих, ВАЗ отказался предоставить корпорации "Богдан" лицензию на сборку "Приоры" в Черкассах. Хотите с нами дружить - штампуйте снятые с производства в России "Лады" десятого семейства.

А они в Украине не пользуются спросом - за те же деньги есть предложения получше. Те же "Ланосы", например, или китайцы. Кстати, в Запорожье давно осознали бесперспективность партнерства с Тольятти и отказались от него. Потерял ли что-то от этого ЗАЗ? Ничего.

А еще Украина остается крупнейшим импортером российских легковушек неоднозначного качества сборки. На наш рынок приходится треть всего российского автомобильного экспорта, что в денежном выражении составляет $0,3 млрд.

Учитывая падение спроса на легковые авто в самой России (-7% по итогам девяти месяцев), Москва делает все возможное, чтобы восстановить status quo. Ведь в сравнении с октябрем 2012 г. в этом году продажи "ВАЗов" упали в Украине в четыре раза.

Наконец, назовем причину, о которой говорить не принято. Побуждая ведущие автомобильные концерны строить в РФ новые заводы, российское руководство не делало секрета из того, что их продукция будет поставляться в ближнее зарубежье. А в нем, в ближнем зарубежье, есть только один крупный рынок - Украина.

Таковы истинные причины присоединения России к Японии и ЕС, которые борются за отмену украинских спецпошлин. Защищая свои бизнес-интересы, российское руководство забывает речи о том, как опасен для Украины альянс с ЕС и вместе с ЕС играет против Украины.

Спасая бизнес, боссы украинского автопрома пошли на стратегическое партнерство с Китаем. Имеются также

косвенные признаки того, что после отказа от подписания договора об ассоциации Украины с ЕС, Россия смягчит позицию по крупномасштабному производству российских авто в Украине. Оба географических вектора дают тактическую передышку нашему автопрому, но катастрофично ущербны в стратегическом плане.

ЕС делает все возможное, чтобы не допустить китайские авто на рынок. В некоторых европейских странах колесницы из Поднебесной все-таки продаются, но речь идет о ничтожно малых объемах. Российские автомобили продаются в Европе еще хуже.

Между тем для выживания украинскому автопрому необходимы новые рынки сбыта, поскольку до 2016 г. надеяться на внутренний рынок не приходится. В 2014-2015 гг. продажи легковых авто в Украине составят 160-220 тыс. шт., что в разы меньше суммарных мощностей отечественных автосборочных заводов. Где находятся новые рынки сбыта?

Индостан и Индокитай для Украины закрыты - там давно господствуют индийские, китайские и японские компании. На Ближнем Востоке сильны позиции России и Ирана. Латинская Америка - вотчина американских корпораций и бразильских автомобильных заводов. К тому же этот регион активно осваивают китайские автопроизводители, которые не брезгуют в Латинской Америке откровенным демпингом. Остается Европа.

Однако завоевать Европу автомобилями, которые собираются в Украине невозможно (качество сборки и степень моральной изношенности флагманов автопрома).

На первый взгляд, благодаря нищенским зарплатам на украинских автозаводах (рабочие получают в 2,5 раза меньше китайских коллег) Украина могла бы зайти на нишу низкобюджетных моделей. Но эта ниша занята Renault, Peugeot и Citroen, которые освоили массовое производство моделей стоимостью около 8,5 тыс. евро. А тут еще Nissan и Volkswagen намерены сыграть на том же поле.

Желание покорить Европу с помощью российских и китайских моделей, локализованных в Украине, нужно признать диагнозом. Равно как и намерение продавать в России китайские и российские легковушки с шильдиками Made in Ukraine. Поэтому в долгосрочной перспективе ориентация на сотрудничество с российскими и китайскими брэндами - явная ошибка. (Экономические известия/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

СНГ: ОАО «МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (МАЗ) ПРЕДСТАВИЛО ОБРАЗЕЦ АВТОБУСОВ ДЛЯ СОЧИ

Минский автозавод представил образец машин для сочинских дорог. На трассы Сочи к Олимпиаде выйдут 355 новых автобусов, которые администрация города планирует приобрести до конца года. При этом 127 будут большой вместимости, остальные средней. На маршрутах общественного транспорта они заменят старую технику. Сейчас власти курорта определяются с фирмой-поставщиком. "Мы рассматриваем различные модели, тестируем их на дорогах. В первую очередь мы смотрим на качество. Эти машины должны быть в строю 5-6 лет. Обязательным условием для "конкурсантов" является наличие кондиционера, двойного остекления. Также они должны быть полностью доступны для маломобильных граждан, для слабослышащих пассажиров - внутри будет встроен экран, где будут прописываться названия остановок", - рассказал начальник Управления транспорта и связи администрации Сочи Алексей Смаглюк.

Ранее образец продукции - автобус большой вместимости МАЗ-103586 представил в Сочи генеральный директор Минского автомобильного завода В. Основский. "Эта машина предназначена для движения по пересеченной местности, по горным склонам и по равнине. Автобус имеет двойное остекление салона и дверей, и, я надеюсь, что он понравится сочинским пассажирам. На сегодняшний день на дорогах курорта уже работает около 80 единиц автобусов Минского автозавода. Они показали себя с хорошей стороны", - рассказал генеральный директор ОАО "МАЗ".

Представленный автобус МАЗ-103586 соответствует требованиям экологической безопасности Евро-5, снабжен 290-сильным дизельным двигателем Daimler. Общая пассажировместимость - 85 человек, из них - 33 места для сидения.

Своеобразный "тест-драйв" по сочинским дорогам автобус уже прошел, так как из Минска он был доставлен "своим ходом". По словам водителя, никаких сложностей с управлением на затяжных поворотах не возникло. Немаловажно, что данная модель адаптирована для людей с ограниченными возможностями. Она имеет откидной трап для маломобильных граждан и место для крепления инвалидной коляски, а при необходимости водитель нажатием одной кнопки может наклонить автобус таким образом, чтобы колясочник мог легко попасть в салон. Помимо этого МАЗ-103586 оборудован системой кондиционирования воздуха салона и рабочего места водителя, навигационной и информационной системами, техническим комплектом для безналичного расчета. Данная модель является улучшенным вариантом хорошо зарекомендовавшего себя на дорогах Сочи автобуса МАЗ-103. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОЛУЧАТ ПОДДЕРЖКУ В УСЛОВИЯХ ВВЕДЕНИЯ РОССИЕЙ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА С 2014 ГОДА

Белорусские автопроизводители получат поддержку в условиях введения Россией с 1 января 2014 г. утилизационного сбора на автомобили. Об этом заявил первый вице-премьер Владимир Семашко в Палате представителей Национального собрания, отвечая на вопросы депутатов. "С 1 января Россия вводит утилизационный сбор по стране назначения. Если не предпринимать ничего в Беларуси, то это будет означать подрыв нашей конкурентоспособности при поставке техники на российский рынок, - отметил Владимир Семашко. - Цена вопроса для автопроизводителей (как крупных, так и более мелких) - $350 млн. в год. Это очень значимая цифра - как для предприятий, так и для республики в целом". Поэтому уже определены подходы по решению данного вопроса, они обсуждались в правительстве. "Выработана определенная позиция, даны поручения", - сказал Владимир Семашко.

Министерство экономики, Минфин, МИД, Минпром, МНС должны подготовить проект документов и провести соответствующие переговоры. "Мы должны эту тему решить до конца года, чтобы не подставить наших производителей с 2014 г.", - подчеркнул первый вице-премьер. Он констатировал, что были разные подходы по введению утилизационного сбора и после длительного обсуждения в Евразийской экономической комиссией Россия приняла решение о введении с 1 января 2014 г. утилизационного сбора по стране назначения.

В Российской Федерации для поддержки производителей в связи с введением утилизационного сбора будут вводиться механизмы, которые призваны компенсировать потери российских автопроизводителей. Будут субсидироваться потери от электроэнергетических затрат, компенсируются затраты на научно-исследовательские разработки. (БЕЛТА/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: OPEL CORSA МЕСТНОЙ СБОРКИ ПОЯВИТСЯ НА РЫНКЕ В МАРТЕ 2014 ГОДА

Стали известны предварительные сроки выхода на рынок Opel Corsa, собранной в Беларуси. Как сообщает издание Onliner со ссылкой на представителя СП ЗАО "Юнисон", тестовая партия автомобилей уже проходит дорожные испытания. Серийное производство запланировано на март следующего года. Когда начнутся поставки в России - пока не сообщается.

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

Стороны подчеркнули, что Opel Corsa - единственная из продающихся в России массовых моделей компании, производство которой не было локализовано. Планируется наладить выпуск всех предлагаемых на российском рынке модификаций Opel Corsa, включая трех- и пятидверные версии за исключением версии OPC. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: В МИНСКЕ ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ В ЭКВАДОРЕ СБОРОЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА АВТОТЕХНИКИ ОАО «МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (МАЗ)

Соглашение о создании в Эквадоре сборочного производства автотехники "МАЗ" подписано в Минске.

Подписание этого документа прошло в рамках визита в Беларусь президента Эквадора Рафаэля Корреа Дельгадо. Минский автомобильный завод посетил министр-координатор по вопросам промышленности, производительности и занятости Ричар Эспиноса.

На главном конвейере МАЗа состоялась церемония обмена документами, которые подписали с белорусской стороны генеральный директор ОАО "МАЗ" Виктор Основский, с эквадорской - генеральный директор компании Varma Сантьяго Варгас. С этим предприятием МАЗ будет создавать сборочное производство автомобильной техники.

Министр промышленности Эквадора подчеркнул большую заинтересованность его страны в создании совместного производства автомобилей, другой грузовой техники и тракторов.

Минский автомобильный завод активно прорабатывает возможности поставок продукции в Эквадор. Делегация МАЗа уже побывала в апреле в этом южноамериканском государстве. Достигнута договоренность по сборке автобусов на базе шасси МАЗ-4371 и МАЗ-5340, обсуждены технические требования к шасси, условия поставки.

"Мы подписали предварительное соглашение о создании сборочного предприятия с крупной эквадорской компанией "Варма", - сообщил начальник управления внешнеэкономических связей ОАО "МАЗ" Федор Невар. На первом этапе планируется сборка автобусов на шасси "МАЗ" специально для эквадорского рынка. На втором этапе намечено собирать в Эквадоре и автомобильную грузовую технику "МАЗ". Кроме того, Эквадор заинтересован в покупке белорусских грузовых автомобилей высокой проходимости. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: ОАО «МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (МАЗ) ПОДПИСАЛО КОНТРАКТ О ПОСТАВКЕ В ВЕНЕСУЭЛУ НА СБОРКУ 1 ТЫС. КОМПЛЕКТОВ АВТОМОБИЛЕЙ

ОАО "Минский автомобильный завод" подписало в октябре контракт о поставке на сборку в Венесуэлу 1 тыс. машинокомплектов грузовых автомобилей. Об этом сообщил начальник управления внешнеэкономических связей ОАО "МАЗ" Федор Невар.

Представитель МАЗа отметил, что созданное в Венесуэле сборочное производство белорусских автомобилей успешно работает. За последние два года туда поставлена 1 тыс. машинокомплектов. И вот сейчас подписан контракт на новую крупную поставку.

По словам Федора Невара, предприятие активно осваивает рынки стран Латинской Америки. Планируется продолжить поставки минских автобусов на Кубу. "Готовим новые контракты на поставку на Кубу 100 автобусов", - сказал он. В прежние годы туда было экспортировано такое же количество пассажирской техники, которая сейчас успешно эксплуатируется. Кроме того, МАЗ работает с Кубой над программой по восстановлению автотехники, поставленной в советские времена. С этой целью Куба закупила большую партию автокомпонентов.

Перспективным для МАЗа является и рынок Эквадора. Там планируется создать сборочное производство минских автобусов по специальной конструкции для эксплуатации в этой стране.

Федор Невар сообщил, что сейчас МАЗ имеет 11 сборочных заводов за рубежом. Они действуют в Африке, Латинской Америке, Юго-Восточной Азии, Европе. Готовится к открытию новый сборочный завод в Монголии.

ОАО "МАЗ" отправляет на экспорт примерно 85% выпускаемой продукции. Из общего объема экспорта доля поставок в страны дальнего зарубежья составляет примерно 20%, остальные приходятся на Россию и другие страны СНГ.

Минский автомобильный завод создан в 1944 г. В 2009 г. преобразован в ОАО "МАЗ", с 2012 г. ОАО "МАЗ" стало управляющей компанией холдинга "БелавтоМАЗ". МАЗ выпускает более 500 моделей и модификаций грузовых автомобилей и около 20 моделей пассажирской техники. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КАЗАХСТАН: АО «АЗИЯ АВТО» ПО ИТОГАМ ЯНВАРЯ-СЕНТЯБРЯ 2013 ГОДА НАРАСТИЛО ПРИБЫЛЬ

Казахстанский автомобильный завод "Азия Авто" (Усть-Каменогорск) по итогам января-сентября получил чистую прибыль в 6,115 млрд. тенге в сравнении с прибылью в 2,709 млрд. тенге в аналогичном периоде 2012 г., указывается в консолидированной отчетности компании.

Выручка АО "Азия Авто" в отчетном периоде выросла вдвое до 62,1 млрд. тенге, валовая прибыль увеличилась в 2,3 раза до 16,5 млрд. тенге.

В отчетном периоде АО "Азия Авто" произвело 21151 автомашину (рост в 2 раза), что составляет 84% в общем объеме автомобилей, произведенных в республике. Продажи компании за 9 месяцев составили 19219 автомобилей, что почти в два раза превышает показатель соответствующего периода 2012 г.

Казахстанский автосборочный завод АО "Азия-Авто" основан в 2002 г. и является крупнейшим производителем легковых автомобилей в Казахстане. Среди партнеров завода - ведущие мировые концерны: Volkswagen Group, General Motors, Renault-Nissan-АвтоВАЗ и KIA Motors.

Крупнейшим акционером компании является физическое лицо - Анатолий Балушкин (67,93% акций). (Forbes.kz/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ЕЖЕГОДНЫЕ СУБСИДИИ АВТОПРОМУ ОЦЕНИЛИ В 100 МЛРД. РУБ.

Субсидии российскому автопрому после ввода механизма компенсации потерь от утилизационного сбора могут составить до 100 млрд. руб. в год. Об этом пишет "Коммерсантъ" со ссылкой на неназванные источники.

Минпромторг может добавить к существующим субсидиям по кредитам на инвестпроекты и по перевозке автомобилей с Дальнего Востока новые механизмы помощи. Ведомство официально поясняет, что они нужны для стимулирования производства экологичных автомобилей и компенсации затрат на энергоресурсы. Тем не менее источники издания утверждают, что помощь государства следует расценивать именно как компенсацию утилизационного сбора.

Ведомство подготовило проекты постановлений, в соответствии с которыми государство планирует ежеквартально субсидировать часть затрат автопрома. В материалах ведомства говорится, что власти будут компенсировать расходы на содержание рабочих мест, энергоресурсы, производство автомобилей экологического класса Евро-4 и Евро-5, а также затраты на НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы).

В итоге, как уточняет издание, для завода с объемом производства менее 50 тыс. автомобилей в год субсидия может составить 600 млн. руб. Для предприятий, выпускающих 50-100 тыс. машин, максимальная помощь составит 1,5 млрд. руб. Газета "Ведомости" уточняет со ссылкой на неназванные источники, что новые субсидии не противоречат нормам ВТО.

Утилизационный сбор в России был введен в сентябре 2012 г. Власти объясняли, что он нужен для получения средства на технологии по безопасной утилизации отходов автопрома. Поскольку изначально мера была введена только для импортеров, поставщики иномарок назвали сбор новым налогом на зарубежные автомобили. Российские власти подверглись критике иностранных партнеров, в частности, Евросоюза и Японии, которые сочли ввод утильсбора нарушением положений ВТО. На фоне давления по линии торговой организации утилизационный сбор был введен в том числе и для российских автопроизводителей. (Lenta.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: СПОРТИВНАЯ LADA KALINA 2 ПОЯВИТСЯ В 2014 ГОДУ

АвтоВАЗ в 2014 г. начнет продажи спортивной версии Lada Kalina 2. Автомобили будут производить на дочернем предприятии ООО "ЛАДА Спорт". По неофициальным данным, автомобиль будет оснащаться новым 135-сильным мотором, который также может получить и Granta Sport.

"Производство автомобилей Lada Kalina Sport в ООО "ЛАДА Спорт", как и планировали, начнется в 2014 г. Состав комплектаций и рекомендованные розничные цены будут определены позже", - рассказали на АвтоВАЗе.

Дорестайлинговая Kalina Sport предлагается покупателям в единственной комплектации "люкс" по 440600 руб. В данном варианте исполнения под капотом автомобиля установлен 98-сильный мотор объемом 1,6 л. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: БУ АНДЕРССОН НАЗНАЧЕН ПРЕЗИДЕНТОМ ОАО «АВТОВАЗ»

4 ноября состоялось заседание совета директоров АвтоВАЗа, на котором было принято решение о назначении нового президента предприятия. На эту должность был утвержден Бу Андерссон, нынешний президент Группы "ГАЗ" и бывший топ-менеджер General Motors. Согласно официальному заявлению АвтоВАЗа, он заступит на должность 31 декабря, а с 5 ноября исполняющим обязанности президента компании назначен Олег Лобанов, вице-президент по финансам и корпоративному развитию.

"Я хотел бы с признательностью поблагодарить Игоря Комарова за его руководство и достижения на АвтоВАЗе. Наши инвестиции в России и, в частности, на АвтоВАЗе будут значительно способствовать глобальному росту альянса в мире. Бу Андерссон - талантливый и грамотный менеджер автомобильной индустрии, с огромным опытом на ключевых рынках, имеющих решающее значение для будущего развития альянса Renault-Nissan. Я жду того вклада, который он внесет в прибыльный рост АвтоВАЗа и альянса", - прокомментировал назначение председатель совета директоров АвтоВАЗа Карлос Гон.

Бывший президент АвтоВАЗа Игорь Комаров в конце октября был назначен заместителем руководителя Роскосмоса. "Основным доводом в пользу назначения Комарова стал тот факт, что он сумел исправить ситуацию с АвтоВАЗом", - сообщил ранее источник в правительстве, уточнив, что Комаров при помощи государственных субсидий смог оптимизировать производство.

Трехлетний контракт Комарова с АвтоВАЗом истекал в ноябре. Волжский автозавод он возглавил в августе 2009 г., в разгар экономического кризиса. Согласно последнему отчету по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ), чистый убыток ОАО "АвтоВАЗ" по итогам девяти месяцев составил 1,117 млрд. руб. против прибыли в 1,191 млрд. руб. год назад. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ПРОДАЖИ ОАО «АВТОВАЗ» ЗА ОКТЯБРЬ 2013 ГОДА СНИЗИЛИСЬ

За октябрь АвтоВАЗ продал 45732 автомобиля Lada, что на 3,6% меньше, чем в предыдущем месяце. В России дилеры реализовали 37484 автомобиля Lada - это на 6,3% меньше, чем в сентябре.

За 10 месяцев АвтоВАЗ продал 443265 автомобилей - на 12,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает "АвтоСреда".

В России за 2013 г. было реализовано 380852 автомобилей, на 15,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. На экспорт с начала года было отправлено 62416 автомобилей, из них 8248 - за октябрь.

Общее снижение продаж автомобилей Lada в октябре на АвтоВАЗе объясняют тем, что завод еще не вышел на оптимальный объем производства некоторых моделей. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ТРЕХДВЕРНАЯ LADA PRIORA ПОЛУЧИТ ДЕШЕВЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ

АвтоВАЗ пустит в продажу купе Lada Priora в бюджетных комплектациях. Сейчас покупателям предлагают купе Priora только в люксовой версии.

"Изначально идея трехдверного купе формировалась как максимально насыщенный опциями автомобиль в варианте исполнения "люкс". Исследования рынка показали, что есть группы потребителей, которые хотели бы взять такой автомобиль, но имеют более скромные финансовые возможности. Поэтому мы освоили также производство Lada Priora Coupe в вариантах исполнения "норма" и "стандарт", дав возможность сесть за руль купе более широкому кругу потребителей", - рассказал директор опытно-промышленного производства Максим Головко.

Двухдверную модификацию Priora собирают не на основном конвейере, а в опытно-промышленном производстве. В начале октября там начался выпуск тестовой партии рестайлинговой Lada Priora Coupe, с теми же элементами дизайна и новым салоном, что и у остального семейства модели. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ГРУППА SOLLERS ПЛАНИРУЕТ В 2013 ГОДУ УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВО

Группа Sollers планирует увеличить производство в 2013 г. на 25% до 140000 автомобилей. При этом, будет произведено около 34000 автомобилей Ssang Yong, что на 4% больше по сравнению с прошлым годом.

Кроме этого, планируется произвести в общей сложности 36000 автомобилей Mazda модели Mazda-6 и CX-5 и Toyota Land Cruiser Prado на мощностях предприятия "Sollers - Дальний Восток".

Также за текущий год Sollers собирается произвести около 70000 автомобилей "УАЗ", что сопоставимо с показателем предыдущего года и около 1500 автомобилей Isuzu.

Группа Sollers создана в 2002 г. Она объединяет ОАО "Ульяновский автомобильный завод", ОАО "Заволжский моторный завод", ООО "Соллерс - Елабуга", ОАО "Соллерс - Набережные Челны", ООО "Соллерс - Дальний Восток", ЗАО "Соллерс - Исузу". Компания производит и продает автомобили "УАЗ", SsangYong, Isuzu, а также двигатели ЗМЗ. В 2011г. начало работу совместное предприятие Ford Sollers, отвечающее за производство и реализацию автомобилей Ford в России, в 2012 г. - СП с компанией Mazda во Владивостоке. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: CHEVROLET NIVA ПОЛУЧИТ РЯД УЛУЧШЕНИЙ

Совместное предприятие "GM-АвтоВАЗ" проведет модернизацию модели Chevrolet Niva. Инвестиции в серьезные изменения конструкции до пуска следующего поколения в 2015 г. не предусмотрены, но ряд улучшений автомобиль получит. "Из основных планируемых в ближайшее время изменений, которые сейчас находятся в стадии одобрения и испытания: замена модели генератора на генератор фирмы Bosh; замена амортизаторов на газомасляные (на полусинтетическом масле); новые сидения; начало производства автомобилей Chevrolet Niva комплектаций GLS, GLC, оснащенных системой ISOFIX для установки детских удерживающих устройств на заднем сиденье автомобиля", - сообщили в пресс-службе предприятия.

Chevrolet Niva нового поколения должны представить в 2014 г. в рамках Московского автосалона. Серийный выпуск нового внедорожника стартует в 2015 г. на территории ОЭЗ "Тольятти", где уже ведется строительство производственных площадей. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ООО «ТАГАНРОГСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (ТАГАЗ) ЗАКАЗАЛО ТОЛЬЯТТИНСКОМУ ДИЗАЙНЕРУ РАЗРАБОТКУ КРОССОВЕРА

Таганрогский автомобильный завод заказал тольяттинскому дизайнеру Виталию Иванову разработку дизайна двух новых моделей - купе и кроссовера на базе модели Aquila. Дизайнер уточнил, что пока не связан никакими обязательствами с таганрогским предприятием, а сами эскизы - лишь промежуточный этап работы. Тем не менее, о планах на выпуск двухдверного автомобиля на ТагАЗе заявили еще в апреле.

Виталий Иванов - автомобильный дизайнер, который разрабатывал детали экстерьера новой раллийной Lada Kalina Sport RC, пластиковые обвесы созданы по мотивам его эскизов. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) РАЗРЕШИЛА ГРУППЕ SOLLERS ПРИОБРЕСТИ 13,9% АКЦИЙ ОАО «УЛЬЯНОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД» (УАЗ)

Федеральная антимонопольная служба РФ удовлетворила ходатайство Группы Sollers о приобретении 13,19% акций ОАО "Ульяновский автомобильный завод" (УАЗ). Об этом говорится в сообщении ведомства. Таким образом, доля Sollers в УАЗе увеличилась до 79,4925%.

В сентябре Sollers приобрела на открытом аукционе 13,19% госакций УАЗа за 850306800 руб. Начальная цена пакета составляла 1012070 тыс. руб. при его номинальной стоимости 546,5 млн. руб. Шаг аукциона - 20 млн. руб.

Группа Sollers создана в 2002 г. Она объединяет ОАО "Ульяновский автомобильный завод", ОАО "Заволжский моторный завод", ООО "Соллерс - Елабуга", ОАО "Соллерс - Набережные Челны", ООО "Соллерс - Дальний Восток", ЗАО "Соллерс - ИСУЗУ". Компания производит и продает автомобили "УАЗ", SsangYong (Корея), Isuzu (Япония), а также двигатели ЗМЗ.

В 2011 г. начало работу совместное предприятие (СП) Ford Sollers, отвечающее за производство и реализацию автомобилей Ford в России, в 2012 г. - СП с компанией Mazda во Владивостоке. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ ПО ИТОГАМ III КВАРТАЛОВ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛСЯ

Приморский край добился значительного роста в производстве транспортных средств и оборудования. По итогам трех кварталов, рост в этой сфере составил 144% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По информации департамента экономики Приморского края, рост связан с увеличением отгрузки продукции предприятиями оборонно-промышленного комплекса края по государственным контрактам, а также значительным ростом выпуска автомашин ООО "Соллерс - Дальний Восток".

Сегодня компания "Соллерс - Дальний Восток" собирает автомобили марок SsangYong, Mazda и Toyota.

Губернатор Владимир Миклушевский не раз отмечал, что предприятие - пример успешного сотрудничества региона с иностранными партнерами.

За 9 месяцев предприятием выпущено 49 тыс. легковых автомобилей, что в два раза превышает прошлогодний показатель.

"Приморью нужны именно такие высокотехнологичные производства. На предприятии "Соллерс" производительность труда в 16 раз превышает среднюю в крае", - отметил Владимир Миклушевский.

На базе завода "Соллерс - Дальний Восток" будет создана особая экономическая зона промышленно-производственного типа для выпуска автомобильных запчастей. Проект предусматривает создание завода по выпуску автокомпонентов, причем не только для нужд автосборочного предприятия, но и для внутреннего и внешнего рынка автозапчастей.

Создание особой экономической зоны в Приморье привлечет не только зарубежных, но и российских инвесторов. Для них это возможность выхода на огромный рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. (Портал машиностроения/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

УЗБЕКИСТАН: ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА ПРОИЗВЕДЕНО 196,4 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ

За январь-сентябрь предприятиями машиностроительной отрасли Узбекистана произведено продукции на 8638,0 млрд. сумов, что составляет 124,7% к соответствующему периоду прошлого года. В общем объеме промышленного производства республики удельный вес отрасли - 19,7%.

За анализируемый период произведено 196,4 тыс. автомобилей, что превышает показатели 9 месяцев прошлого года на 10,3%, в том числе производство грузовых автомобилей возросло на 74,2%, автобусов - на 14,4%, специализированных автомобилей - на 49,7%, легковых (без специализированных) - на 9,7%.

Одновременно увеличилось производство автомобильных двигателей (в 14,7 раз), кузовов (в 9,4 раз), прицепов и полуприцепов автомобильных (в 2 раза), дисков колес для автомобилей (на 48,9%).

По сравнению с январем-сентябрем предыдущего года крупными предприятиями отрасли значительно увеличено производство таких видов сельскохозяйственной техники, как пресс-подборщики (в 3 раза), тракторы (в 2,3 раза), бороны (в 1,9 раза), тракторные прицепы (в 1,7 раза), зерноуборочные машины (на 46,4%), культиваторы (на 11,5%).

За январь-сентябрь также увеличено производство электротехнической продукции: кабели сигнально-блокировочные (в 1,8 раза), провода неизолированные контактные (троллейные) (в 1,7 раза), кабели городской телефонной связи (на 36,0%), провода бытовые (на 29,2%), бронекабель (на 17,9%), провода установочные (на 10,8%), провода шланговые (на 6%).

Кроме того, к соответствующему периоду предыдущего года увеличилось производство таких видов потребительских товаров, как плоскопанельные телевизоры - в 14,1 раза, DVD проигрыватели - в 10 раз, электрочайники - на 78,2%, энергосберегающие лампы - на 75,8%, машины стиральные - на 28,8%. (Economics.uzreport.uz/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: АЛЬЯНС RENAULT-NISSAN И MITSUBISHI MOTORS CORP. БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ

Альянс Renault-Nissan и Mitsubishi Motors Corp. объявили о намерении рассмотреть некоторые новые проекты, включающие сотрудничество автопроизводителей в разработке продукции, в области технологий и в использовании производственных мощностей. В результате стороны согласовали возможность расширения стратегического сотрудничества между Nissan и Mitsubishi Motors за счет Альянса Renault-Nissan.

Предполагается, что в рамках существующей между Nissan и Mitsubishi Motors совместной компании NMKV будет совместно разработана новинка для сегмента малых автомобилей, в том числе и в версии с электродвигателем, с перспективой вывода на мировой рынок.

Основой для данной модели послужит совместно созданная платформа Kei car - компактных автомобилей, популярных на внутреннем рынке Японии. Дальнейшие сведения обо всех продуктах, рынках и производстве будут объявлены отдельно.

Также Альянс Renault-Nissan и Mitsubishi Motors Corp. подтверждают намерение обмениваться технологиями и специфическими продуктовыми наработками в области электромобилей и платформ последнего поколения. Renault, Nissan и Mitsubishi Motors входят в число инициаторов вывода на массовый рынок автомобилей с нулевыми выбросами CO2.

Исходя из текущего направления переговоров между Renault и Mitsubishi Motors, ожидается, что две первые новые модели седан будут выпущены под брэндом Mitsubishi на основе автомобилей, разработанных Renault. Затем будут рассмотрены возможности реализации дальнейших и дополнительных проектов.

Первый седан, который должен будет завоевать себе место в D-сегменте полноразмерных семейных автомобилей на рынках Соединенных Штатов и Канады, будет производиться на заводе Renault-Samsung в Пусане (Южная Корея).

Вторая модель седана предназначена конкурировать на мировом C-сегменте. Место будущего производства этого автомобиля пока обсуждается.

Президент - генеральный директор Альянса Renault-Nissan Карлос Гон, сказал: "Сотрудничество не раз в прошлом приносило пользу и Nissan и Mitsubishi Motors, последний пример - успешное совместное предприятие по выпуску Kei cars в Японии. Я приветствую выбранный курс на более широкое сотрудничество, он создает новые возможности для Renault и дополнительно оптимизирует плодотворные взаимоотношения Nissan и Mitsubishi Motors".

Осаму Масуко, президент Mitsubishi Motors Corp., прокомментировал: "По результатам развития совместных проектов с Nissan Motor до сегодняшнего дня, Mitsubishi Motors рада новой возможности работать с Nissan, а теперь и Renault, над реализацией новых совместных проектов. Мы можем сказать, что новые возможности свидетельствуют о положительных результатах существующих проектов сотрудничества между Mitsubishi Motors и Nissan, и Mitsubishi Motors надеется, что любые новые общие проекты с Альянсом Renault-Nissan принесут нам новые успехи".

У Nissan и Mitsubishi Motors имеется действующая совместная компания, которая носит название NMKV, учрежденная в июне 2011 г. с целью совместной разработки линейки Kei cars для обоих брэндов. Первые общие продукты - Nissan Dayz и Mitsubishi eK wagon - поступили в продажу в Японии в этом году. Оба автомобиля производятся на заводе Mitsubishi Mizushima в Японии. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: PSA PEUGEOT-CITROEN И GENERAL MOTORS СОКРАТЯТ СОТРУДНИЧЕСТВО

Топ менеджмент Peugeot-Citroen и General Motors засомневались в успешности совместных проектов. Как сообщает издание Automotive News, речь идет о создании совместной платформы для нового поколения компактных хэтчбеков. По словам инсайдера, под этот проект не удалось создать хорошую бизнес-модель. О судьбе других совместных проектов информации пока нет. По одной из версий, решение о сокращении сотрудничества связано с заинтересованностью французов в развитии брэнда на китайском рынке. На эти цели и будут отправлены основные инвестиции.

В июле General Motors отказался приобретать долю убыточного концерна Peugeot - Citroen. По данным TheMotorReport, американцы готовы инвестировать средства, но после того, как ситуация во французской компании стабилизируется.

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

МИРОВОЙ РЫНОК: ДИЗАЙНЕР НОВИНОК BMW AG ПЕРЕШЕЛ В КОМПАНИЮ MAZDA MOTORS

В компанию Mazda вернулся дизайнер Кевин Райс. Его назначили на должность креативного директора европейского центра исследований и разработок японкой марки.

Ранее известный дизайнер уже сотрудничал с Mazda. Это было в 1995-2000 гг. Он принял непосредственное участие при разработке внешности Mazda RX-8, которая была выпущена только в 2003 г. До сотрудничества с Mazda британец работал в студии Italdesign и в компании Opel.

После Mazda Кевин Райс ушел работать в BMW. Там британец отметился, в первую очередь, тремя моделями. В начале карьеры в баварской компании он участвовал в разработке 1-Series. Последними двумя автомобилями, в которым Кевин Райс приложил руку, стали новые 3- и 4-Series. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

МИРОВОЙ РЫНОК: БРИТАНО-АМЕРИКАНСКАЯ КОМПАНИЯ РАЗРАБОТАЕТ БЮДЖЕТНЫЙ СПОРТКАР

Британо-американский стартап Supercar System построит доступный спорткар, каждый элемент которого, по словам представителей фирмы, заказчик сможет выбрать самостоятельно. В компании уверяют, что это будет "бюджетный" автомобиль, который будет недорог в эксплуатации ремонте, страховании.

Спорткар получит каркас из легированной стали с добавками хрома и молибдена, карбоновое шасси и углепластиковые кузовные панели, для которых предусмотрят простую систему замены. Масса модели составит около 1 т. До 96 км/ч новинка сможет разгоняться за 3 с, а дрэговую дистанцию в четверть мили проедет примерно за 10 с.

Новинка будет предлагаться с восьмицилиндровыми двигателями производства General Motors, развивающими от 452 до 694 л. с. Кроме того, модель оснастят шестиступенчатой секвентальной коробкой передач, регулируемой подвеской с настройками для города и гоночного трека, диффузором в заднем бампере, регулируемыми передним и задним спойлерами, карбон-керамическими тормозными механизмами Brembo. Спорткар будет доступен с двумя наборами колес - 18- и 19-дюймовыми. На первый вариант установят слики для гонок, а на второй обычную резину для езды по дорогам общего пользования.

Стоимость родстера Supercar System будет $69-150 тыс. Для сравнения, цена Lamborghini Aventador, который способен набирать первую "сотню" за те же 3 с, начинается от $550 тыс. (Motor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БРАЗИЛИЯ: АВТОКОНЦЕРН DAIMLER AG В 2014-2015 ГОДАХ ИНВЕСТИРУЕТ $458 МЛН.

Немецкий автомобильный концерн Daimler инвестирует около $458 млн. в два своих бразильских предприятия в 2014-2015 гг., говорится в сообщении компании. "Финансирование будет направлено в основном на научные исследования и разработку новых продуктов и инновационных технологий, а также на оптимизацию и модернизации двух производственных заводов Сан Бернардо до Кампо и Джуиз-де-Фора", - говорится в заявлении.

Daimler уже вложил около 1,5 млрд. реал в производство грузовых автомобилей, автобусов и комплектующих на бразильских объектах с 2010 г. до сих пор.

Подразделение Daimler по производству автомобилей класса люкс Mercedes-Benz недавно заявило о намерении инвестировать около 170 млн. евро на строительство нового завода рядом с Сан-Паулу, который будет производить автомобили С-класса и кроссовера GLA для местного рынка. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ПРОИЗВОДСТВО LAND ROVER DEFENDER ЗАВЕРШАТ В 2015 ГОДУ

Компания Land Rover завершит производство внедорожника Defender в декабре 2015 г. Автомобилю на тот момент исполнится 67 лет. Последний экземпляр сойдет с конвейера на заводе компании в Уэст-Мидлендс, сообщает Automotive Business Review. Defender выйдет из производства в 2017 г., но жесткие требования к экологичности транспорта заставили компанию изменить планы.

Land Rover готовит принципиально новую модель, которая придет на смену уходящему Defender. Прототип новой модели был показан на автосалоне в Лос-Анджелесе. "Подменный автомобиль войдет в модельную линейку Land Rover, но Defender в его нынешнем формате уйдет в прошлое", - сообщил пресс-секретарь компании. (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: НОВЫЙ MINI ПОЛУЧИТ ГИБРИДНУЮ ВЕРСИЮ

Третье поколение MINI, которое будет представлено в этом году, получит гибридную версию. Это произойдет впервые в истории английской марки. Тем не менее, пока не известно, будет ли представлено гибридное исполнение MINI сразу или это произойдет уже непосредственно после того, как серийный вариант нового MINI поступит в продажу.

MINI работает над целой серией инновационных решений, которые сделают вождение автомобиля максимально комфортным и безопасным. Первыми из пока еще засекреченного списка оборудования стали адаптивный круиз-контроль и проекционный дисплей. Помимо скорости и индикации поворотов, новый MINI Cooper будет выводить на прозрачный экран и другую не менее важную информацию: навигационные данные, информацию о пробках и скоростных ограничениях и схему проезда перекрестков.

Чтобы водитель, засмотревшись, к примеру, на схему проезда сложной развязки, случайно не догнал впередиидущий автомобиль, расстояние между машинами будет контролировть адаптивный круиз-контроль. Его настройки позволяют автоматически поддерживать дистанцию до впередиидущего транспорта на скоростях 32-135 км/ч. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: КОНЦЕРН DAIMLER AG МОЖЕТ ВОЗРОДИТЬ MAYBACH

Руководство концерна Daimler задумалось над возвращением Maybach. Об этом сообщает издание AutoBild со ссылкой на собственный источник в компании. Тем не менее, пока не известно, станет ли Maybach отдельным брэндом, либо такое название получит удлиненная версия нового Mercedes-Benz S-Class.

Maybach был упразднен в 2012 г. из-за крайне низких показателей продаж. До этого брэнд, на протяжении всей истории специализировавшийся на производстве автомобилей класса люкс, несколько раз останавливал производство.

В 2002 г. под маркой Maybach начал выпускать автомобили Mercedes-Benz. По сути модели в конструктивном плане были полной копией S-Class. Основное отличие отличалось в более дорогих материалах отделки и ряде изменений в экстерьере. По всеобщему мнению, новое поколение Mercedes S-Class, дебютировавшее в этом году, оказалось на новом уровне комфорта и роскоши как раз по причине отсутствия линейки Maybach. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: КАБРИОЛЕТ AUDI A3 ОТПРАВИЛИ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Audi приступила к серийному производству нового кабриолета, построенного на базе A3. Сборка автомобиля уже стартовала на заводе компании в Венгрии. Европейские продажи начнутся к концу года.

Премьера автомобиля состоялась на мотор-шоу во Франкфурте в сентябре. A3 получил мягкую крышу новой разработки, которая может открываться и закрываться менее, чем за 18 с на скорости до 50 км/ч. Автомобиль вырос в размерах по сравнению со своим предшественником. Длина увеличилась с 4,24 до 4,42 м, ширина - с 1,77 до 1,79 м. За счет этого добавилось места у задних пассажиров и багажник приобрел дополнительные 60 л объема. Несмотря на увеличение в размерах, автомобиль стал легче на 50 кг.

На момент старта продаж Audi A3 кабриолет будет предлагаться с 1,4-литровым мотором TFSI мощностью 140 л. с., 1,8-литровым мотором TFSI мощностью 180 л. с. и 2.0-литровым TDI мощностью 150 л. с. Позже линейка моторов будет расширена и модель будет доступна с 1,6-литровым дизелем мощностью 110 л. с. и с 300-сильным мотором 2,0 TFSI в модификации S3. Модель S3 также будет оснащена шестиступенчатой коробкой передач S Tronic и будет разгоняться за 5,4 с до 100 км/ч. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: МОТОЦИКЛАМ BMW AG ИСПОЛНИЛОСЬ 90 ЛЕТ

16 октября в музее BMW в Мюнхене состоялось достойное внимания мероприятие, связанное с особой годовщиной в истории концерна BMW: подразделению BMW Motorrad исполнилось 90 лет. Кульминационным моментом мероприятия стала мировая премьера абсолютно новой модели мотоцикла BMW R nineT.

"90 лет BMW Motorrad - это 90 лет богатой событиями истории, в которой было множество знаменательных вех, больших спортивных успехов, легендарных моделей и ярких приверженцев марки, имена которых до сих пор у всех на слуху", - сказал Штефан Шаллер, президент BMW Motorrad, открывая мероприятия.

Петер Шварценбауэр, член правления BMW AG; MINI, BMW Motorrad, Rolls-Royce, Aftersales BMW Group, говорил о развитии BMW Motorrad, особо подчеркнув то важное положение, которое занимает подразделение рамках BMW Group.

В ходе праздничного мероприятия около 200 приглашенных гостей, представлявших средства массовой информации, политические и деловые круги, ожидало много интересных событий. Тема прошлого и настоящего BMW Motorrad была отражена в фильмах и свидетельствах очевидцев.

Штефан Шаллер раскрыл некоторые аспекты деятельности BMW Motorrad в будущем, представив концепцию и технологию нового BMW C evolution, первого серийного электроприводного скутера, который будет производиться BMW Motorrad. Шаллер также сказал: "Что касается вызовов будущего, то BMW Motorrad всегда держит руку на пульсе событий и выступает первопроходцем. Мы будем продолжать укреплять наш ключевой сегмент в будущем, а также осваивать новые сегменты, рынки и привлекать новые целевые группы, предлагая соответствующие продукты".

Мировая премьера нового BMW R nineT стала еще одним ярким событием мероприятия. Штефн Шаллер сказал: "BMW R nineT воплощает всю сущность 90-летней истории BMW Motorrad. Он сочетает концепцию настоящего, классического родстера с оппозитным двигателем и инновационные технологии, в результате чего получился в высшей степени эмоциональный мотоцикл".

Модель nineT - это фокусирование только на самом важном, она отличается ощущением высокого уровня эксклюзивности в каждой детали и использованием высококлассных материалов, тщательно обработанными поверхностями и большим вниманием к деталям. Ее модельная концепция открывает широкие возможности для индивидуализации. Данная модель позволяет наслаждаться чистым удовольствием от вождения без какого-либо стресса - будь то спокойная прогулка или спортивная, динамичная поездка по загородным дорогам.

Новый BMW R nineT стал главным элементом финальной части мероприятия, на котором присутствовало множество поклонников BMW Motorrad разных эпох. Модель будет пущена в производство весной 2014 г. (Auto-Consulting/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: КОНЦЕРН VOLKSWAGEN AG В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СНИЗИЛ ПРИБЫЛЬ

Чистая прибыль крупнейшего автоконцерна Европы Volkswagen снизилась на 83,1% до 1,91 млрд. евро.

Операционная прибыль по итогам за III квартал выросла на 20%, что превзошло ожидания аналитиков. В сообщении концерна сообщается, что прибыль без учета налогов и процентов (EBIT) увеличилась до 2,78 млрд. евро с 2,32 млрд. евро, зафиксированных в прошлом году. При этом отмечается, что такой скачок обусловлен реализации программы по сокращению затрат. В квартальном исчислении выручка автопроизводителя сократилась на 3,8% до 46,99 млрд. евро.

Количество поставленных на мировой рынок автомобилей данной марки в минувшем квартале составило 2,33 млн., за 9 месяцев оно увеличилось 4,8% до 7,03 млн., что во многом обусловлено ростом продаж в КНР за указанный период. На данный момент Volkswagen занимает третье место по объему производства после японской корпорации Toyota Motor Corp. и американской General Motors Co, при этом рассчитывает выйти в лидеры к 2018 г. по объему производства.

Согласно новой стратегии, Volkswagen представит на рынке 50 новых и модернизированных моделей, и увеличит присутствие в Китае, России и Юго-Восточной Азии. За три квартала концерн снизил EBIT на 3,4% до 8,56 млрд. евро.

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

ИТАЛИЯ: ABARTH S.P.A. ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ВЫПУСКА КОМПАКТНОГО КУПЕ

В ближайшие годы тюнинг-ателье Abarth сосредоточится на выпуске автомобилей на текущей платформе. При этом разработки моделей, в том числе, компактного купе, Abarth вести не будет. Об этом изданию Autocar сообщил глава ателье Марко Мананини.

На мотор-шоу во Франкфурте в сентябре Fiat представил самую мощную модель 500 за всю историю ее существования. Речь идет о версии 595 с приставкой Abarth. Автомобиль приурочен к 50-летнему юбилею модели.

Новинка получила прежний двигатель, отдачу которого увеличили. Речь идет о турбированном бензиновом агрегате T-Jet объемом 1,4 л и мощностью 180 л. с. Этот мотор устанавливается на ряд моделей Fiat и Alfa Romeo. В зависимости от настроек, он выдает от 135 до 175 л. с. В частности, 175-сильной версией двигателя комплектуется серийный Fiat 500 Abarth. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ИТАЛИЯ: ПРИБЫЛЬ FIAT GROUP В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СОКРАТИЛАСЬ

Итальянский концерн Fiat сократил прибыль в III квартале на 9,4% в годовом выражении.

Согласно пресс-релизу компании чистая прибыль Fiat выросла в III квартале до 189 млн. евро против 171 млн. евро годом ранее. Операционная прибыль Fiat без учета разовых факторов снизилась до 816 млн. евро по сравнению с 901 млн. евро за III квартал 2011 г. Эксперты в среднем ожидали операционную прибыль на уровне 903 млн. евро.

Выручка выросла на 1,4% и достигла 20,7 млрд. евро. В Северной Америке выручка компании увеличилась на 2% до 11 млрд. евро. Выручка в странах Латинской Америки упала на 17% до 2,4 млрд. евро, в Азиатско-Тихоокеанском регионе повысилась на 45% до 1,2 млрд. евро. В Европе, на Ближнем Востоке и в Африке выручка компании выросла на 1% до 3,9 млрд. евро. Продажи регионе увеличились на 4%, подъем наблюдался впервые с I квартала 2010 г.

Fiat ухудшил прогноз на текущий год, согласно которому прибыль будет соответствовать нижней границе прогноза в 3,5-3,8 млрд. евро. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ ГОТОВ К ЭКСПАНСИИ НА МИРОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ РЫНКИ

Аудиторская компания Ernst & Young по данным опроса 150 руководителей китайского автопрома пришла к заключению, что Поднебесная уже в ближайшие годы может занять лидирующие позиции на ключевых авторынках мира.

Большинство опрошенных (31%) в качестве основного направления экспансии видят Западную Европу. 29% рассматривают возможность инвестировать в Юго-Восточную Азию, 26% - в Африку, 21% - в Северную Америку. России в этом списке пока или уже не видно.

По данным агентства "Прайм", в течение последних 3 лет только одна из 6 китайских автопромышленных групп инвестировала за пределами Китая. Сегодня же 47% поставщиков автокомпонентов и 31% производителей страны планируют в форме СП либо самостоятельно выходить на иностранные рынки и большинство из них намерено сделать это в ближайшие 3 года.

Китайский автопром превратится в ведущего игрока в ближайшие годы, считает партнер Ernst & Young и директор китайского бизнес представительства в Германии Ли Сун. (Ladaonline/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КИТАЙ: КОМПАНИЯ GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LTD. ОТПРАЗДНОВАЛА 27-ЛЕТИЕ

Всего за 27 лет компанией Geely построено 9 производственных баз в Китае, а также базы узловой сборки в Индонезии и России; создана сеть собственных университетов. Автомобили Geely экспортируются более чем в 50 стран, среди которых: США, Россия, страны Юго-Восточной Азии и др. В год производится около 600000 автомобилей и это далеко не предел.

В 2013 г. компания Geely в очередной раз вошла в список Fortune-500 - рейтинг сильнейших компаний мира по версии журнала Fortune. Годовой оборот в $24,6 млрд. позволили компании Geely войти в ТОП-500. Также стоит вспомнить получение Emgrand в 2013 г. сертификата от AQSIQ, освобождающего от экспортных проверок. Получение такого сертификата Emgrand стало первым подобным случаем в Китае. Данный сертификат можно считать высшей наградой в сфере качества.

Основные достижения компании Geely за 27 лет:

- Geely приобрела известную шведскую автомобильную компанию Volvo, которая признана гуру в сфере безопасности. Данный шаг открыл для Geely новые горизонты в области безопасности и новых технологий;
- Geely приобрела британскую компанию Manganese Bronze Holdings (MBH) - производителя знаменитых лондонских кэбов. Это событие стало важным шагом на пути европейской экспансии брэнда;
- Дизайном автомобилей Geely теперь занимается всемирно известный автодизайнер Питер Хорбери, который работал на такие брэнды как Volvo, Aston Martin, Ford, Land Rover и Jaguar. Это позволило Geely создать собственный неповторимый и узнаваемый образ;
- Geely принадлежит более 1800 патентов, больше 40 из которых (по лицензии) используются другими автопроизводителями во всем мире. Это позволяет компании всегда использовать только самые передовые технологии, идя в ногу со временем;
- Geely приобрела Australian DSI Automatic Transmission Company, которая занимает 2-е место в мире по выпуску трансмиссий. Это поспособствовало развитию направления разработки собственных трансмиссий и сделало Geely достойным конкурентом на рынке;
- Высокий показатель безопасности на краш-тестах E-NCAP и C-NCAP: Emgrand 7 -первый китайский автомобиль, получивший высокую оценку- 4 звезды по результатам краш-тестов Euro-NCAP. Geely GC2 получил пять звезд по результатам краш-теста C-NCAP и является самым безопасным китайским автомобилем А-класса. Одно из последних достижений компании - получение кроссовером Geely Emgrand X7 на краш-тестах C-NCAP 5+;
- Geely стала первым в мире производителем, сконструировавшим и комплектующим свои авто системой BMBS, которая контролирует давление в шинах и, в случае их внезапного повреждения, инициирует работу тормозов. Это позволило повысить безопасность автомобилей Geely;
- Geely является первой китайской компанией, разработавшей 1,8-литровый бензиновый двигатель с системой CCVT, систему рулевого управления EPS и собственную автоматическую трансмиссию;
- Geely создала собственную сеть высших учебных заведений для обучения узкоспециализированных специалистов (Beijing Geely University, Hainan Geely Sanya College, Zhejiang и др.). Благодаря такому подходу в компании работают только самые лучшие сотрудники, обладающие передовыми знаниями b которые разбираются во всех тонкостях автомобилестроения и брэнда Geely.

Geely не останавливается на достигнутом и к 2015 г. планирует выпускать в год более 2 млн. автомобилей 40 моделей.

Ключевые факторы успеха развития компании:

- развитие мощнейшей научно-технической базы;
- "Стратегия трансформации", которая включает переориентацию с низких затрат на инновационные решения, переориентацию с преимущества в цене на высокотехнологичную качественную продукцию, повышение безопасности и удобства в эксплуатации;
- крупные вложения в образование сотрудников;
- демократичные цены. (Auto-Consulting/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: CADILLAC РАЗРАБАТЫВАЕТ ПОЛНОРАЗМЕРНЫЙ КРОССОВЕР

Компания Cadillac в последнее время активно расширяет модельный ряд, но кроссоверов и внедорожников в нем по-прежнему по одному - речь о SRX и Escalade соответственно. Впрочем, по слухам, уже через три года у "Кадиллака" появится новый большой внедорожник.

Боссы Cadillac, судя по всему, заметили некую нишу в модельном ряду между SRX и Escalde, и решили заполнить ее совершенно новой моделью. Как подтвердили два независимых источника в компании порталу Car&Driver, проект уже получил высочайшее одобрение, а инженеры приступили к разработке нового кроссовера.

В его основу ляжет платформа, известная под кодовым названием Lambda II. Сейчас ее первое поколение используется для больших кроссоверов Chevrolet Traverse и Buick Enclave, которые не поставляются на российский рынок. Для нового кроссовера Cadillac платформу собираются серьезно модернизировать, обеспечив повышенную жесткость кузова и относительно невысокий вес итоговой модели. Ожидается, что новинка будет серьезно превосходить габаритами Cadillac SRX и получит три полноценных ряда сидений.

Слухи о большом кроссовере Cadillac начали ходить еще в 2010 г. - идея пополнить модельный ряд потенциально востребованной новинкой посетила руководство марки именно тогда. Однако развитию проекта на тот момент помешала процедура реструктуризации концерна General Motors. ("Автовести"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ FORD MOTOR CO В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль, доступная для распределения среди акционеров второго по величине автоконцерна в США Ford Motor Co, в III квартале сократилась на 7,7% до $1,27 млрд. по сравнению с прибылью в $1,63 млрд. в III квартале прошлого года. Об этом говорится в отчетности Ford.

Выручка Ford за минувший квартал составила $36 млрд., что на 12% больше показателя годичной давности в $32,1 млрд. Операционная прибыль на акцию компании составила в июле-сентябре $0,45 против $0,40 в III квартале 2012 г.

Аналитики ожидали, что компания продемонстрирует прибыль на акцию (EPS) в $0,37/акция при выручке в $34,18 млрд.

Ford объяснил хорошие показатели за III квартал ростом продаж в Северной Америке и улучшением ситуации на внешних рынках: сокращение убытков в Европе, рекордная прибыль в Восточной Азии и Африке, рост прибыли на $150 млн. в Южной Америке. Снижение чистой прибыли произошло по причине высоких налогов и большого числа разовых затрат. Поэтому чистая прибыль на акцию сократилась на $0,1 до $0,31/акция, тогда как операционная EPS заметно выросла.

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

США: ГЛАВНЫЙ ДИЗАЙНЕР FORD MOTOR CO УЙДЕТ В ОТСТАВКУ

Главный дизайнер Ford, Джей Мэйс, уходит в отставку. Его место займет Морэй Каллум, который ранее отвечал за дизайнерское подразделение компании в США.

Джей Мэйс работал в Ford 16 лет. Его руке принадлежит внешность таких автомобилей, как Ford Fusion 2013 г., Focus 2012 г., Fiesta 2011 г. и 2010 г., Ford Taurus и Taurus SHO.

Мейс начал карьеру как дизайнер в компании Audi. Он работал над дизайном Audi 80. Пзже он ненадолго ушел в BMW, где приложил руку к разработке модели E34. Позже он вернулся в Audi уже в роли главного дизайнера, где занялся разработкой Audi 100, Volkswagen Golf 3 и Volkswagen Polo. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: FORD FOCUS СТАЛ МИРОВЫМ БЕСТСЕЛЛЕРОМ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ I ПОЛУГОДИЯ 2013 ГОДА

Ford Focus, самый продаваемый автомобиль в мире в 2012 г., сохраняет титул бестселлера по итогам первого полугодия.

Кроме того, Ford Fiesta занимает четвертое место в списке автомобилей- бестселлеров. Таким образом, Ford - единственный брэнд, две модели которого входят в пятерку лидеров продаж, по результатам анализа данных исследовательской компании Polk, проведенного специалистами Ford.

Продажи Ford Focus за первое полугодие выросли на 20% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. и составили 598709 автомобилей. Росту способствовал, главным образом, растущий потребительский спрос в Китае и других странах Азии. Объем продаж Focus в Китае увеличился на 137% по сравнению с 2012 г. и составил 202380 автомобилей, обеспечив стране позицию крупнейшего рынка для данной модели, где реализуется треть объема всех продаж Ford Focus.

Ford Focus Интерес покупателей к Ford Focus также высок и в других странах Азии. Рост продаж Focus за 9 месяцев в сравнении с аналогичным периодом прошлого года составил 193% в Индонезии, 72% в Филиппинах и Вьетнаме, а также 42% в Тайланде.

На российском рынке Ford Focus также сохраняет лидерство в своем классе по итогам трех кварталов. Продажи Ford Focus в России за девять месяцев составили более 50000 автомобилей.

Ford Fiesta присоединилась к Ford Focus в списке пяти глобальных бестселлеров, а также стала глобальным лидером продаж среди субкомпактных автомобилей по итогам первого полугодия. Объем продаж модели за первое полугодие составил 356434 автомобиля.

"Fiesta стремительно набирает популярность, а Focus продолжает укреплять позиции - особенно в Китае, - прокомментировал Джим Фарли, вице-президент по международному маркетингу, продажам и обслуживанию Ford и Lincoln. - Это лучшая демонстрация концепции One Ford: автомобили со стильным внешним видом и отличной топливной экономичностью, лидирующие в области качества и передовых технологий и способные подарить удовольствие от вождения".

За шесть месяцев продажи компактных автомобилей Ford - Fiesta и Focus - выросли на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. и составили в общей сложности 946143 автомобиля. (Пресс-служба "Ford Sollers Холдинг"/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ПРИБЫЛЬ GENERAL MOTORS (GM) В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Чистая прибыль американского автоконцерна General Motors (GM), приходящаяся на долю владельцев обыкновенных акций, в третьем квартале снизилась в два раза в годовом измерении и составила $698 млн. против $1,5 млрд. за аналогичный период 2012 г. Чистая выручка GM за указанный период повысилась на 3,7% до $39,0 млрд. против $37,6 млрд. в третьем квартале 2012 г.

Прибыль на акцию компании по итогам квартала составила $0,45 против $0,89 в третьем квартале 2012 г.

General Motors - крупнейшая американская автомобильная корпорация, производящая свою продукцию в 30 странах. В 2009 г. GM была вынуждена пройти добровольную процедуру банкротства, в результате чего 60% акций компании отошли правительству США, еще 12% - правительству Канады. В ноябре 2010 г. GM провела IPO, чтобы реализовать часть акций, принадлежавших американскому государству. Размер IPO превысил $20 млрд., оно стало самым крупным в истории США. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

США: ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ В ОКТЯБРЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛИ

Продажи автомобилей в США в октябре составили 1,208 млн. машин, показав рост на 10,6% в годовом исчислении. Такие данные приводит в исследовании компания Autodata Corp.

При этом, по данным Autodata Corp., в пересчете на годовые темпы продажи машин в октябре достигли минимального показателя с апреля - 15,23 млн. единиц.

В то же время продажи сократились по сравнению с предыдущим месяцем, в сентябре показатель составил 15,28 млн. Результаты оказались хуже прогнозов экспертов, которые прогнозировали показатель на уровне 15,4 млн.

Эксперты связывают замедление роста продаж в октябре с ущербом, который понесла экономика США в связи с остановкой правительства и бюджетными спорами. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: VOLVO AB СОКРАТИТ 2000 РАБОЧИХ МЕСТ ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ ПРИБЫЛИ

Volvo сокращает 2000 рабочих мест на производстве грузовиков из-за падения прибыли и необходимости вложения средств в разработку новых моделей. Из-за ужесточения требований к выбросам CO2 автопроизводителю пришлось заняться срочной модернизацией производства. На фоне снижения прибыли это осложнило финансовое положение. Доход концерна снизился в третьем квартале до 2,50 млрд. крон (около $390 млн.).

Спрос на коммерческие автомобили в Европе падает на протяжении 18 месяцев, за 2013 г. продажи тяжелых грузовиков упали на 8,1%. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: НОВЫЙ VOLVO XC90 ПОКАЖУТ ЧЕРЕЗ ГОД

Премьера нового поколения кроссовера Volvo XC90 состоится осенью 2014 г. Как сообщает издание AutoBild, продажи автомобиля начнутся ближе к концу следующего года. После премьеры кроссовера, Volvo покажет еще две серийные модели - S90 и V90. Причем, концепты автомобилей будут представлены уже в январе 2012 г.

XC90 нового поколение получит самые передовые системы безопасности. Некоторое оборудование будет доступно уже в базовой комплектации шведского внедорожника. 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. (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: В МОДЕЛЬНОЙ ЛИНЕЙКЕ ISUZU ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ВНЕДОРОЖНИК

Isuzu представила новый внедорожник под названием MU-X. Это принципиально новый автомобиль в модельной линейке. Новый внедорожник построен на базе Chevrolet Trailblazer и базируется с ним на одной платформе. Isuzu MU-X оснащается 3,0-литровым турбодизельным мотором, работающим в паре с пятиступенчатой механической или автоматической коробкой передач. Автомобиль предлагается на выбор как с полным, так и с задним приводом.

Автомобиль первоначально выйдет на австралийский рынок. Собирается ли компания Isuzu продавать новинку за пределами Австралии, не сообщается. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: MAZDA-3 MPS ПОЛУЧИТ ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Mazda-3 MPS в следующем поколении может получить полный привод. В компании задумались о том, что полноприводный автомобиль сможет составить более перспективную конкуренцию таким соперникам, как Volkswagen Golf GTI и Subaru WRX.

Учитывая то, что автомобиль будет построен на новой платформе, общей с кроссовером CX-5, технически идея оснастить его полным приводом не понесет больших затрат. Также сообщается, что автомобиль получит новый турбомотор. От идеи заменить его на атмосферный SkyActiv в компании, судя по всему, отказались, опять же из опаски проиграть конкурентам. Ожидается появление первой в истории японского брэнда дизельной MPS. О судьбе этого проекта ничего не известно. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: MAZDA MX-5 GT ОТПРАВЯТ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Концепт Mazda MX-5 GT, который был показан на Фестивале скорости в Гудвуде в прошлом году, отправят в серийное производство. Доработкой автомобиля займется тюнинг-ателье Jota. В компании обещают, что стоимость новинки не превысит 30000 евро. Концепт, показанный в Гудвуде, был оснащен 205-сильным 2,0-литровым атмосферным мотором и стандартной механической трансмиссией. Подвеска была доработана с целью улучшить управляемость и приспособить автомобиль к различным гоночными условиям. Разгон до 100 км/ч у родстера занимает чуть более 3 с.

Обычная версия MX-5 продается с 1,8-литровыми и 2,0-литровыми атмосферными моторами мощностью 126 и 160 л. с. соответственно, в паре с шестиступенчатой МКПП и шестискоростным "автоматом". (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: NISSAN MOTOR CO ПОНИЗИЛА ПРОГНОЗ ПРИБЫЛИ НА ТЕКУЩИЙ ФИНАНСОВЫЙ ГОД

Японский автомобилестроительный концерн Nissan Motor Co понизил прогноз прибыли на текущий финансовый год на 15%, отметив разочаровывающие показатели на некоторых emerging markets, а также высокие расходы в связи с отзывом автомобилей в первом финполугодии.

Согласно прогнозу компании, ее чистая прибыль в этом фингоду, завершающемся 31 марта, составит 355 млрд. иен ($3,6 млрд.). Предыдущий прогноз Nissan для этого показателя составлял 420 млрд. иен, средний прогноз аналитиков, опрошенных агентством Bloomberg, - 440,3 млрд. иен.

Тем не менее, компания рассчитывает, что ее чистая прибыль вырастет по сравнению с уровнем предыдущего фингода (342,4 млрд. иен) благодаря ослаблению иены.

Nissan также понизила прогноз продаж автомобилей на этот год до 5,2 млн. машин с 5,3 млн.

В сентябре автопроизводитель объявил о намерении отозвать 910 тыс. автомобилей из-за возможных дефектов в датчике положения педали акселератора. По оценкам экспертов Goldman Sachs, отзыв может стоить компании порядка 15 млрд. иен.

Гендиректор Nissan Карлос Гон также объявил о перестановках в менеджменте компании.

Главный операционный директор (COO) компании Тосиуки Сига станет вице-председателем совета директоров, а должность операционного директора будет ликвидирована.

Для выполнения обязанностей COO будут созданы три новые позиции, и назначенные на них люди будут подчиняться напрямую К. Гону.

Одну из этих позиций - директора по конкуренции, займет исполнительный вице-президент Nissan Хирото Саикава. В его обязанности будет входить контроль цепочки поставок компании, научно-исследовательских работ, закупок и производства.

Nissan также планирует распределить операции между шестью регионами (вместо трех в настоящее время) в рамках реорганизации деятельности.

Чистая прибыль Nissan во втором финансовом квартале, завершившемся 30 сентября, выросла на 1,9% до 107,8 млрд. иен ($1,99 млрд.), превысив средний прогноз аналитиков, опрошенных японской исследовательской компанией Quick, на уровне 92,76 млрд. иен. Операционная прибыль компании упала на 19% до 113,82 млрд. иен, выручка - увеличилась на 16% до 2,523 трлн. иен. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: TOYOTA MOTOR CO ПО ИТОГАМ III КВАРТАЛА 2013 ГОДА СТАЛА МИРОВЫМ ЛИДЕРОМ ПО ПРОДАЖАМ АВТОМОБИЛЕЙ

Корпорация Toyota стала мировым лидером по продажам автомобилей по итогам третьего квартала. С июля по сентябрь было реализовано 2,5 млн. автомобилей марки Toyota. Таким образом, корпорация обогнала главного соперника - General Motors.

Автомобилей, произведенных General Motors, было реализовано 2,4 млн. На третьем месте - Volkswagen AG с показателем 2330000 проданных машин.

По прогнозам экспертов, Toyota получит рекордную прибыль по итогам 2013 ф. г. Благоприятный прогноз связан с политикой премьер-министра Синдзо Абэ, который ослабил иену в пользу японских экспортеров. (Autonews/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ TOYOTA MOTOR CORP. В I ПОЛУГОДИИ 2013-2014 ФИНАНСОВОГО ГОДА УВЕЛИЧИЛАСЬ

Чистая прибыль японского автомобилестроительного концерна Toyota Motor Corp. в 1 полугодии 2013-2014 ф. г. (апрель-сентябрь) выросла на 83% и составила 1,0 трлн. иен ($10,1 млрд.) Такие данные приводятся в финансовом отчете компании.

Объем продаж группы Toyota за отчетное полугодие увеличился на 14,9%, составив 12,54 трлн. иен ($127 млрд.) по сравнению с 10,91 трлн. иен дохода, полученными за тот же период прошлого года.

Toyota повысила прогноз по чистой прибыли за весь 2013-2014 ф. г. (завершится 31 марта 2014 г.) на 13% по сравнению с предыдущей оценкой до 1,67 трлн. иен (почти $17 млрд.). Это близко к рекордной чистой прибыли в 1,72 трлн. иен, которую Toyota показала по итогам 2007-2008 ф. г.

Toyota Motor является одним из ведущих автопроизводителей. В 2012 г. компания вернула статус крупнейшего в мире автоконцерна по объемам продаж, обогнав своего извечного конкурента General Motors, и в настоящее время сохраняет позицию лидера. (Autonews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Статистика

ЯПОНИЯ: ПРОДАЖИ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ОКТЯБРЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛИ

Продажи новых автомобилей в Японии в октябре по сравнению с прошлым годом возросли на 17,3%. В октябре было продано 264,6 тыс. автомобилей против 225,5 тыс. за аналогичный период 2012 г.

Рост объясняется тем, что в конце 2012 г. спрос на автомобили начал снижаться, так как закончилась государственная программа, стимулирующая покупку новых автомобилей. В связи с этим сейчас наблюдается классический эффект слабой базы.

Если обратить внимание на динамику отдельно по крупнейшим производителям, то лидером выступает Honda, продажи которой выросли в октябре на 90% до 38 тыс. автомобилей.

Toyota занимает второе место, рост продаж составил 11,1%, реализовано было 127,1 тыс. автомобилей. Причем подразделение Lexus нарастило показатель на 37,8% до 4,3 тыс. машин. Хуже дела обстоят у Nissan, компания продала 33,9 тыс. машин, однако это ниже прошлогоднего показателя на 2,2%. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ГОРНО-ШАХТНОЕ, ГОРНОРУДНОЕ И МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ООО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ (НПК) «ГОРНЫЕ МАШИНЫ» ИЗГОТОВИЛО КОПРОВОЙ ШКИВ ДЛЯ АО «БЕЛАРУСЬКАЛИЙ»

Лидер Украины по производству горно-шахтного оборудования - компания "Горные машины" - произвела для АО "Беларуськалий" копровой шкив. Изготовленный в четко установленные сроки механизм диаметром навивки 6 м, будет работать на одном из рудников "Беларуськалия" для перемещения грузопассажирской клети.

Особенность шкива, изготовленного Дружковским машиностроительным заводом, состоит в том, что он отлит из особых сортов стали, которые способны выдержать температуру окружающей среды до -20 град. С. Это позволит успешно эксплуатировать оборудование в калийных рудниках в течение всего года. По желанию заказчика ступица колеса шкива состоит из двух разъемных секций, что делает механизм удобным для транспортировки и дальнейшего монтажа. (Пресс-служба компании НПК "Горные машины"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «УРАЛМАШЗАВОД» ОТГРУЗИЛО ЩЕКОВУЮ ДРОБИЛКУ ОАО «ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ (ГМК) «НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ»

После успешной обкатки в адрес "Норильского никеля" отгружена щековая дробилка ЩДП 9х12У. Это самая маленькая из типоразмерного ряда щековых дробилок, которые производит "Уралмашзавод".

Дробилка будет установлена в плавильном цехе никелевого завода. Ее планируется использовать для дробления файнштейна - полуфабриката для литейного производства. Она заменит давно отработавшую свой ресурс щековую дробилку производства "Уралмашзавода", которая эксплуатировалась на предприятии более 50 лет.

Новая ЩДП-9х12У оснащена современными системами: системой гидравлического регулирования разгрузочной щели, системами автоматической густой и жидкой смазки, системой контроля уровня загрузки. Регулирование щели сейчас будет производиться персоналом за 20-30 минут, тогда как ранее это занимало 3-4 часа. Автоматическая смазка уменьшит долю ручного труда в обслуживании и увеличит ресурс трущихся частей. Дробилка также оборудована информационной системой на базе контроллера, которая позволяет на сенсорном экране визуализировать рабочие параметры работы: температуры подшипников, расход смазки, потребляемую мощность, архивирование предаварийных и аварийных сообщений. Все это позволит обеспечить высокую эксплуатационную производительность дробилки, сократить затраты на ее эксплуатацию, а также обеспечит безопасность работ. Кроме того, в связи с морской транспортировкой дробилки и планируемой ее эксплуатацией в агрессивной среде сернистого газа для защиты дробилки использованы специальные покрытия: грунтовки и эмали.

Машина такого типоразмера изготовлена впервые с момента возобновления в 2007 г. производства щековых дробилок. В последние годы "Уралмашзавод" уже поставлял заказчикам несколько щековых дробилок большего размера: ЩДП 15х21У и ЩДП 12х15У.

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

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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «ДНЕПРОВАГОНМАШ» ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА СОКРАТИЛО ПРИБЫЛЬ

ПАО "Днепровагонмаш" (ДВМ, Днепродзержинск Днепропетровской обл.), крупное вагоностроительное предприятие, контролируемое финансово-промышленной группой "ТАС", в январе-сентябре сократило чистую прибыль почти в 4,8 раза по сравнению с аналогичным показателем января-сентября 2012 г. до 152,08 млн. грн.

Согласно обнародованному в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку финансовому отчету предприятия, его чистый доход за этот период сократился в 2,4 раза до 1357,41 млн. грн.

По итогам девяти месяцев ДВМ получил 267,18 млн. грн. валовой прибыли, что в 3,7 раза меньше аналогичного показателя января-сентября 2012 г., прибыль от операционной деятельности сократилась почти в пять раз до 184,82 млн. грн. По данным предприятия, за январь-сентябрь реализовано 1,894 тыс. вагонов (в январе-сентябре-2012 - 5,236 тыс.) на 992,3 млн. грн. В том числе на экспорт поставлена продукция на 773,1 млн. грн. (почти 78% объема реализации, тогда как за тот же период 2012 г. доля экспорта достигала 99%).

В отчете подчеркивается, что за указанный период финансово-экономические показатели ДВМ ухудшились, поскольку снижение спроса на продукцию вагоностроения повлекло падение объемов производства и цен на вагоны. Производство было переориентировано на выпуск специализированных вагонов малыми сериями в соответствии с контрактами.

При этом ДВМ напоминает, что в первом квартале было продано 592 вагона, во втором - 783. В третьем квартале продажи составили 519 вагонов.

В отчетном периоде ДВМ начал выпуск нового вида вагона - крытого хоппера для зерна и других пищевых продуктов с увеличенным объемом кузова, которых выпущено 130 ед. на 61,1 млн. грн. Среднереализационная цена вагона составила 469,6 тыс. грн.

Кроме того, в сентябре межведомственная комиссия приняла опытный образец вагона-платформы для крупнотоннажных контейнеров (80-футовая), было рекомендовано изготовление установочной серии в 1 тыс. ед.

"Днепровагонмаш" производит полувагоны глуходонные и люковые, хопперы крытые и открытые, платформы различной специализации, бункерные и крытые вагоны, думпкары, специализированные технологические транспортные средства. К настоящему времени предприятие имеет в активе 160 моделей грузовых вагонов практически всех типов. Стратегией бизнеса намечено освоение выпуска до семи видов вагонов и их сертификация, а также освоение выпуска вагонных тележек по лицензии. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «ИЗЮМСКИЙ ТЕПЛОВОЗОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» ЗАВЕРШИЛО III КВАРТАЛ 2013 ГОДА С УБЫТКОМ

Июль-сентябрь Изюмский тепловозоремонтный завод (Харьковская обл.) закончил с убытком 1,352 млн. грн. Об этом говорится в сообщении завода. В третьем квартале ИТРЗ сократил чистый доход на 15,03% или на 0,213 млн. до 1,204 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. Январь-сентябрь Изюмский ТРЗ закончил с убытком 6,747 млн. грн., сократив чистый доход на 75,75% или на 8,187 млн. до 2,621 млн. грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

2012 г. Изюмский тепловозоремонтный завод закончил с убытком 30,248 млн. грн., увеличив чистый доход на 15,32% или на 1,665 млн. до 12,532 млн. грн. по сравнению с 2011 г. 100% акций предприятия, являющегося открытым акционерным обществом, принадлежат государству. 3 июля Кабинет министров передал Изюмский ТРЗ в управление Харьковскому областному совету, подписав соответствующее распоряжение. (Украинськи новыны/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ПАО «ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗ» ГОТОВО ПЕРЕДАТЬ ЧАСТЬ ПРОИЗВОДСТВА НА АУТСОРСИНГ ЛУГАНСКИМ КОМПАНИЯМ

ПАО "Лугансктепловоз", которым владеет российский "Трансмашхолдинг" (ТМХ), готов передать на аутсорсинг производство по гальваническому покрытию деталей, в числе претендентов на такую форму внутриобластной кооперации - Краснодонский завод "Автоагрегат", ГП "Луганский патрон" и Первомайский механический завод.

Согласно пресс-релизу Луганской облгосадминистрации, речь об этом шла на совещании по вопросам развития внутриобластной кооперации в отрасли транспортного машиностроения.

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

Предприятие в 2012 г. увеличило объем производства более чем на 70% по сравнению с 2011 г., выпущено 162 секции локомотивов. В 2013 г. запланировано выпустить 250 секций тепловозов. Ожидаемый чистый доход - более 3 млрд. грн. (Интерфакс-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Предприятие на рынке

УКРАИНА: ПАО «СТАХАНОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» (СВЗ) - СИТУАЦИЯ НЕ КРИТИЧЕСКАЯ

Украинские, да и российские вагоностроители переживают не самые лучшие времена. Им предшествовал невиданный рост объемов производства. Начиная с 2007 г., всеми вагоностроительными заводами СНГ было произведено рекордное количество грузовых вагонов. Только в 2012 г. потребители получили новых вагонов более 120 тыс. единиц. Но вот наступило состояние наполнения рынка. Профицит рынка вагонов привел к обострению конкуренции между его участниками.

И без того не слишком дружественные отношения между Украиной и Россией, куда поставлялась основная часть нашей продукции, после определенных действий государственных структур, обернулись всем машиностроительным предприятиям, включая в первую очередь и вагоностроительные заводы вынужденным решением - пересмотреть объемы производства, увы, не в сторону увеличения. Мера, бесспорно, непопулярная, но вынужденная - чтобы сохранить предприятия в нынешнем виде на рынке и иметь перспективу дальнейшего развития.

"Многие, наверное, помнят, каким было предприятие в 1990-е годы, - берет слово председатель правления ПАО "Стахановский вагоностроительный завод" Виталий Касинов, - с разграбленными опустошенными цехами, отсутствием необходимого оборудования, недоукомплектованным штатом.

Ситуация изменилась с приходом на предприятие эффективного собственника, который за последние шесть лет вложил в восстановление, развитие и освоение новой техники более 180 млн. грн. Завод и дальше будет развиваться, потому что есть перспектива. А существующие сложности временные. Участившиеся разговоры о возможном закрытии, консервации или о том, что предприятие якобы вообще могут порезать на металлолом - не более чем слухи и домыслы. Не верьте. Этого не произойдет".

По мнению экспертов, одной их основных причин резкого снижения объемов производства украинских вагоностроителей является применение Россией протекционистских мер в отношении продукции украинского вагоностроения. И может для наших заводов может обернуться практически полным закрытием российского рынка. Другие регионы - Казахстан, Узбекистан, страны Балтии - как и прежде, заинтересованы в приобретении украинских вагонов, но, по мнению Виталия Касинова, всем машиностроителям там будет тесно - рукавичка, как в детской сказке, не безразмерная. Заказчики отдадут предпочтение тем производителям, у кого продукция будет более высокого качества, при меньшей цене. Есть над чем подумать.

Помочь украинским производителям вагонов в этой сложной ситуации могла, казалось бы, "Укрзализныця", размести она заказ на грузовые вагоны, считают аналитики. Отечественные железнодорожники остро нуждаются в пополнении парка вагонов, однако не могут найти значительные ресурсы на их покупку из-за отсутствия финансирования.

По мнению специалистов, занятых эксплуатацией подвижного состава, износ грузовых вагонов "Укрализныци" составляет более 80%. Многие вагоны, исчерпавшие ресурс нужно было бы давно списать, но им неоднократно продлевают "жизнь", тем самым, подвергая рискам всех участников железнодорожных перевозок. Продолжают латать старые вагоны, поскольку на новые просто нет средств.

Смешно сказать, но за двадцать с лишним лет суверенности "Укрализныця" не приобрела ни одного грузового вагона у Стахановского вагоностроительного завода. Для украинского рынка вагоны приобретаются небольшими партиями крупными отечественными операторами, которые понимают, что без капиталовложений в модернизацию нет будущего.

Ситуация, сложившаяся на рынке подвижного состава в СНГ была прогнозируема. Время шло месяц за месяцем, и кризис в отрасли наступил, грянул со всем своим размахом и жестокостью, втягивая в водоворот одно предприятие за другим.

О грядущем стремительном снижении объемов производства на предприятии тоже знали. Этот вопрос не раз обсуждался на рабочих совещаниях со специалистами высшего и среднего звена управления. За "закрытыми дверями" руководство завода не пряталось, в мешке ничего не утаивало, постоянно уделяя внимание подготовке производства новых видов продукции, стабилизации работы предприятия, созданию конкурентоспособных видов продукции. Вопрос реконструкции предприятии был поставлен на контроль Наблюдательным советом и акционерами.

"Мне доводилось и слышать, и читать о том, что руководство завода якобы утаивало от сотрудников завода информацию о грядущем кризисе в машиностроении, - вступает в разговор председатель профкома ПАО "СВЗ" Константин Бутримов. - Как только появились первые тенденции проявившейся нынешней ситуации, мы провели расширенное заседание профкома с участием представителей профсоюзных комитетов всех подразделений, на котором донесли до работников реальную картину. Скажу больше - всю информацию присутствующие получили из уст первого руководителя. "Это тяжело, неприятно, но это, к сожалению, правда", - заявил тогда Виталий Касинов. Сказал как есть: ничего не утаивая и не приукрашивая.

Каждый человек всегда по-своему оценивает сложившуюся ситуацию, применяет ее к себе, к родным и близким. И принимает решение: как в данной ситуации поступить? Сохранить рабочее место, временно оказавшись с минимальной или сравнительно низкой заработной платой, попробовать найти другую работу, или сохраняя средний уровень заработной платы пополнить ряды временно неработающего населения?

Многих специалистов перед их решением уволиться на заводе убеждали остаться. Но их положение не позволяло это сделать по целому ряду причин. Многим нужна стабильная работа и стабильный заработок сейчас, а не тогда, когда минует кризис. У многих семьи, дети. Когда завод загружен заказами, рабочий может заработать хорошие деньги, но когда их нет. Каждый оценивал ситуацию и принимал решение самостоятельно.

Тем не менее, все обязательные выплаты перед уволившимися работниками заводом были соблюдены в полном объеме, точно так же, как и все обязательства перед бюджетом.

Поэтому как минимум странно читать в интервью заместителя городского головы Людмилы Куницкой о том, что бюджет недополучил от предприятия более 4 млн. грн.

Опубликованная статья в "Телегазете" с указанным интервью не более чем вымысел и очередная нелепая попытка бросить тень на репутацию предприятия. Кто и как считал? Или опять не хватает средств на очередную "грандиозную реконструкцию" в городе, под общее возмущение населения?".

"Городские власти вспоминают о градообразующем предприятии, только тогда, когда городу нужна срочная помощь, особенно в преддверии праздников, или приезда "высоких" гостей, - сетует Виталий Касинов. - Когда же предприятие нуждалось в ничего не стоящей поддержке, нам навстречу не пошли, под любым предлогом, толкнув завод на длительные и затяжные судебные процессы. Затягивалась реконструкция, срывались графики проектирования и ввода новых мощностей, нависала аварийная ситуация над высоковольтной подстанцией, которая могла лишить электроэнергии не только завод, но и весь "южный" микрорайон, а городская администрация упивалась собственной значимостью, ею же самой надуманным вопросом: как организовать незаконный перенос границ города? Какая-то односторонняя связь получается у нас".

Очередное тому подтверждение - запоздалая реакция городских властей в отношении сложившейся на предприятии ситуации. Никто из "высокого" руководства города даже не поинтересовался, что же происходит на заводе? Чем вызвана кризисная ситуация? Никто не приехал и не позвонил. Но, нашлись, как оказалось подстрекатели от "желтой прессы", которым нравилось и продолжает нравиться играть на негативах во все времена, при всех властях. Обращение городских властей к первым лицам страны, которое планируется к рассмотрению на очередной сессии, уже давно утратило свою актуальность.

Для чего все запоздалые старания города, если события стремительно развиваются уже не первый месяц. А все необходимые обращения от коллектива и акционеров на руководство страны, в том числе и на имя премьер-министра Украины Николая Азарова, подписанные ведущими предприятиями отрасли Крюковским и Стахановским вагоностроительными заводами, "Азовмашем", "Днепровагонмашем", "Интерпайпом" давно переданы на рассмотрение?

Действительно, как-то странно получается. О кризисе в машиностроительной отрасли и, в частности, вагоностроении, повлекшим за собой снижение объемов и темпов производства в ПАО "СВЗ", знали все, кроме городских властей. Или не хотели знать? Первыми начали бить в набат руководители Луганской областной администрации, затем различные СМИ, председатель Наблюдательного совета предприятия Эдуард Мисевра, акционеры. На заседании правительства премьер-министр Украины Николай Азаров выразил глубокую обеспокоенность положением дел на вагоностроительных заводах и в ПАО "СВЗ" в частности, и предложил отечественным заказчикам обратить внимание на своих же производителей, таким образом, обновляя существующий вагонный парк. Почему не покупают - вопрос отдельный.

Опровергли на заводе и появившуюся на страницах печати информацию о существующих задержках заработной платы. "Ни разу, - подчеркивает Виталий Касинов, - за последние годы мы не нарушили сроков выплаты заработной платы даже на один день".

На фоне последних событий есть и добрые известия. Как рассказал директор по маркетингу ПАО "СВЗ" Леонид Соболевский, недавно выиграли тендер в России на поставку транспортеров для перевозки трансформаторов, турбогенераторов, энергоблоков и крупногабаритного оборудования. Заказами таких типов вагонов стахановчане будут обеспечены как минимум до 2015 г. "Заказ серьезный, по обслуживанию объектов ядерной энергетики, который позволит нашему заводу обеспечить стабильную работу нескольких подразделений на протяжении двух лет", - дополнил Соболевский.

***

Предприятие основано в 1962 г. как завод сварных конструкций. С 1967 г. специализируется на выпуске металлоконструкций каркасов котлов большой мощности для строительства тепловых и гидроэлектростанций, в 1969 г. перепрофилировано на выпуск вагонов для минеральных удобрений и грузовых магистральных вагонов. Более 80% продукции приходится на Россию, Узбекистан, Казахстан, страны Балтии. ПАО "СВЗ" входит в группу "Финансы и Кредит" бизнесмена Константина Жеваго. (Trans-Port.com.ua/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что на блоге «Машиностроения Украины» (http://ukrmach.dp.ua) представлено краткое содержание обзоров, опубликованых в журнале «Машиностроение Украины»? Доступ к блогу – БЕСПЛАТНЫЙ

РОССИЯ: ОАО «МЕТРОВАГОНМАШ» ЗАВЕРШИЛО ВЫПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ДЛЯ СОФИЙСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

"Метровагонмаш" изготовил и отправил в срок заключительную партию из 6 вагонов метро модели 81-740.2Б/741.2Б типа "Русич". В январе "Метровагонмаш" и Софийский метрополитен подписали договор на поставку 10 метропоездов типа "Русич" трехвагонной составности (в общей сложности 30 вагонов) модели 81-740.2Б/741.2Б. Первая поставка состоялась в августе.

Вагоны для Софийского метрополитена имеют ряд особенностей. В конструкции вагонов использованы системы шумогашения; на внутренних панелях и кузове применено покрытие "антиграффити". Пассажирский салон вагонов типа "Русич" обеспечивает высокий уровень тепло- и шумоизоляции.

Цифровой информационный комплекс в пассажирском салоне обеспечивает необходимой визуальной и звуковой информацией пассажиров: положение состава на линии, следующая станция и по необходимости информация рекламного характера. Пульт экстренной связи с машинистом выполнен в соответствии с современными требованиями эргономики.

Надежность связи обеспечивается применением цифровой технологии. Конструкция тележки переработана под более узкую европейскую колею. По желанию заказчика вагоны оборудованы асинхронным тяговым приводом Hitachi.

Завод должен поставить также в адрес заказчика запасные части для вагонов "Русич" необходимые для качественного технического обслуживания поездов.

Сотрудничество "Метровагонмаша" с Софийским метрополитеном началось со дня его открытия в 1998 г. В настоящее время парк софийского метро насчитывает более 100 вагонов. Все они в разные годы изготовлены на "Метровагонмаше".

Вагоны 81-740/741 "Русич" в настоящее время эксплуатируются в метрополитенах Москвы, Казани, Софии. (ТМХ/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ «УРАЛВАГОНЗАВОД» (НПК «УВЗ») ОСВОЕНО ПРОИЗВОДСТВО КРАНОВЫХ ТЕЛЕЖЕК

Головное предприятие научно-производственной корпорации "Уралвагонзавод" освоило производство крановых тележек грузоподъемностью 10 т. Это первый подобный опыт для нижнетагильского завода.

Проект является уникальной кооперацией по производству мостовых кранов с ЗАО "Торговый дом "Подъемно-транспортное оборудование" (Екатеринбург). При этом "Уралвагонзавод" изготавливает непосредственно тележки, а его партнер - крановые полумосты.

На "Уралвагонзаводе" освоением новой технологии и внедрением ее в производство занимались специалисты управления производства нестандартизированного оборудования. Проект был реализован совместно с отделом главного механика, КБ механизации и автоматизации производства и технологическим институтом "Уралвагонзавода".

Сегодня уже собраны первые четыре тележки, одна из них - опытная. Партнеры приняли работу без замечаний. В ближайшее время будет закончено изготовление еще двух единиц.

Созданные на их базе мостовые краны впоследствии будут установлены в вагоносборочном и металлургическом производствах "Уралвагонзавода".

После завершения этих работ в рамках Федеральной целевой программы приступят к изготовлению четырех тележек грузоподъемностью 32 т. Эти работы будут сложнее в силу размеров и конструктивных особенностей изделий. 32-тонные краны будут установлены в строящихся корпусах цехов механосборочного производства "Уралвагонзавода", где планируется изготавливать специзделия нового поколения.

Кроме того, в планах изготовление крановых тележек для кранов грузоподъемностью 20 т в Волчанском филиале корпорации. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ООО «ОБЪЕДИНЕННАЯ ВАГОННАЯ КОМПАНИЯ» (ОВК) ПОСТАВИТ ГРУППЕ «АКРОН» 400 ХОППЕРОВ-МИНЕРАЛОВОЗОВ

Лизинговая компания RAIL1520 (входит в "Объединенную вагонную компанию") и оператор железнодорожных перевозок ЗАО "Акрон-Транс" (входит в Группу "Акрон") заключили договор на поставку 400 хопперов-минераловозов на инновационных тележках Барбер. Срок аренды парка на условиях оперативного лизинга - 3 года.

В соответствии с контрактом ЗАО "Акрон-Транс" получит 400 вагонов-хопперов, оснащенных тележками Барбер с осевой нагрузкой 23,5 тс производства Тихвинского вагоностроительного завода (также входит в "Объединенную вагонную компанию"). Первую партию из 90 минераловозов RAIL1520 уже передала в начале октября. Весь объем вагонов поступит в "Акрон-Транс" до января 2014 г.

Подвижной состав будет эксплуатироваться для перевозки минеральных удобрений, в частности карбамида, апатитов и калия, на маршрутах основной деятельности Группы "Акрон", включая межгосударственное сообщение. Комментируя сделку, Александр Лукьяненко, заместитель генерального директора по продажам ООО "Объединенная вагонная компания", сказал: "Мы предлагаем рынку хопперы нового поколения производства Тихвинского вагоностроительного завода с повышенными эксплуатационными характеристиками. В частности, у вагонов увеличен до 500 тыс. км пробег до первого планового ремонта, а также межремонтные интервалы. Нам очень приятно, что Группа "Акрон" выбрала именно нас в качестве партнера для обновления парка компании".

Виктор Иванов, генеральный директор ЗАО "Акрон-Транс", добавил: "Российский рынок минеральных удобрений - это перспективное развивающееся направление. В 2013 г. ситуация на рынке складывается немного хуже, чем в 2012 г. Но общий объем выпуска минудобрений сохраняется. Нам крайне важно поддерживать производственный план и своевременно осуществлять доставку груза на комбинаты Группы "Акрон" и клиентам, именно поэтому мы приняли решение расширить наш парк вагонами нового поколения с улучшенными техническими и экономическими показателями. Возможности, которые они дают, крайне привлекательны для нашего бизнеса, начиная со снижения стоимости жизненного цикла и увеличения грузоподъемности вагона и заканчивая сокращением транспортных расходов, благодаря скидке на порожний пробег до 7%, которая была утверждена приказом ФСТ". (Пресс-служба "Объединенной вагонной компании"/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

МАШИНОСТРОЕНИЕ ДЛЯ ЛЕГКОЙ, ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, БЫТОВЫХ ПРИБОРОВ

КАЗАХСТАН: НОВЫЙ ЗАВОД БУДЕТ ЕЖЕГОДНО ВЫПУСКАТЬ 1 МЛН. ТЕЛЕВИЗОРОВ

До 1 млн. телевизоров в год будут производить на заводе LG Electronics, который построят в специальной экономической зоне "Парк информационных технологий "Алатау", сообщил вице-министр индустрии и новых технологий Альберт Рау на парламентских слушаниях в сенате.

"LG Electronics - 300 тыс. телевизоров, 100 тыс. стиральных машин, новый завод будет строиться в СЭЗ "ПИТ "Алатау" для льготного периода, чтобы мы его еще поддержали до 1 млн. телевизоров будем производить", - сказал Рау.

В Казахстане уже действует один завод LG. Он был открыт в Алматы в мае 1998 г. при участии президента Казахстана. За эти годы завод вырос в крупное комплексное предприятие, включающее собственные производственные линии и сервисное обслуживание продукции. Он является крупнейшим в Центральной Азии по производству электроники и бытовой техники. (Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ОБОРОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: НАТО ПРЕДЛАГАЕТ УТИЛИЗИРОВАТЬ УСТАРЕВШИЕ ТАНКИ

Министерство обороны заинтересовано в совместном проекте с трастовым фондом НАТО "Партнерство во имя мира" по утилизации устаревшей танковой техники. По информации "Капитала", проект может стартовать уже в первом полугодии 2014 г.

Как рассказал источник в департаменте утилизации компонентов ракетного топлива, ракет и боеприпасов Минобороны, агентство НАТО по материально-техническому обеспечению (NSPA) отправило на имя министра обороны Павла Лебедева письменное подтверждение намерений содействовать в реализации программы.

В обращении NSPA предложило активизировать переговорный процесс, а также имплементировать соглашение для дальнейшей экономической оценки реализации проекта в Украине. "На переговорах мы подтверждали интерес в утилизации 300 единиц танков Т-64, теперь агентство хочет определить, какие предприятия займутся утилизацией и где эта техника находится", - рассказал собеседник в Минобороны. Он также отметил, что в случае подписания необходимых документов реализация проекта может начаться уже в первой половине 2014 г.

В пресс-службе Министерства обороны информацию официально не комментируют. Но в сентябре в ответ на запрос издания министерство подтвердило, что ведет переговоры относительно программы утилизации в Украине танковой техники.

В Министерстве отметили, что уже по их итогам будет проведено исследование экономической эффективности реализации предложения NSPA с дальнейшим принятием решения на уровне руководства государства. В случае позитивного результата переговоров к работам по утилизации может быть привлечено профильные предприятия госконцерна "Укроборонпром".

В июле NSPA предложил Украине в рамках трастового фонда НАТО "Партнерство во имя мира" реализовать проект по утилизации устаревших танков. Речь идет о резке и дальнейшей переплавке избыточной украинской бронетехники на мощностях госпредприятия "Укроборонсервис", которое входит в концерн "Укроборонпром".

В дальнейшем возможно привлечение Украины для утилизации устаревших танков, находящихся на вооружении в армиях других государств.

Как уверяют опрошенные эксперты, сотрудничество с НАТО позволит Украине избавиться от старых танков, которые нет возможности модернизировать, а их утилизация на металлолом экономически невыгодна. По соглашению с альянсом за уничтожение старых боемашин будет платить именно НАТО.

По разным оценкам, сегодня в хранилищах Вооруженных сил и на танкоремонтных заводах находится более 2 тыс. единиц избыточной танковой техники, которую потенциально можно утилизировать.

Бывший первый заместитель министра обороны Леонид Поляков рассказал, что Украина еще 10 лет назад обращалась к НАТО с просьбой помочь с утилизацией боеприпасов и стрелкового оружия. В результате сотрудничества была начата программа по утилизации боеприпасов в рамках "Партнерство во имя мира".

Он также отметил, что своим предложением НАТО продолжает политику разоружения. "Это может говорить о продолжении концепции снижения количества вооружений в регионе, ведь чем меньше в регионе оружия, тем меньше предпосылок к его использованию", - говорит Поляков.

"Раньше была программа по уничтожению оперативно-тактических комплексов СКАД, потом утилизировали твердое ракетное топливо для стратегических ракет, теперь пришла очередь танков", - отметил бывший директор департамента разработок и закупки вооружения и военной техники Министерства обороны Владимир Грек.

По словам его словам, предложение НАТО может быть продиктовано недоверием к Украине в вопросе торговли вооружением со странами, которым, по мнению альянса, не рекомендовано продавать оружие. "Утилизация убыточна, а модернизированный танк можно продать. Поэтому если НАТО готово давать средства, чтобы порезать старые танки, нужно соглашаться", - говорит Грек.

Модернизированные танки Т-64БМ "Булат" до сих пор находятся на вооружении украинской армии. По данным Международного института стратегических исследований (IISS), по состоянию на 2012 г. на вооружении украинской армии находилось 1667 единиц Т-64.

По оценкам экспертов, стоимость модернизации одной машины составляет приблизительно $460 тыс. Новый танк Т-84 "Оплот", разработанный в Украине, принят на вооружение отечественной армии в 2009 г. и оценивается в $4,5 млн. Но из-за проблем с финансированием по состоянию на сентябрь в войска поступила только одна боевая машина. (Укррудпром/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГК «УКРСПЕЦЭКСПОРТ» ПЕРЕДАЛ ПЯТЬ ТАНКОВ «ОПЛОТ» ТАИЛАНДУ

Государственная компания по экспорту и импорту продукции и услуг военного и специального назначения "Укрспецэкспорт" передала 5 единиц боевых танков "Оплот" Таиланду. Об этом говорится в сообщении "Укрспецэкспорта".

5 ноября в Харькове представители ГК "Укрспецэкспорт" и Королевской тайской армии подписали акт технической приемки первой партии ОБТ БМ "Оплот" в количестве 5 машин. В присутствии инспекции Королевской тайской армии танки прошли полный цикл ходовых и огневых испытаний.

Кроме технической приемки в Украине, тайская сторона проведет окончательную в Таиланде. После этого поставка машин будет считаться завершенной. Передача первой партии "Оплотов" происходит в рамках реализации контракта, заключенного в сентябре 2011 г. между ГК "Укрспецэкспорт" и оперативным управлением Королевской Тайской армии на поставку в Таиланд 49 единиц основного боевого танка "Оплот". Общая стоимость контракта превышает $200 млн.

Выполнение указанного контракта ГП "Завод им. В. Малышева" начало в апреле 2012 г. (Украинськи новыны/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ ОБЕСПЕЧИТ ЗАГРУЗКУ ВОЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИДНЕСТРОВЬЯ

Россия обеспечит загрузку военных предприятий Приднестровья и будет способствовать развитию секторов экономики региона. Договоренность об этом отражена в протоколе лидера непризнанной ПМР Евгения Шевчука и российского вице-премьера Дмитрия Рогозина.

Согласно тексту документа, стороны обязываются "проработать механизм участия приднестровских предприятий в российском оборонном заказе, а также в системе государственного заказа и государственных закупок Российской Федерации", содействовать "созданию в Приднестровье высокотехнологичного агропромышленного кластера перерабатывающих предприятий, ориентированных на выпуск продукции с высокой добавленной стоимостью", способствовать "обеспечению права на свободную внешнеэкономическую деятельность экономических агентов Приднестровья, созданию оптимальных схем доставки приднестровской продукции на рынки Российской Федерации и стран СНГ".

Помимо этого, Москва предпринимет "совместные усилия по обеспечению и защите прав и свобод граждан Российской Федерации и соотечественников, проживающих в Приднестровье" и будет "содействовать включению проживающих в Приднестровье российских граждан и соотечественников в социально ориентированные национальные программы и проекты Российской Федерации".

Кроме того, стороны планируют "разработать комплексную программу оказания на регулярной основе финансового содействия региону при предоставлении Приднестровьем гарантий целевого расходования направляемых средств и осуществления органом внутреннего государственного финансового контроля Российской Федерации надзора за их использованием", а также "оказывать максимальное содействие в процессе мониторинга расходования средств, поступающих в Приднестровье через неправительственные организации для реализации гуманитарных проектов в области образования и здравоохранения". (Moldnews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ПРИБОРОСТРОЕНИЯ» (КБП) РАЗРАБОТАЛО НОВЫЙ ГРАНАТОМЕТ С ТЕРМОБАРИЧЕСКОЙ БОЕВОЙ ЧАСТЬЮ

Конструкторское бюро приборостроения (КБП) разработало новый гранатомет с термобарической боевой частью "Бур". Он был показан на стенде компании в рамках 17-й международной выставки средств обеспечения безопасности государства "Интерполитех-2013".

Гранатомет использует один тип боеприпасов - с термобарической БЧ, который наиболее эффективен против живой силы противника, размещенной в закрытых помещениях и укреплениях. Снаряжение оружия противотанковыми боеприпасами не допускается. Преимуществом "Бура" является то, что граната обладает малым форсом. Как следствие, допускается стрельба из закрытых помещений с минимальной площадью в 30 кв. м.

В состав гранатомета входит многоразовое пусковое устройство с 7-кратным оптическим прицелом, на шкалу которого нанесены деления с учетом баллистики гранатометного боеприпаса. Пусковое устройство также может оснащаться ночным и тепловизионным прицелами. Выстрел к оружию поставляется в контейнере. Масса снаряженного гранатомета составляет 4,8 кг, отдельного выстрела в тубе - 3,5 кг. Максимальная дальность стрельбы составляет 950 м, прицельная - 650 м, минимальная - 25 м. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: УНИКАЛЬНЫЙ ДВУХСРЕДНЫЙ АВТОМАТ СОЗДАН ОАО «КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ПРИБОРОСТРОЕНИЯ» (КБП)

Тульское Конструкторское бюро приборостроения разработало двухсредный автомат АДС, аналогов которому на современном рынке легкого стрелкового оружия в настоящее время нет. Этот автомат был продемонстрирован в рамках 17-й международной выставки средств обеспечения безопасности государства "Интерполитех-2013".

Автомат построен по компоновочному принципу "булл-пап" (bullpup). Ключевой особенностью этого образца стрелкового оружия является используемый боеприпас. Конструкторами Центрального конструкторского исследовательского бюро спортивно-охотничьего оружия (ЦКИБ СОО), являющегося филиалом КБП, был создан специальный подводный патрон на базе стандартной гильзы 5,45х39, получивший обозначение ПСП-УД. Он размещается в стандартных 30-зарядных магазинах от автомата Калашникова обр. 1974 г. Одновременно допускается ведение стрельбы всей номенклатурой боеприпасов калибра 5,45 мм. Таким образом, конструкторы КБП решили проблему двухсредного использования автомата. Для переключения между подводным и надводным режимом стрельбы на стволе оружия установлен специальный переводчик огня. Выброс стреляных гильз осуществляется вперед через короткую трубку, которая размещается справа от ствола. Такое конструкторское решение также было применено впервые. Благодаря его использованию, уменьшена загазованность у лица стрелка. Автомат оснащен планкой "пикатини" для крепления прицелов различного назначения. Вместо подствольного гранатомета может устанавливаться поисково-прицельная гидроакустическая система "Скат". Автомат имеет комплект надульных устройств, в который входят универсальный прибор для малошумной стрельбы, насадка для стрельбы холостыми патронами, компенсатор-пламегаситель. В перспективе допускается оснащение автомата возможностью крепления ЛЦУ и тактических фонарей. АДС также оснащен 40-мм подствольным гранатометом, который может вести огонь гранатами ВОГ-25 и ВОГ-25П.

Дальность стрельбы подводным патроном составляет 40 м на 5-метровой глубине, в надводных условиях - 500-600 м. Допускается стрельба патроном ПСП-УД на суше. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

28 октября внеочередное общее собрание акционеров ОПК "Оборонпром" избрало новый состав совета директоров. Об этом сообщает пресс-служба компании. "Как и ранее, в совет директоров ОПК "Оборонпром" вошли генеральный директор Госкорпорации "Ростех" Сергей Чемезов, президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, заместитель министра промышленности и торговли России Юрий Слюсарь, заместитель генерального директора "Ростеха" Владимир Артяков, генеральный директор ОПК "Оборонпром" Дмитрий Леликов, генеральный директор Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) Борис Алешин", - пояснили в пресс-службе.

В совет директоров корпорации также избраны управляющий директор по инвестициям "Ростеха" Сергей Скворцов, первый заместитель председателя Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ Иван Харченко, председатель совета директоров ООО "Группа "КАСКОЛ" Сергей Недорослев. На своем посту они сменили начальника департамента корпоративных процедур и имущественного комплекса "Ростеха" Владимира Литвина, начальника правового департамента "Ростеха" Владимира Кудашкина и генерального директора корпорации "МиГ" Сергея Короткова. (Aex.ru/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

Интервью

РОССИЯ: ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «КУРГАНМАШЗАВОД» ИГОРЬ ГИСКЕ РАССКАЗАЛ О ДОСТИЖЕНИЯХ ПРЕДПРИЯТИЯ В 2013 ГОДУ И ПЛАНАХ НА БУДУЩЕЕ

Исполнительный директор ОАО "Курганмашзавод", председатель Курганского регионального отделения Союза машиностроителей России Игоря Гиске рассказал журналу "Очевидец" о достижениях предприятия в 2013 г. и планах на будущее…

- "Курганмашзавод" для курганцев это больше, чем завод. Соответственно, на человеке, который в текущий отрезок времени его возглавляет, лежит особая ответственность: и в данном случае ответственность - это не просто экономическая, управленческая, социальная категория, но и морально-нравственная, как мне представляется. Ощущаете ли вы ее таковой?

- Действительно, Курганский машиностроительный завод, входящий в машиностроительно-индустриальную группу "Концерн "Тракторные заводы", несмотря на то, что по сравнению с советскими временами утратил некоторые черты градообразующего предприятия, в частности, на балансе сегодня нет объектов социальной сферы - жилых домов, детских садов и так далее, - был и остается заводом, выпускающим неординарную технику как для России, так и для зарубежных стран - лучшие в мире боевые машины пехоты легкой категории по массе. Завод был и остается уникальным. Поэтому, конечно же, КМЗ - один из главных и наиболее значимых брэндов Курганской области.

Соответственно, роль человека, который возглавляет предприятие, тоже особенная. Когда президент "Тракторных заводов" Михаил Болотин подписал приказ о моем назначении на должность исполнительного директора КМЗ, я, наверное, все же не до конца понимал, какая ответственность ложится на мои плечи. Перед директором стоят не только производственные, управленческие задачи, но, безусловно, и морально-нравственные обязательства. Моя должность предполагает особую ответственность и перед коллективом, и перед руководством холдинга, и перед регионом, и перед страной, для защиты которой выпускается наша техника. Сегодня я в полной мере эту ответственность сознаю, как, впрочем, и весь коллектив предприятия.

Наш коллектив - это команда единомышленников и профессионалов. Глубоко убежден: обращаясь с коллективом только как с подчиненными, никогда не добьешься ничего хорошего. В случае с нашим предприятием это особенно актуально. Здесь каждый человек осознает себя как личность. Поэтому с каждым я веду диалог, как с коллегой и экспертом по тому или иному вопросу. Смею полагать, мне удается поддерживать командный дух, именно такой настрой, когда каждый - это личность. Вместе мы работаем на общий результат. Уходящий 2013 г. отработали непросто, напряженно, и уверенно заявляю: если бы в нашем коллективе не было единства, о котором я как раз сказал выше, а также здорового морального климата, нам бы не удалось сделать то, что мы сделали.

Что касается меня лично. Я совершенно обычный человек, хотя, конечно, стараюсь жить согласно внутренним убеждениям.

- Что лежит в их основе?

- Пожалуй, те самые десять заповедей, которые никто не отменял. Хотя, скажем, православный принцип "Ударили по правой щеке - подставь левую", точно не для меня. Когда ты идешь вечером с женщиной, а к тебе подходит хулиган, ты же не будешь щеки подставлять?

- Считаете себя православным человеком?

- Стараюсь к этому прийти, но пока я больше комсомолец, чем православный человек. Комсомол - это та еще религия. В свое время я был очень даже убежденным комсомольцем. При этом никогда не был функционером. Но вот стройотряды и иные практические выражения молодежной деятельности - это было мое. Я вообще очень "практичный" человек. Мне это более понятно и ближе, чем декларации. Мы воспитаны на комсомольской идеологии, и после того, как жили, росли, мужали в этой атмосфере, - пойти и начать молиться как-то нелепо. Но вера все же есть. Моя вера не в молитвах, не в формальном выражении. Редко хожу в церковь, как я понимаю, к Богу не стоит обращаться по пустякам. Я хожу в церковь не просить, а думать. Но однозначно скажу, что принадлежу к православной вере.

- Как "уживается" православная вера и то, чем вы занимаетесь? Все же оборонная промышленность - это выпуск продукции для войны. А война - это всегда убийства. Как все это сочетается с заповедью "не убий"?

- Напрямую. Мы делаем боевую технику не для того, чтобы убивать, а для того, чтобы защищать. Поэтому одним из слоганов, который команда "Тракторных заводов" использует и которому следует в своей деятельности, гласит: "Созданные побеждать. Призванные защищать". Это означает, что мы выпускаем такую технику, которая конкурентоспособна, а по некоторым параметрам лучше мировых аналогов, что позволяет нашей стране обеспечить надежную защиту от любых угроз и нападений.

- Ранее ваш коллега-промышленник сказал: "Заводчане - это особая каста", имея в виду преданность людей и производству, и заводам, которые многие из них называют "родными". Согласитесь ли вы с этим?

- Я скажу больше: дальновидные руководители должны создавать и укреплять эту кастовость. Возьмем в качестве исторического примера Путиловский завод в Петрограде. Это был маленький островок социализма, где для рабочих строились дома, создавалась социальная инфраструктура, для детей работников открывались детские сады. На этом заводе горячо приветствовалась династийность, когда человек приводил за собой на предприятие

родственников, детей. Рабочие не участвовали ни в каких стачках, революциях. Путиловцы очень гордились тем, что они с этого завода. Один из сыновей директора, возглавлявшего предприятие до революции, руководил заводом и в раннюю советскую эпоху. Только позже эта эффективная система стала искусственным образом разрушаться.

Мы стараемся культивировать ту же модель на своем предприятии. И в принципе, к ней так или иначе пришли все крупные предприятия в советское время после преодоления разрухи. И в новой постсоветской России мы обязательно придем к этому. Когда распался СССР, почему-то возобладало мнение, что человек в управлении производством - это некий винтик. Особенно прочно это вошло в сознание так называемых эффективных менеджеров, которые считали, что достаточно контролировать денежные потоки, чтобы быть успешным. А на самом деле давным-давно известно, что эффективное управление - это и есть управление отношениями между людьми как по горизонтали, так и по вертикали. Это можно сделать, только создав некий коллектив, в котором, во-первых, присутствует преемственность поколений. Посмотрите, сколько у нас на заводе династий! И в то же время могу с уверенностью сказать, что те заводы, где это разрушено, зачастую прекращают свое существование. Во-вторых, необходимо культивировать заводскую общность (совместные мероприятия, нацеленные на укрепление корпоративного духа, поддержка и чествование ветеранов, социально ориентированная политика). Пусть не покажется циничным, но это есть инструмент управления, который эквивалентен по эффективности достойным заработным платам. Я прекрасно понимаю, насколько это важно для заводчан.

Некоторые наши работники после выхода на пенсию приходят ко мне и просят выдать им пропуск на завод: они хотят приходить в свои цеха и общаться с людьми, потому что завод для них часть жизни. Это сейчас говорят, что нужно раз в пять лет менять место работы, постоянно быть готовым к переезду и т. д. А я скажу: попробуйте сделать это в пятьдесят лет, когда к тому же вы всю жизнь проработали на одном предприятии!

Коллектив, построенный и живущий по таким законам, легко мобилизовать на решение самой сложной задачи. Такой, например, какую мы выполнили в этом году, создав новую боевую машину пехоты "Курганец-25". Мы сделали ее на большом эмоциональном подъеме. Она изготовлена не благодаря супервыплатам, инновационным менеджерским подходам, а благодаря тому, что мы пришли к людям и сказали: "Мужики, надо сделать, это нужно для завода". Наши люди работают не для того, чтобы "рубить бабло", а чтобы имя Курганмашзавода с новой силой зазвучало на российском и мировом уровнях. Именно это стало главной мотивационной составляющей при создании новой БМП. И мы вновь доказали, что лучшие. На недавней выставке в Нижнем Тагиле, где были представлены все военные предприятия Концерна "Тракторные заводы", КМЗ продемонстрировал свою новую технику на открытом и закрытом показе. Мы единственные из экспонентов привезли действующие опытные образцы, а не макеты, как все остальные.

Создание коллектива, заводской кастовости - это едва ли не основная моя задача на посту исполнительного директора завода.

И наш совместный командный труд принес еще и тот результат, что в рамках ежегодной корпоративной Премии "Концерна "Тракторные заводы" "Курганмашзавод" в 2013г. был признан лучшим предприятием года. Теперь переходящее знамя концерна находится у нас в Кургане. Если учесть, что в группу входит порядка 30 различных компаний из 10 субъектов России, а также Дании, Германии, Австрии, Нидерландов, Сербии и Украины, то это очень почетно.

- Как производится выбор, оценка предприятия, которое признается лучшим?

- Исключительно по экономическим параметрам: шестнадцать показателей, которые должны выполняться на заводе. Никакого субъективизма. А также посредством голосования топ-менеджмента "Тракторных заводов", причем, тайного.

- "Курганмашзавод" входит в машиностроительно-индустриальную группу "Концерн "Тракторные заводы". От некоторых "местных" владельцев промпредприятий мне приходилось слышать о том, что иногородний собственник - это собственник безответственный, не знающий наших реалий и т. д., мол, чтобы эффективно руководить заводом, нужно едва ли не родиться и вырасти в регионе его присутствия.

- Спрошу у этих "ответственных" собственников и управленцев, а сами-то они курганцы, много ли времени проводят в городе? Я считаю, что на любом предприятии должна существовать система обеспечения карьерного роста, и человек, пришедший работать мастером, должен понимать, кем он станет, какое место на карьерной лестнице займет, если будет хорошо работать. Мастер - старший мастер - начальник участка - заместитель начальника цеха - начальник цеха и так далее. У нас в концерне проводится именно такая кадровая политика. И подобная ротация руководителей в современных экономических условиях - это оправданно. Наши сотрудники нацелены на профессиональный рост. Это зарекомендовавшая себя мировая практика.

Современные средства коммуникации позволяют общаться и осуществлять руководство, находясь территориально где угодно. Думаю, я, не будучи зауральцем по рождению, провожу в Кургане гораздо больше времени, чем некоторые "коренные" промышленники. За весь год меня не было в городе от силы месяц. Все остальное время я на заводе. Но даже если бы это было не так, убежден: главное для руководителя - опыт, навыки, знания, профессионализм. Напротив, когда человек не живет на данной территории, а только бывает "наездами" и иногда руководит, это как раз неправильно. Директору надо ассимилироваться в той ситуации, в которой находится в текущий отрезок времени его предприятие. Да, большую часть времени я сейчас провожу в Курганской области, но, конечно, не кричу о том, что это моя родная земля и не собираюсь в доказательство публично кушать ее горстями. Безусловно, руководя таким ключевым для региона заводом, как "Курганмашзавод", я нахожусь в постоянном диалоге с органами власти. У нас конструктивные деловые отношения с администрацией Курганской области, говорю это без всякого подхалимства, ее действия на территории региона конструктивны и адекватны в текущих социально-экономических условиях.

По сути дела, наш концерн в каждом регионе присутствия своих предприятий занимается интеллектуальным донорством, а эти инвестиции правительством страны сейчас приравниваются к финансовым.

- Задам Вам вопрос, который задаю всем руководителям предприятий, кого считаю экспертами: как не на словах, а на деле вернуть былую славу людям труда - рабочим и инженерно-техническим специальностям, то есть тем людям, благодаря которым машзавод является тем, чем он является уже много десятилетий?

- В подходе к решению данного вопроса у нас превалируют то экономические, то идеологические подходы. На мой взгляд, их нужно грамотно сочетать. Усилиями одного общественного движения, я говорю о Союзе машиностроителей России, региональное отделение которого я возглавляю в Зауралье, имидж человека труда не под-

нять. Должна действовать государственная программа по комплексному развитию машиностроительной отрасли России, по выпуску квалифицированных специалистов востребованных рабочих и инженерных специальностей, по повышению престижа людей труда. Важно, чтобы производитель, независимо от формы собственности, был защищен. Если государство защищает собственные предприятия, то оно сможет контролировать и соблюдение ими обязательств перед рабочими. Если учебные заведения перестанут забрасывать рынок дипломами юристов и экономистов, начнут адресно обучать специалистов для машиностроения, то заводам не нужно будет тратить свое время на обучение и переобучение людей вместо того, чтобы ускоренными темпами переоснащать производство и выпускать новую продукцию. Если СМИ начнут рассказывать о героях труда, о заводах, то не будет молодежь шарахаться от нас, ища легкого заработка, уезжать в другие города и регионы. Если все это будет, заводы начнут развиваться и работать. Люди станут гордиться своими предприятиями, так как на них престижно работать. Молодежь ломилась бы в технические учебные заведения, чтобы получить корочки квалифицированного рабочего или инженера. А на заводах их ждала бы достойная зарплата.

Почему хорошо живут сотрудники таких предприятий, как, например, General Motors в Америке? Их даже в кризис государство так защитило, что работники почти не ощутили явлений и последствий кризиса. А наши машиностроительные предприятия зачастую брошены на произвол судьбы: выживайте, как хотите. А если учесть, что мы недалеко ушли от социалистической плановой экономики, то выжить без господдержки в кризисные времена крайне нелегко, практически невозможно.

И, убежден, мы вернемся к этой модели. Ведь как таковой конкуренции в ее капиталистическом понимании у нас "не случилось". И поскольку собственники тоже хотят жить и умеют считать деньги, то видят выход из положения в так называемой "оптимизации". В идеале это означает закупку нового оборудования и внедрение новых технологий, что предполагает сокращение штата неквалифицированных и несоответствующей квалификации сотрудников. Главное, чтобы предприятие работало. Каждый производственник знает, если завод простоял месяц, то пустить его в том режиме, в котором он работал прежде, уже невозможно. Более того, это может привести просто к остановке предприятия.

Отвечая на ваш вопрос о возвращении славы человеку труда, я, будучи практиком, предельно конкретен: остро необходима госпрограмма поддержки машиностроения, так же, как и сельского хозяйства и иных отраслей. Нужны не лозунги и декларации, а конкретные шаги. Не приемлю болтовню.

Хотя тот факт, что о человеке труда и соблюдении его интересов заговорили, уже хорошо! Общественные движения и их проекты, призванные защищать интересы людей труда на деле, должны, пользуясь рычагами своего влияния, проводить в органы власти - и в Думу, и в правительство - "своих" людей - практиков, управленцев.

Мне во всех сферах человеческой деятельности импонируют именно практики. Вот пришел к руководству нашей футбольной сборной итальянец Фабио Капелло, практик до мозга костей. Абсолютно практический человек, нацеленный на результат. Все свои регалии, авторитет он заслужил, просто выигрывая все, что только можно, без каких-либо деклараций. Ценен только труд "на результат", а все остальное - пустословие.

- Говоря о защите интересов отрасли и конкретных предприятий, логично перейти к вопросу о деятельности регионального Союза машиностроителей России, который, и это очевидно, в последние месяцы набирает и силу, и влияние. Промышленники, с которыми приходится общаться, единодушны: это отличная площадка для коммуникаций, обмена опытом, лоббистский орган по защите интересов отрасли. Какими вам видятся цели и задачи Союза машиностроителей, региональное отделение которого вы возглавляете? Есть мнение, что деятельность подобных союзов преследует сугубо политические цели, а развитие отрасли вторично.

- Не секрет, что ранее Союз машиностроителей в Зауралье был весьма формальной организацией с формальной отчетностью. Мы могли бы и далее так "работать", отправлять отчеты в центр, как делает множество других региональных отделений различных союзов. Но я люблю конкретику без "понтов".

Когда меня избрали председателем Курганского регионального отделения Союза, собрал совет и понял, что некоторые даже по имени-отчеству друг друга не знают, практически не общались между собой, максимум - созванивались изредка. А сейчас мы все вместе побывали на большинстве заводов области, знаем, кто чем живет. В наши ряды подтянулись не только машиностроительные предприятия, в целом, более 20 предприятий региона, но и Курганский госуниверситет, что для меня очень показательно, ведь это единственный в регионе ВУЗ, который сегодня готовит инженерно-технические кадры, а еще промышленный техникум. Региональное отделение оказывает помощь нашим образовательным площадкам. Приобрели компьютеры для кафедры технологии машиностроения КГУ. Оборудовали интерактивный класс для техникума. Работаем с учебными заведениями по организации практики студентов.

Задачу вырасти количественно мы выполнили: с нами такие мощные структуры, как ШААЗ, Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования, Курганский автобусный завод и т. д. Я очень рад, что с нами не только предприятия машиностроительного комплекса, но и "Лен Зауралья", "Синтез", думаю, их привлекает в наши ряды именно возможность общения. В ближайшее время собираемся провести конкурс на лучшего технолога среди предприятий, входящих в региональное отделение Союза машиностроителей России.

Первая и главная задача СоюзМаша - ввести максимальную кооперацию между предприятиями внутри региона. Создать площадку для эффективного сотрудничества. А в политическом плане нам надо создать. мощную региональную лоббистскую структуру, с которой бы все считались. Инструмент для защиты интересов предприятий, людей труда, жителей нашего региона. Можем вместе выступить, например, против поднятия тарифов? Пока сил у нас маловато, но, думаю, годика через два подкопим.

Союз машиностроителей нацелен активно взаимодействовать со всеми конструктивными силами региона. В частности, благодарим за поддержку наших начинаний заместителя губернатора Курганской области, директора департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Василия Жарова.

- На заводе более 10 лет действует союз молодежи КМЗ. И вы активно поддерживаете это движение. Это принципиальная позиция?

- Думаю, "Курганмашзаводу" повезло: в руководстве заводом всегда присутствовали директора старой школы, а не так называемые "эффективные менеджеры"! Они были нацелены, несмотря ни на какие трудности, сохранять прекрасные советские наработки. Благодаря этим людям и сохранены такие формы работы. В постсоветскую эпоху все это было утрачено, и совершенно напрасно: ведь это формы и методы работы, которые доказали свою эффективность на протяжении десятилетий.

- Вообще социальная политика на заводе. Как вы ее

видите? Как она проводится?

- Первое и главное, что мы делаем в этом направлении, - неукоснительно соблюдаем коллективный договор. Мы очень тесно работаем с профсоюзом. Каких-либо принципиальных конфликтов в трудовом коллективе у нас не бывает, только локальные, которые преодолеваются путем диалога. Помогаем детским садам за возможность получить дополнительные места для детей заводчан. Также у нас есть план финансирования социальных программ на предприятии. Мы покупаем путевки в санатории, в детские лагеря. На это нам выделяется достаточное количество средств управляющей компанией "Тракторных заводов", их распределением занимается профсоюз. Мы поддерживаем Дворец культуры машиностроителей и нашу заводскую поликлинику. Конечно, некоторые социально ориентированные мероприятия сегодня свернуты, но многое мы продолжаем реализовывать.

- Я так понимаю, что это принципиальная позиция и собственно завода, и концерна в целом.

- Совершенно верно. Бизнес всех предприятий "Тракторных заводов" - социально ответственен. В концерн входит 29 предприятий, которые образуют дивизионы промышленного, железнодорожного, сельскохозяйственного машиностроения, машиностроения специального назначения. "Курганмашзавод" - головное предприятие дивизиона военной техники. По численности КМЗ - одно из самых крупных предприятий концерна, наряду с чебоксарскими "Промтрактором" и агрегатным заводом, "Промлитом". В военный дивизион вместе с КМЗ входят Волгоградская машиностроительная компания "ВгТЗ" (выпускает и ремонтирует боевые машины десанта), Липецкий завод гусеничных тягачей (производит шасси для зенитно-ракетных комплексов С-300), Специальное конструкторское бюро машиностроения (единственный в стране разработчик легкой бронированной техники, расположен в Кургане) и НИИ стали (головное предприятие России по материалам и конструкциям защиты вооружения и военной техники, Москва).

Мы работаем в тесной кооперации, объединяем усилия, помогаем друг другу, я бы даже сказал - опекаем. И, кстати, возвращаясь к затронутой выше теме ротации кадров: директор Липецкого завода из Курганской области, бывший работник КМЗ, и у него там очень хорошо идут дела.

Концерн "Тракторные заводы" реализует много инвестиционных программ (в части перехода на новые технологии, закупки современного оборудования). Например, завод "Промтрактор-Вагон" (Канаш), директором которого я был до приезда в Курган, - одно из наиболее высокотехнологичных предприятий "Тракторных заводов", суперсовременный завод по производству грузовых вагонов, чьи цеха оборудованы самым передовым оборудованием, которое только существует в мире, в основном, японским, немецким и итальянским.

На предприятиях нашего холдинга действует множество социальных программ, в том числе ориентированных на работу с ветеранами, с детьми сотрудников, корпоративные программы. В течение года на всех предприятиях коллективами проводится конкурс по отбору лучших специалистов на Премию "Тракторных заводов", которая является очень престижной и самой масштабной в рамках отрасли страны. Получить ее - наивысшая честь! И я рад, что в 2013 г. от "Курганмашзавода" премии были удостоены 15 человек в различных номинациях, все они получили нашего корпоративного "Оскара" - статуэтку "Машиностроитель России", золотой значок отличия, а также денежную премию. В честь этих героев труда проводится торжественная церемония награждения, которая организуется в одном из городов, где действуют предприятия Концерна "Тракторные заводы".

Поделюсь гордостью нашего коллектива: в этом году "Курганмашзавод" получил корпоративное переходящее знамя и был признан лучшим предприятием 2013 г. Это для завода, конечно же, событие!

Предприятия "Тракторных заводов" работают единым фронтом, плечом к плечу. Когда нашему заводу было нелегко, мы выживали за счет концерна, а сейчас, когда ситуация стабилизировалась, напротив, уже мы помогаем нашим коллегам.

- Продукцией, с которой ассоциируется КМЗ, всегда была боевая машина пехоты. Справедливо ли это на сегодняшний день?

- А ведь БМП не всегда была основной продукцией нашего завода. Сначала это были редукторы, затем тягачи. Сегодня, вы правы, наша гордость - легендарные боевые машины пехоты, и, думаю, они будут оставаться таковыми еще долгое время. Появляются новые разработки, заключаются госконтракты на закупку этой техники, огромный интерес к ней очевиден со стороны иностранных заказчиков. И говорить о том, что в ближайшее время КМЗ будет паритетно развивать производство гражданской продукции наряду с военной техникой, было бы неверно. Хотя мы всерьез развиваем гражданское направление: транспортные машины ТМ-140, строительно-коммунальные машины МКСМ-800. Есть планы по созданию завода трансмиссий на КМЗ, чтобы изготавливать коробки передач, мосты для техники, выпускаемой концерном, а может быть, и для всего российского автопрома. Для Кургана это достаточно традиционная тема, так как, повторюсь, изначально завод строился для производства редукторов, и трансмиссии тут изначально присутствовали как основная продукция. Но уходить от военной тематики никто не планирует.

- Я знаю, что новая боевая машина пехоты "Курганец-25" на недавней выставке вооружения в Нижнем Тагиле произвела фурор, заставив о себе говорить, и что создание этой БМП стало для завода событием года. Расскажите, что это за машина и в чем ее уникальность?

- Это отличная, совершенно новая машина, и по конструктиву, и по боевым возможностям. Создавалась она коллективом под руководством уникального профессионала - генерального директора, главного конструктора Специального конструкторского бюро машиностроения Сергея Сальникова. Разработка полностью принадлежит СКБМ. Базовым предприятием для ее производства стал "Курганмашзавод". Работали над новой машиной пехоты совместно специалисты СКБМ и КМЗ, продемонстрировав симбиоз передовых конструкторских идей и производственных возможностей, в результате всего за полтора года была создана эта уникальная машина. Причем в рекордные сроки. Сейчас "Курганцу" предстоят испытания, технологические и конструкторские доработки и т. д. Мы к этому готовы и сделаем все, чтобы машина приобрела в полном объеме все заложенные в ней технические качества. Ведь в этой БМП воплощен принципиально новый подход к формированию облика машины в связи с новыми требованиями Министерства обороны Российской Федерации.

В заключение хочу поздравить коллектив "Курганмашзавода" с заслуженным званием "Предприятие года", а также Сергея Сальникова, которому присуждена Михаилом Болотиным Премия президента "Концерна "Тракторные заводы", что и в том, и в другом случае является высочайшим признанием неоценимого вклада в создание конкурентоспособной российской продукции. (Трактор.ру/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: КОМПАНИЯ «БАЕ СИСТЕМЗ» ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ НА ПРОИЗВОДСТВО ГОЛОВНОЙ ПАРТИИ САМОХОДНЫХ АРТИЛЛЕРИЙСКИХ УСТАНОВОК М-109А6 «ПАЛАДИН»

Компания "БАе системз" получила первый контракт на $195 млн. на производство головной партии самоходных артиллерийских установок (САУ) М-109А6 "Паладин". В рамках этого контракта поставка заказанных САУ будет реализована в 2015 г. По этому контракту армия получит 19 САУ, 18 транспортно-заряжающих машин (ТЗМ), 13 комплектов бронезащиты для САУ, 11 комплектов бронезащиты для ТЗМ, а также другое вспомогательное оборудование. Работы по контракту должны быть завершены 29 февраля 2016 г.

Как сообщило Министерство обороны США, суммарная стоимость контрактов на поставку САУ "Паладин" составит $688 млн. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ ОДОБРИЛО ЗАКУПКИ БТР STRYKER НОВОГО ОБРАЗЦА

Министерство обороны США одобрило начало производства БТР "Страйкер" нового образца для укомплектования одной из бригад Вооруженных сил. Об этом сообщила пресс-служба организации PEO Ground Combat systems, отвечающей за постановку оборудования, в т. ч., и бронетанковой техники, в американскую армию. Эта бригада станет третьим по счету подразделением сухопутных войск США, оснащенным БТР нового типа. Главной отличительной особенностью новой машины является корпус типа двойного V, в то время как старые образцы "Страйкера" имели корпус с плоской нижней частью. В настоящее время ВС США располагают 9 бригадами, оснащенными БТР "Страйкер" старого типа и 2 бригадами, в которых используются новые машины. Общее число подразделений останется неизменным, обновленными "Страйкерами" будет оснащена одна из уже существующих бригад.

Общее число новых машин составит 337 единиц. Их закупка планируется в рамках оборонных бюджетов 2014-2016ф. гг. в зависимости от выделяемых бюджетных ассигнований. В настоящее время выдан контракт на приобретение первых 66 машин.

Модернизация БТР будет проходить в соответствии со специальной разработанной "Программой обмена "Страйкеров" (Stryker Exchange Program, SEP). При ее создании тщательно изучалась возможность ремонта и установки компонентов машины старого образца в корпус нового типа. В результате затраты на модернизацию БТР были существенно снижены. Как следствие, вооруженные силы США разместили заказ на модернизацию 337 "Страйкеров".

Представители командования американских ВС отметили, что эта программа поставок является образцом создания эффективного вооружения с минимальными финансовыми затратами. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: УПРАВЛЯЕМЫЙ АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ СНАРЯД «ЭКСКАЛИБУР» ПРОШЕЛ ИСПЫТАНИЯ

Управляемый артиллерийский снаряд (УАС) "Эскалибур-1б" производства компании Raytheon прошел полигонные испытания. Об этом сообщила пресс-служба компании. По данным Raytheon, всего в ходе тестовых стрельб было выпущено 84 снаряда. Большая часть снарядов имела максимальное отклонение от цели в 2 м, что является высоким показателем. В ходе испытаний также были отмечены положительные боевые качества боеприпаса и его соответствие поставленным требованиям Министерства обороны США.

Выстрелы с применением УАС производились из шведской самоходной артиллерийской установки (САУ) "Арчер" и двух американских гаубиц - M109A6 Paladine и LW-155. В 2014 г. будут произведены испытания УАС "Эскалибур", которые покажут его пригодность к серийному производству.

По результатам стрельб было установлено, что снаряд по ряду показателей превзошел свои тактико-технические характеристики. Максимальная дальность поражения цели составила 50,4 км при стрельбы из САУ "Арчер". При испытании совместимости снаряда с американскими артиллерийскими системами была достигнута дальность в 40,54 км, что также оказалось больше заявленных характеристик боеприпаса.

Версия УАС "Эскалибур-1б" производится компанией "Рейтеон" и является дальнейшим развитием боеприпасов "Эскалибур-1а-1" и "Эскалибур-1а-2". Калибр УАС составляет 155 м, он наводится на цель с помощью спутниковой навигационной системы GPS, что обеспечивает высокую точность поражения.

Помимо варианта УАС "Эскалибур-1б" компания "Рейтеон" ведет разработку улучшенной системы навигации для всех снарядов этого класса.

Вплоть до настоящего времени было отстреляно 640 УАС "Эскалибур". Снаряд применяется для точечного поражения целей особой важности. Согласно последним исследованиям, использование одного УАС "Эскалибур" позволяет сэкономить от 10 до 50 обычных снарядов. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮАР: КОМПАНИЯ «ДЕНЕЛ» ВЫПУСТИТ БРОНЕТРАНСПОРТЕР «БАДЖЕР»

Южноафриканская военно-промышленная компания "Денел" приступает к выпуску нового бронетранспортера "Баджер", который со временем должен заменить имеющиеся бронемашины "Патель".

Государственная компания "Армскор", занимающаяся военными закупками, сообщила о подписании нового контракта с "Денел" на производство более 200 "Баджеров" с колесной формулой 8х8 в течение десяти лет. Сумма контракта официально указывается как "миллиарды рандов". По данным СМИ, она составляет около 9 млрд. рандов ($900 млн.).

"Заказ на производство "Баджеров" открывает важную главу в истории вооруженных сил ЮАР, поскольку повышает боеспособность войск в проведении миротворческих операций в странах Африки", - сказал секретарь Министерства обороны Сэм Гулубе.

"Это самый значительный оборонный контракт, подписанный за последние десять лет", - отметил глава "Денел" Риаз Салоджи.

Первоначальной разработкой платформы новой машины занималась финская компания "Патриа", однако теперь ее производство полностью организовано в ЮАР. По сравнению с "Патель" новый БТР обладает большей огневой мощью, мобильностью и защитой. ЮАР планирует в дальнейшем наладить экспорт "Баджеров".

По данным военного издания Jane's Defence Weekly, контракт на производство 238 БТР был подписан после шести лет отсрочек. Ранее планировалось купить 264 "Баджера" на $1,2 млрд. Большая часть машин будет изготавливаться на предприятии "Денел" в Литтлтоне под Преторией. (ИТАР-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ПОДШИПНИКОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

США: THE TIMKEN COMPANY ОБЪЯВИЛО О РЕЗУЛЬТАТАХ РАБОТЫ В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА

Производитель подшипников The Timken Company объявил о результатах работы в третьем квартале. Объем продаж составил $1,1 млрд., что на 7% ниже показателей 2012 г. Ухудшение экономических показателей аналитики компании объясняют ослаблением спроса со стороны конечных рынков. Чистая прибыль в третьем квартале составила $52,2 млн. или $0,54/акция. В прошлом году прибыль была $80,9 млн. или $0,83/акция.

Снижение частично было компенсировано невысокой стоимостью сырья и отсутствием необходимости финансировать ряд закрытых производств. Руководство компании, однако, заявило, что результаты прошедшего квартала оказались ниже запланированных. Всего за девять месяцев The Timken Company сгенерировала текущую прибыль в $210 млн. или $2,18/акция, что существенно меньше показателей прошлогоднего периода. Аналитики компании пересмотрели прогнозы относительно результатов всего года и высказали предположение, что итоговые продажи будут ниже на 13% прошлого года.

За прошедший квартал The Timken Company сделала заявление о масштабной реорганизации компании. Согласно плану, компания будет разделена надвое - одна компания будет заниматься сталелитейным бизнесом, а другая производством подшипников и трансмиссионных компонентов. Вновь образованная инженерная компания для производства стали будет функционировать абсолютно независимо. Согласно плану по расширению производственного портфолио, под маркой Timken были выпущены новые подшипниковые узлы SNT и уплотнение, представлен датчик положения, использующий последние технологии магнитного кодирования. В последние несколько лет руководство The Timken Company старалось трансформировать и диверсифицировать бизнес, обеспечить хорошие финансовые показатели, расширяя производимые продуктовые линии, увеличивая номенклатуру выпускаемых подшипников и компонентов, стремилась выйти на новые рынки, совершая приобретения компаний из смежных бизнесов, интенсифицируя коммерческие усилия по всему миру. Однако пока, судя по результатам деятельности, переломить ситуацию пока не удается. (www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ГРУППЫ AB SKF В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА

Стали известны результаты работы шведского производителя подшипников Группы SKF за три квартала. Объем продаж составил 15,623 млн. шв. крон, что совсем немного превышает показатели третьего квартала в 15,486 млн. шв. крон. Операционная прибыль составила 1,923 млн. шв. крон - так же незначительно выше прошлогодних показателей в 1,908. Однако, чистая прибыль снизилась - с 1,251 до 1,165 млн. шв. крон. Продажи SKF в третьем квартале в рамках поставок автомобильных подшипников и продуктов показали достаточно хороший результат, однако, в индустриальном секторе результаты оказались хуже. Лучше всего ситуация в аэрокосмической отрасли, где продажи выросли на 6%, в энергетическом секторе в сегменте возобновляемых источников энергии и железнодорожном секторе с ростом продаж на 4%. В третьем квартале в Европе продажи увеличились на 1%, в Латинской Америке - на 9%, на 5% в Азии и на 8% в Африке и на ближнем Востоке. Однако по результатам 9 месяцев в Европе и Северной Америке наблюдается падение на 4%, на 3% в Азии и только в Латинской Америке рост на 10%.

За прошедшие девять месяцев Группа SKF была размещена в списке наиболее устойчивых компаний мира согласно индексам Dow Jones Sustainability World Index (DJSI) и Dow Jones Sustainability Index для Европы. Было объявлено о приобретении американской компании по производству тонкосекционных подшипников Kaydon. Стоимость сделки составит около $1,25 млрд. Подшипниковый завод SKF в китайском Даляне получил золотой LEED сертификат и стал первым предприятием SKF в Китае и четвертым в мире, удостоившимся данного сертификата. Подшипники среднего диаметра, выпускаемые на заводе предназначены для промышленных нужд: для промышленных электромоторов, для деревообрабатывающего и металлообрабатывающего оборудования, целлюлозно-бумажного производства и для возобновляемых источников энергии. Группой SKF было заключено два соглашения с Fiat на подставку ступичных подшипниковых узлов для четырех разных моделей автомобилей. Примечателен был контакт с китайской компанией на 22 млн. шв. крон на поставку подшипников для модернизации углеперерабатывающего предприятия.

В части новых контрактов особенно примечательными были: соглашение с китайским производителем ветроэнергетических турбин Goldwind о поставке подшипников Nautilus, заказ на подшипники для высокоскоростных поездов от Tangshan Loco и Changshun Railway. Были выпущены новые подшипники: новая серия прецизионных подшипников для применения в деревообрабатывающем оборудовании, однорядные радиально-упорные подшипники с двумя бесконтактными уплотнениями, выделяющие меньше тепла при эксплуатации и имеющие продолжительный срок службы. Подшипники могут использоваться в насосах, электромоторах, коробках передач.

В Группе SKF в 130 странах работает около 46000 сотрудников и присутствует около 15000 дистрибуторов подшипников, уплотнений, смазок, мехатронных и прочих промышленных продуктов и решений компании.

Созданная в 1907 г. марка SKF входит в число лидеров по производству подшипниковой стали и подшипников, широко использующихся в машинах и механизмах для нефтяной и газовой отрасли. Производственная программа SKF включает радиальные шарикоподшипники, цилиндрические роликоподшипники, конические и игольчатые роликовые подшипники, упорные подшипники, сферические роликоподшипники, подшипники-опорные ролики, подшипниковые узлы, уплотнения системы линейного перемещения, мехатронные продукты. Среди направлений производственной деятельности SKF - восстановление подшипников качения и обслуживание шпинделей, разработка решений в области систем смазок, производство уплотнений по индивидуальным заказам, услуги механической обработки и выверки оборудования, проектирование и обслуживание систем мониторинга состояния, ремонт изделий для технического обслуживания, центр обеспечения надежности, анализ причин отказов подшипников, изготовление подшипников на заказ и другие услуги. (www.podshipnik.ru/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

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

ПРИБОРОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «ЗАВОД «ФИОЛЕНТ» НАМЕРЕНО ОСВОИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПЕРСПЕКТИВНОЙ НАВИГАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

ПАО "Завод "Фиолент" осваивает производство четырех перспективных навигационных изделий - акселерометров А-30 и А-15, датчика угловой скорости ДУС-25 и инерциального измерительного модуля ИИМ. Об этом сообщил генеральный директор ГК "Укроборонпром" Сергей Громов, сообщила пресс-служба госконцерна.

В настоящее время на заводе, который находится в управлении "Укроборонпрома", изготавливается серийная партия акселерометров А-30, изготовлен макетный образец блока из 3 акселерометров А-15, изготавливаются опытные образцы ДУС-25, ведется изготовление макетного образца ИИМ. "Освоение данных инновационных разработок позволит углубить внутреннюю кооперацию предприятий концерна, повысить технологический уровень производства, реализовывать политику импортозамещения", - утверждает Громов.

Уникальность акселерометров А-30 и А-15 разработки завода "Фиолент" состоит в их бронзовом чувствительном элементе. Благодаря этому элементу акселерометр А-30 по параметрам измерения находится на уровне лучших зарубежных аналогов и обладает более высокой ударной прочностью. В настоящее время российские предприятия не смогли освоить производство таких элементов. В акселерометре А-15, в отличие от других, в том числе российских акселерометров, установлен индукционный датчик угла, позволяющий в разы уменьшить стоимость готового изделия и обеспечивающий ему минимальные габариты. Уникальность ДУС-25 - в его металлическом волновом резонаторе высокой добротности, что позволяет существенно снизить шумы выходного сигнала прибора и в то же время обеспечить повышенную ударную устойчивость. Чувствительный элемент ДУС-25 обладает меньшими габаритными размерами, чем у волоконно-оптических гироскопов такого же класса. Вибрационные гироскопы ДУС-25 по критерию "цена-качество" превосходят лучшие зарубежные волоконно-оптические гироскопы. На базе разрабатываемых изделий создаются бесплатформенные инерциальные навигационные системы (БИНС), которые являются основой навигационных комплексов летательных аппаратов, ракет, кораблей, подводных лодок. Они дают полную информацию о навигационных параметрах движения - углах курса, крена, скорости движения, координатах объекта.

"Завод "Фиолент" успешно осваивает полный цикл производства высокотехнологичных изделий, имеющих уникальные характеристики. Предприятие готово обеспечить такими изделиями украинских потребителей и выйти со своей продукцией на мировой рынок", - отметил Громов. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

УКРАИНА: ГП «ИЗЮМСКИЙ ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» ПОЛУЧИЛО СЕРТИФИКАТ

Государственное предприятие "Изюмский приборостроительный завод" (Изюм Харьковской обл.) 22 октября получило сертификат соответствия международному стандарту качества ISO 9001:2008. Об этом говорится в сообщении компании. "Международным сертификатом компании Bureau Veritas официально подтверждено, что система управления качеством Государственного предприятия "Изюмский приборостроительный завод" отвечает требованиям стандарта ISO 9001:2008 в сфере производства оптических приборов, а также производства оптического стекла (заготовок и деталей)", - сказано в сообщении.

В сообщении отмечается, что аттестации предшествовало приведение в соответствие требованиям международного стандарта ряда аспектов деятельности предприятия. Сертификат действует до 21 октября 2016 г.

Изюмский приборостроительный завод специализируется на производстве оптического стекла, а также оптических и оптико-электронных приборов различного назначения, в том числе приборов наведения для противотанковых комплексов и оптико-электронных прицельных комплексов для систем управления огнем бронетехники. (Metalmonitor/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

БЕЛАРУСЬ: ЕВРОПЕЙСКИЙ БАНК РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ (ЕБРР) ПРЕДОСТАВИЛ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЮ МЕДИЦИНСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) предоставил финансирование производителю медицинского оборудования в Беларуси, сообщили в банке. "Семилетний кредит ЕБРР позволит ГК "Медин", которая входит в десятку крупнейших производителей операционных столов в мире, более чем в два раза увеличить производственные возможности. Средства кредита ЕБРР в 4,16 млн. евро будут направлены на закупку оборудования для металлообработки основных компонентов для производства операционных столов и медицинской мебели", - уточнили в банке.

Долгосрочное финансирование ЕБРР позволит "Медину" удовлетворить растущий спрос на медицинскую продукцию, обусловленный развитием сектора частных медицинских услуг и программами модернизации государственных систем здравоохранения Беларуси, России, Казахстана, Украины. Около 85% продукции, выпускаемой "Мединым", поставляется на экспорт более чем в 20 стран. "Мы впечатлены квалификацией менеджмента и профессионализмом инженеров группы "Медин", а также достижениями частного белорусского бизнеса на мировом рынке медицинского оборудования. Мы считаем, что компания имеет большой потенциал, и участие в этом проекте позволит ЕБРР поддержать динамичную белорусскую компанию в ее стремлении предложить современные медицинские технологии потребителям", - заявил глава представительства ЕБРР в Беларуси Фрэнсис Делей.

Производство операционных столов - высокотехнологичный процесс, для которого требуется до 1 тыс. деталей, каждая из которых должна быть сертифицирована. Компания "РЕСИФ Технологии Бел", входящая в группу "Медин", была первой в Беларуси, чья система менеджмента качества была сертифицирована на соответствие международным стандартам для авиационной промышленности EN9100. "Медин" также имеет сертификаты менеджмента ИСО-9001 и ИСО 13485. "Инвестиции в современное производственное оборудование и технологии - это то, что редко могут себе позволить небольшие белорусские предприятия: получить кредит в валюте в Беларуси на такие цели очень сложно, а рублевые кредиты слишком дороги. Мы очень рады, что благодаря сотрудничеству с ЕБРР у нас есть такая возможность. Банк, будучи очень крупной и уважаемой структурой, проявил немалую гибкость и готовность идти навстречу клиенту во время наших переговоров", - сказал председатель правления группы компаний "Медин" Андрей Елисеев.

Группа "Медин" была учреждена в 2000 г., разрабатывает, производит и продает операционные столы, гинекологические кресла, медицинскую мебель и иную продукцию общебольничного назначения. (БЕЛТА/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КАЗАХСТАН: В ШЫМКЕНТЕ ПРОИЗВЕЛИ ПЕРВЫЙ РЕНТГЕН-АППАРАТ

Первый рентген-аппарат местного производства выпущен в Шымкенте.

Как сообщает пресс-служба городского акимата, аппарат выпущен на предприятии "Казмедприбор". В рамках совместного проекта с японской фирмой по выпуску диагностического медицинского оборудования отрабатываются технологии всех этапов производства.

Шымкентское предприятие планирует выпускать несколько видов рентген-аппаратов: передвижной рентгеновский комплекс и рентгенографические системы.

На предприятии есть возможность выпускать до 60 тыс. единиц медтехники. Этот проект был реализован в рамках государственной программы "Саламатты Казакстан" и вошел в Региональную карту ГПФИИР РК.

До конца года "Казмедприбор" должен выполнить госзаказ на производство 300 автомобилей скорой медицинской помощи. (Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «АЛЬФА» РАСТОРГАЕТ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ СИРИИ 15 ТЫС. ЛАЗЕРНЫХ ЦЕЛЕУКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ПРИЦЕЛЬНОЙ СТРЕЛЬБЫ

ОАО "НПО "Альфа" (входит в холдинг "Швабе") расторгает контракт на поставку Сирии 15 тыс. лазерных целеуказателей для осуществления прицельной стрельбы из огнестрельного оружия. Об этом на выставке "Интерполитех-2013" сообщил заместитель генерального директора предприятия Олег Быстров.

По его словам, "мы уже передали на вооружение сирийской армии несколько десятков тысяч лазерных целеуказателей. Очередной контракт - на поставку 15 тыс. приборов - мы расторгаем ввиду известных обстоятельств". (ИТАР-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СРЕДСТВ СВЯЗИ

Анализ

КАЗАХСТАН: РАЗВИТИЕ M2M-ТЕХНОЛОГИЙ - ОТ АВТОМАТИЗАЦИИ БЫТОВОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ ДО ГОССТРУКТУР МЕСТНОГО УРОВНЯ

Если в течение последних 10 лет слушать звуки, передающиеся по мобильной связи, то по крайней мере в Западной Европе и США только половина из них придется на человеческие голоса, тогда как другую половину будут составлять гул и жужжание данных, перетекающих от одного устройства к другому по системе M2M мобильных коммуникаций, пишет издание content-review.com.

Такое замечание не случайно. По масштабам распространения M2M-технологий лидируют США. Только по итогам 2011 г. в Америке число M2M-подключений составило 26,8 млн. На 2-м месте оказался Китай с его 20 млн. подключений. В остальных странах количество подключений не превышало 6 млн.

В Казахстане рынок M2M все еще формируется, поскольку данные решения появились только два-три года назад, когда сотовые операторы включили в явном виде в свои продуктовые линейки услуги M2M.

По словам Светланы Черненко, главы представительства iKS-Consulting в Казахстане, несмотря на номинально длительный срок существования данного рынка, его размеры пока остаются весьма скромными. "По итогам 2012 г., согласно нашим оценкам, рынок M2M в натуральном выражении составлял порядка 250 тыс. устройств", - говорит она.

Несмотря на то что рынок растет на 10-15% в год, как сообщили в ТОО "КаР-Тел", проникновение M2M-услуг в Казахстане на сегодняшний день находится на уровне 1%. Что касается нашего северного соседа - России, то, по некоторым данным, за 2012 г. уровень проникновения M2M-услуг в ней не превышал 10%, тогда как в Швеции этот показатель равняется 27%, а в Норвегии - 12%.

При этом в ближнесрочной перспективе рост рынка может составить не менее 20%, судя по опыту спроса на M2M-услуги на российском рынке. "К 2017 г. рынок составит более 1 млн. устройств. Но это приблизительные данные, так как во многом рост зависит от законодательных норм. Например, оснащение всех автомобилей автотрекерами или переход всех счетчиков на дистанционный контроль (КСК и т. п.)", - отметил Байрам Азизов, старший эксперт по связям с общественностью ТОО "КаР-Тел" (ТМ Beeline).

Стоит отметить, что поскольку обмен данными между устройствами осуществляется в сетях сотовой связи, то прямо или опосредованно все операторы сотовой связи являются участниками рынка M2M. Но, по словам Черненко, существуют сервисные компании, предлагающие услуги мониторинга, которые, как правило, предоставляют SIM-карту для передачи данных в комплекте с основным оборудованием.

Хотя существуют отдельные системы M2M, использующие фиксированную связь, подавляющее большинство использует связь беспроводную. Это очень удобно, поскольку работающую на беспроводной связи систему можно развернуть, расширить или преобразовать всего лишь за несколько часов. Не надо тратить деньги и время на прокладку кабелей и проводов. В 2011 г. крупнейшим в мире оператором по числу M2M-абонентов стала China Mobile. На 2-м месте оказалась AT&T. Последним в тройке лидеров стал Vodafone. Кроме того, в топ-5 операторов входили Verizon Wireless и T-Mobile.

Сейчас мировыми лидерами в сфере M2M на мировом рынке стали компании из США, такие как AT&T, Sprint, Verizone, и такие европейские компании, как Telenor Connexion, Vodafone, Telstra и другие. Для расширенного использования в различных отраслях понадобится множество сотовых M2M-устройств, сейчас прогнозируется, что при среднегодовых темпах роста на уровне 25,1% к 2015 г. число таких устройств дойдет до 95,7 млн. За этот период будет происходить рост количества подключений в среднем на 32% в год, так что к 2015 г. общее их количество достигнет 294,1 млн.

Эксперты утверждают, что по мере обеспечения практически всего населения Земли мобильными телефонами постепенно возникает новый тип абонента мобильной связи в качестве пользователя - машины. Сим-карты начинают появляться в самых неожиданных местах, таких как розетки, мусорные баки уличные скамейки, автомобили и даже собачьи ошейники. Способностью автоматически общаться между собой через беспроводные сети обладают много миллионов абонентских устройств, начиная от электронных книг и заканчивая автомобилями. Например, в Бразилии закон обязывает в каждый автомобиль

встраивать модуль для определения местоположения.

Несмотря на довольно юный возраст (пионеры данного рынка имеют уже 8-10-летний стаж работы), "умные машины" начали функционировать в самых разнообразных отраслях, и с каждым годом таковых становится все больше. Наиболее популярными на сегодня сферами применения являются банки и платежные системы, транспорт и логистика, безопасность, а также технологические АСУ естественных монополий, промышленных предприятий, такие как энергетика, системы безопасности, автоматизация промышленных процессов, ЖКХ и другие, в потребительской электронике и во множестве других сфер.

Среди всего этого многообразия имеется три самых крупных сегмента, на которые приходится более половины всех M2M-подключений в мире. На 1-м месте - сегмент ЖКХ. На 2-м - сегмент промышленности, а на 3-м - коммерческий автотранспорт и отслеживание перемещения транспорта, грузов и курьеров. Последний сегмент становится одним из самых активных направлений развития рынка M2M.

В Казахстане, по словам Светланы Черненко, основу рынка составляют услуги автомониторинга. Этот сегмент традиционно служит родоначальником рынка M2M. Вторым по числу подключенных устройств является сегмент платежных терминалов (банкоматы, аппараты экспресс-оплаты, POS-терминалы).

В России наибольший уровень проникновения M2M отмечен в таких областях, как финансы, страхование и добывающие отрасли.

Предполагается, что следующая волна M2M-технологий найдет множество применений в сфере здравоохранения, а также в дальнейшей, более расширенной автоматизации производства и автоматизации бытовой электроники. Также ожидается устойчивый спрос на рынках охраны, удаленного видеонаблюдения, розничной торговли и во всех остальных сферах, где возможна автоматизация процессов. Более того, считают, что новые возможности для применения M2M наличествуют даже в сфере госструктур местного уровня.

По оценкам Frost & Sullivan, приоритетными в M2M станут предложения для малого и среднего бизнеса. То, что эта технология попала в сферу интересов бизнеса, вполне понятно, ведь она помогает сэкономить, позволяя отказаться от расходов на зарплату персонала и повышая надежность и быстродействие служб.

Так что межмашинные коммуникации (M2M) превратились в один из самых быстрорастущих сегментов рынка услуг связи. M2M-технологии находят все больше применения в самых разнообразных отраслях, но при этом возникают отдельные проблемы или помехи, тормозящие прогресс в этой многообещающей области.

Что касается объема передаваемых данных, то пока что с этим нет проблем, но они могут возникнуть в будущем. Поскольку задействованные в M2M устройства "от природы болтливы", то предполагается, что они создадут значительный трафик мобильных данных, побудив операторов более эффективно управлять своими мобильными сетями и создавать потенциал, чтобы удовлетворить растущий спрос из-за увеличения числа подключаемых устройств.

Более насущной проблемой для M2M сейчас оказалась угроза безопасности. Глава Beecham Робин Дюк-Вулли отметил высокую частоту поломок и распространения вирусов в оборудовании M2M. По его мнению, главная причина такого высокого риска - это необновленное вовремя программное обеспечение. Он отметил, что довольно часто M2M-системы продолжают долгое время использовать софт уже после того, как его перестал поддерживать разработчик. Такие системы наиболее уязвимы и в любой момент могут подвергнуться вредоносным атакам. Ясно, что работать на старом софте куда дешевле, чем покупать новое оборудование, поэтому многие не придают значения безопасности. При этом угрозы безопасности могут быть не только целенаправленными, но и спонтанными, "бытовыми". К примеру, работу одного или даже нескольких датчиков способно нарушить случайное эсэмэс из рассылки или лотереи.

Что касается России, то среди главных проблем, сдерживающих развитие рынка M2M, можно назвать высокие тарифы на услуги M2M и низкую скорость соединения с M2M-устройствами.

Основной сдерживающий фактор в Казахстане - это латентный спрос на M2M-услуги. На сегодняшний день данные услуги пользуются спросом исключительно в корпоративном сегменте. Как отмечает Черненко, поставщикам необходима существенная "просветительская работа", чтобы раскачать рынок, донести до потенциальных пользователей все плюсы от использования данных услуг. "Поэтому мы и говорим о необходимости консолидации усилий сотовых операторов и сервис-провайдеров в совместном продвижении услуг M2M", - подчеркнула она.

Кроме того, до последнего времени одним из серьезных препятствий, тормозящих распространение услуг M2M среди корпоративных клиентов, оставались вопросы роуминга и стандартизации. По данным Frost & Sullivan, проблема роуминга является одной из главнейших проблем для этого сектора телекоммуникационного рынка, она тормозит использование M2M не только крупными компаниями, но также малым и средним бизнесом.

К счастью, недавно появились надежды на скорое решение этих проблем благодаря умелым действиям Международного M2M-альянса. 25 февраля на Всемирном мобильном конгрессе - 2013 (MobileWorldCongress, MWC) в Барселоне он продемонстрировал возможности единой сим-карты и единой интернет-платформы в ходе MWC-2013. Такие решения способны придать дополнительное ускорение развитию глобального и российского M2M-рынков.

Главное же направление, в котором действуют разработчики, - переход к облачным вычислениям. Перевод сервисов M2M на облачные вычисления поможет заказчикам быстрее войти на рынок M2M, ввиду того что понадобится меньше начальных инвестиций, а пуск сервисов значительно ускорится.

Облачные решения в высшей степени многообещающая область, в частности, это было продемонстрировано в августе 2012 г. германской Vodafone и IBM на выставке бытовой электроники IFA в Берлине. Они показали технологии мобильного управления стиральной машиной и другими "умными" бытовыми устройствами, подключенными к телекоммуникационной платформе Vodafone Global M2M Platform, действующей на новой платформе для сервисов облачных вычислений Smart Cloud Service Delivery Platform, разработанной в IBM.

***

Межмашинное взаимодействие (машинно-машинное взаимодействие, Machine-to-Machine, M2M) - общее название технологий, которые позволяют машинам обмениваться информацией друг с другом, или же передавать ее в одностороннем порядке. Это могут быть проводные и беспроводные системы мониторинга датчиков или каких-либо параметров устройств (температура, уровень запасов, местоположение и т. д.). Одним из подклассов M2M является межмашинное взаимодействие с использованием мобильных решений, для него также может использоваться аббревиатура M2M (Mobile-to-Mobile). (Forbes.kz/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КАНАДА: КОМПАНИЯ BLACKBERRY INC. НЕ НАМЕРЕНА ПРОДАВАТЬ БИЗНЕС

Канадская телекоммуникационная компания BlackBerry отказалась от планов по продаже бизнеса.

В рамках программы по привлечению инвестиционных средств в $1 млрд. гендиректор компании Торстен Хейнс покинет пост, его обязанности временно перейдут к Джону Чену, передает Reuters.

Биржи незамедлительно отреагировали на эту новость: акции компании "просели" на 16,5%. За последние несколько лет ценные бумаги фирмы упали в стоимости с $230 до $6,3 за штуку.

В сентябре стало известно, что BlackBerry заключила предварительное соглашение о продаже всех активов компании Fairfax Financial за $4,7 млрд. Впоследствии у Fairfax возникли трудности с финансированием покупки, и BlackBerry возобновила переговоры с компаниями Lenovo, Cisco, Google, SAP, Intel, LG и Samsung. Среди возможных покупателей также фигурировало имя экс-главы Apple Джона Скалли. Канадская фирма надеется найти партнера, который выкупит ее долговые обязательства.

BlackBerry, чьи телефоны с физической клавиатурой получили широкую популярность в начале 2000-х годов, в последнее время испытывала жесточайшее давление со стороны производителей смартфонов с сенсорным экраном, в первую очередь Apple и Samsung.

Последней отчаянной попыткой вернуть долю на рынке стал пуск устройств с новой операционной системой Z10. Новая модель получила положительные отзывы, но компании так и не удалось отвоевать прежнюю популярность. Чистый операционный убыток организации во II квартале составил $950-995 млн.

Все больше бывших клиентов разочаровываются в BlackBerry. В июне стало известно, что южнокорейская корпорация Samsung в ближайшее время может заключить контракт с Федеральным бюро расследований (ФБР) США на поставки смартфонов. Ранее этим занималась канадская фирма.

Ранее неоднократно сообщалось о том, что компанию BlackBerry в разное время собирались приобрести американские компании Apple и Facebook, а также китайская Lenovo.

В сентябре BlackBerry заключила предварительное соглашение о продаже компании за $4,7 млрд. консорциуму инвесторов во главе с Fairfax Financial, которая является крупнейшим акционером канадского вендора. Среди прочих возможных покупателей производителя смартфонов числятся инвестиционный фонд Cerberus Capital Management LP и сооснователь BlackBerry Майк Лазаридис. Также к активам BlackBerry присматриваются Cisco, Google и SAP.

В сентябре BlackBerry объявила о предстоящем увольнении более трети сотрудников, около 4,5 тыс. человек по всему миру в связи с финансовыми трудностями. До этого сообщалось, что BlackBerry может стать частной. Источники, близкие к руководству компании, отмечали, что совет директоров все чаще приходит к мысли об этой мере, которая даст небольшую передышку и позволит решить проблемы компании.

II квартал вендор завершил с чистым убытком в $965 млн. против $229 млн. годом ранее. Кроме того до конца года ему предстоит списать до $1 млрд. (такова стоимость не проданных компанией смартфонов) и сократить штат на 40%.

Компания BlackBerry (ранее - RIM) была создана в Канаде в 1984 г. Долгое время она занималась техническими разработками в области телекоммуникации. В 1990-е годы RIM начала разрабатывать пейджеры, а в 2002 г. создала первый смартфон. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ТАЙВАНЬ: HTC CORP. ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕНЕСТИ ВЫПУСК СМАРТФОНОВ НА МОЩНОСТИ КОНТРАКТНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Тайваньская компания HTC планирует отказаться от собственной сборки смартфонов и перенести ее на мощности контрактных производителей. Таким образом, компания намерена сократить издержки и снизить себестоимость части устройств.

Издание Digitimes, ссылаясь на отраслевые источники, сообщает, что компания уже ведет переговоры с несколькими контрактниками, включая Wistron, производящего устройства Blackberry, и Hon Hai Precision, "дочку" Foxconn.

В компании понимают, что такой шаг является кардинальной перестройкой бизнес-процессов и стратегии. Сейчас HTC производит смартфоны на заводах в Китае и на Тайване.

Начиная с августа 2011 г. компания стабильно сокращает выпуск, уступая все большую долю рынка своим конкурентам. В настоящее время HTC так и не сумела вернуться в Топ-5 крупнейших производителей мобильных устройств.

Ранее в прессе появилась информация о том, что HTC остановила работу как минимум одной из четырех главных производственных линий, на которой выпускалось от 20% общего объема продукции.

По мнению осведомленных источников, объем выпуска продукции компании сократится на 1 млн. смартфонов в месяц, в то время как общая мощность производства составляет 4,5 млн. устройств в месяц.

В мае на полках магазинов появилась последняя версия устройств HTC флагманской серии One, и если тогда продажи шли активно, то в начале лета они сошли на нет. Уже в июне продажи оказались на 26,4% ниже, чем годом ранее.

Третью четверть года HTC завершила с первым за всю историю квартальным убытком в 2,97 млрд. тайваньских долларов (около $101 млн.). Выручка компании упала на 33% относительно 2012 г. и составила 47 млрд. тайваньских долларов ($1,6 млрд.).

Представители компании отрицают факт сокращения производства, при этом отказываясь давать детальные комментарии по данному вопросу. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФИНЛЯНДИЯ: ЧИСТЫЙ УБЫТОК NOKIA ЗА III КВАРТАЛ 2013 ГОДА УМЕНЬШИЛСЯ

Чистый убыток (приходящийся на долю акционеров материнской компании) одного из крупнейших в мире производителей сотовых телефонов - финской Nokia - за III квартал сократился в 10,5 раза и составил 91 млн. евро против убытков в 959 млн. евро по итогам аналогичного периода 2012 г. Об этом говорится в отчете Nokia.

Чистый объем продаж Nokia в отчетном квартале составил 5,66 млрд. евро, что на 22% меньше аналогичного показателя годовой давности (7,24 млрд. евро). Операционная прибыль за III квартал составила 118 млн. евро, против убытка на уровне 564 млн. евро за III квартал 2012 г.

Чистый убыток на акцию компании составил 0,02 евро. Скорректированная прибыль составила 1 евроцент на акцию, в то время как аналитики ожидали нулевого показателя по скорректированной прибыли на акцию при выручке 5,92 млрд. евро.

Nokia является одним из мировых лидеров в области мобильных коммуникационных технологий. Компания занима-

ется производством мобильной аппаратуры и разработкой программного обеспечения для мобильных телефонов и КПК. В начале сентября стало известно, что корпорация Microsoft покупает отделение Nokia по производству мобильных устройств за $72 млрд. Штат сотрудников компании превышает 123 тыс. человек (включая сотрудников подразделения Nokia Siemens Networks), причем значительная их часть трудится в области исследований и разработок R&D (около 30% всего персонала). Продукция компании реализуется в 160 странах. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФИНЛЯНДИЯ: NOKIA ПОСЛЕ ПРОДАЖИ ТЕЛЕФОННОГО БИЗНЕСА МОЖЕТ ПОГЛОТИТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ALCATEL-LUCE

Nokia после продажи телефонного бизнеса может поглотить подразделение Alcatel-Lucent.

После получения денег за продажу телефонного бизнеса Microsoft объем денежных средств Nokia увеличится на 5,44 млрд. евро и превысит 14 млрд. евро, став восьмым по величине среди нефинансовых организаций Европы.

Аналитики предполагают возможность приобретения финской компанией за $1-2 млрд. подразделения Alcatel-Lucent, занимающегося производством оборудования для беспроводных сетей. Даже заплатив эту сумму, у Nokia останется достаточно средств для выплаты акционерам дивидендов в $0,4 на акцию. В то же время генеральный директор Alcatel-Lucent Мишель Комб ищет способы возродить убыточную французскую компанию, например, путем продажи ее активов, покупка которых может помочь Nokia сократить разрыв с лидерами рынка Ericsson с долей 36% и Huawei с 32%.

По мнению аналитика Сами Саркамиса из Nordea Bank AB, данная сделка довольно логична и очень вероятна, так как вскоре финский вендор получит необходимую финансовую гибкость для ее совершения, в то время как французская компания ищет способы выхода из сложившегося кризиса.

Чистый убыток Alcatel-Lucent по итогам II квартала составил 885 млн. евро, что в 2,23 раза больше убытка за аналогичный период прошлого года. Это связано с проведением реорганизации компании и потерями от обесценившихся нематериальных активов.

Ежегодный оборот бизнеса Nokia Solutions and Networks, который вскоре будет приносить компании 90% выручки, составляет 13 млрд. евро. В том случае если финский вендор поглотит Alcatel-Lucent, ежегодный оборот Nokia увеличится еще на 3,4 млрд. евро. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: СМАРТФОН SAMSUNG GALAXY S5 ВЫПУСТЯТ БЕЗ РЕВОЛЮЦИОННОГО ПРОЦЕССОРА С 64-БИТНОЙ АРХИТЕКТУРОЙ

Ранее некоторые высокотехнологические СМИ подхватили сообщение о том, что корейцы снабдят новый флагманский смартфон микропроцессором собственного производства под брэндом Exynos. Этот чип должен был разрабатываться с 64-битной архитектурой и выпускаться по техпроцессу 14 нм.

Судя по всему, Samsung попытается выпустить Galaxy S5 уже в январе, а не в марте, как предполагалось ранее. К этому сроку, как считают эксперты, ничего революционного компания разработать не успеет. В то же время, 64 бита все-таки могут покориться новой Galaxy, возможно, благодаря процессорам Qualcomm. Камни Exynos и техпроцесс 14 нм - не фантастика, но пока корейский игрок не готов пустить их массовое производство, утверждает аналитический портал из Гонконга Counterpoint Research.

В данный момент Samsung может производить процессоры только по техпроцессу 28 нм и компании пришлось бы "перепрыгнуть" промежуточный этап в миниатюризации работы с транзисторами, 20 нм, который считается ультрасовременным. Главный конкурент, Apple, готовится выпускать чип A8 по техпроцессу 14 нм лишь в 2015 г., что еще раз указывает на невозможность пуска массовых сборочных линий таких камней в данный момент.

Также эксперты Counterpoint Research утверждают, что Galaxy S4 в августе оставался самым популярным смартфоном, несмотря на то что продажи упали до 5 млн. Но эти цифры стоит принимать с долей скепсиса, так как продажи iPhone 5 в версиях 16 и 32 Гб почему-то были разделены. Если сложить обе версии и посчитать результаты iPhone 5 как единой модели, она, скорее всего, побеждает Galaxy S4. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЮЖНАЯ КОРЕЯ: SAMSUNG ELECTRONICS В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА УВЕЛИЧИЛА ПРОДАЖИ СМАРТФОНОВ

Мировые отгрузки смартфонов в III квартале достигли рекордно высокого уровня, свидетельствуют данные исследования, опубликованного компанией Strategy Analytics. При этом оказалось, что крупнейшая доля рынка принадлежит корпорации Samsung.

В соответствии с обнародованными результатами исследования впервые за трехмесячный период по всему миру было продано более 250 млн. смартфонов, что на 45% больше, чем в прошлом году.

По словам аналитиков из Strategy Analytics, в предыдущем квартале корпорация Samsung смогла реализовать в 2 раза больше мобильных телефонов, чем еще один лидер данного рынка - производящая iPhone компания Apple.

В основном рост южнокорейского гиганта в данном сегмента был связан с высокой популярностью нового фаблета Note 3 и бюджетных девайсов, таких как Galaxy Y, в то время как продажи флагманской модели Galaxy S4 начали замедляться.

По данным отчета, отгрузки смартфонов Samsung в III квартале выросли на 55% и достигли 88,4 млн. устройств, таким образом доля рынка этой компании в анализируемом периоде составила 35%.

Для сравнения, в трехмесячном периоде с июля по сентябрь показатели корпорации Apple поднялись на 26% до 33,8 млн. iPhone. Доля этого производителя на рынке снизилась до 13% с 16% в III квартале прошлого года.

Тем не менее, несмотря на то, что купертинская компания не стала лидером по продажам смартфонов, Apple продолжает демонстрировать высокие финансовые результаты. По прогнозу Strategy Analytics, в следующем квартале компанию ожидает рост продаж.

Чистая прибыль корпорации Samsung Electronics в III квартале выросла на рекордные 26% благодаря высокой выручке от смартфонного и процессорного подразделений. Чистая прибыль южнокорейской компании в трехмесячном периоде с июля по сентябрь выросла до рекордных 8,24 трлн. вон ($7,76 млрд.), с 6,56 трлн. вон в 2012 г. Продажи корпорации выросли на 13,2% до 59 трлн. вон. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД» (ХТЗ) ОБВИНИЛИ В УСТАНОВКЕ НА ТРАКТОРЫ КИТАЙСКИХ МОСТОВ

Харьковский тракторный завод в одностороннем порядке разорвал контракт с Лозовским кузнечно-механическим заводом на поставку мостов для тракторов ради того, чтобы использовать китайские мосты, предназначенные для автобусов. Об этом заявил почетный президент корпорации "УПЭК", депутат Верховной Рады Анатолий Гиршфельд.

По словам Гиршфельда, китайские мосты, которые закупает ХТЗ, не соответствует ГОСТам, в том числе - экологическим. "Я не понимаю, почему ХТЗ в одностороннем порядке прекратил договор на поставку мостов и завозит продукцию с признаками серого импорта через Россию, которая не соответствует нормам ГОСТа, не содержит ряд технических параметров, которые выдвигаются для такого рода техники", - заявил он. "Это реально автобусный мост", - подчеркнул Гиршфельд. По его словам, обвинения ХТЗ в том, что продукция ЛКМЗ более дорогая, выглядят довольно странно. "Есть же разница между "Опелем" и "Запорожцем", - отметил депутат. Он добавил, что ситуация, когда на технику ставятся детали, которые совершенно не подходят ей по техническим требованиям, была бы невозможна ни в одной европейской стране. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

КАЗАХСТАН: В СЕМЕЕ В 2013 ГОДУ БУДЕТ ВЫПУЩЕНО 1300 ТРАКТОРОВ МТЗ

В текущем году в Семее будет выпущено около 1300 тракторов МТЗ. Об этом сообщил в ходе состоявшейся в Астане церемонии открытия международных сельскохозяйственных выставок KazAgro-2013 и KazFarm-2013, первый вице-министр индустрии и новых технологий РК Альберт Рау.

По его словам, сегодня еще рано говорить о том, что производимая в Казахстане сельскохозяйственная техника соответствует всем современным требованиям, однако эта отрасль не стоит на месте.

"Государство оказывает всестороннюю поддержку развитию отрасли. Нам необходимо обеспечить сельское хозяйство высококачественной техникой. Объемы производимой в стране сельхозтехники год из года растут. Конечно же, производство основано на сотрудничестве с зарубежными коллегами, в том числе и из стран Таможенного союза. К примеру в текущем году в Семее будет выпущено около 1300 белорусских тракторов МТЗ", - сказал вице-министр. (Forbes.kz/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ПРОГНОЗ: РЫНОК СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ РОССИИ В 2014 ГОДУ ПРОДОЛЖИТ ПАДЕНИЕ

В Москве прошла конференция "Рынок сельскохозяйственной техники в 2014 г.: ожидания и прогнозы", организованная двумя ассоциациями - производителей и дилеров сельхозтехники "Росагромаш" и АСХОД.

Производители и дилеры сельхозтехники попытались вместе определить основные причины падения продаж сельхозтехники в 2013 г. и выработать меры по предупреждению повторения ситуации в 2014 г.

По мнению выступавших в отрасли сохраняется сложная экономическая ситуация. Продажи сельхозтехники продолжают падать. В январе-августе отгрузки комбайнов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года сократились на 23%, тракторов - на 29%, культиваторов - на 19%. По другим видам техники складывается аналогичная ситуация. В целом, в 2013 г. рынок сельхозтехники просел на 11% до $3,2 млрд. По мнению президента ассоциации "Росагромаш" во многом проводимая в стране экономическая политика делает сельское хозяйство в России выгодным или невыгодным. "Государственных решений, способных повлиять на ситуацию сегодня нет. Единственное, что внушает надежду - потенциал, которым обладает сельское хозяйство России", - считает Константин Бабкин.

Согласно докладу генерального директора компании "СовЭкон" Андрея Сизова в настоящий момент государство эксплуатирует лишь те земли, которые дают сегодня стабильный урожай, а там где требуются инвестиции - земли бросаются и они зарастают. Мониторинг посевов, проведенный компанией "СовЭкон", показал повсеместный недосев озимых, который по оценке эксперта превышает 1,8 млн. га. Однако основная проблема, по мнению А. Сизова - сохранение урожая. По его мнению, отсутствие в хозяйствах необходимого оборудования для сушки и последующего хранения зерна, приведет к тому, что значительная часть собранного (в сложных природно-климатических условиях) урожая может быть потеряна.

Президент АСХОД Павел Репников признал, что прогнозы на нынешний год не подтвердились и этому есть несколько причин. Первая и основная - вступление России в ВТО. Банковский сектор занял выжидательную позицию, ограничив финансирование сельхозпроизводителей. На этом фоне многие компании пересмотрели инвестиционные планы. Еще одна причина, повлиявшая на снижение продаж сельхозтехники в 2013 г. - поздний старт программы субсидирования производителей сельхозтехники. "Рентабельность сельхозпредприятий сегодня на уровне размера субсидий. Результат такой политики - разорение и банкротство, на рынке множество предложений о продаже сельхозхозяйств и агрохолдингов. Делать прогноз на 2014 г. в такой ситуации крайне сложно", - завершил выступление П. Репников.

Прогноз на развитие ситуации сделал и заместитель директора по взаимодействию с органами государственной власти и внешним связям Петербургского тракторного завода Андрей Ефимов - стабильный, но со склонностью к негативу. По его мнению, выход из сложившейся ситуации кроется в реализации мер Дорожной карты развития сельского хозяйства до 2020 г.

Генеральный директор самарской компании "Евротехника" Вадим Смирнов отметил нестабильность и непонимание действий государства в реализации мер поддержки, что, по его мнению, негативно отражается на производственных планах компании. Однако прогноз в долгосрочной перспективе дал позитивный, отметив, что компания "Амазоне" ("Евротехника" является дочерней компанией) сегодня ведет строительство завода по производству сельхозтехники в Орле, что свидетельствует о потенциале и перспективности российского рынка.

Прошедшая конференция показала общность взглядов ее участников в оценке и перспективах развития рынка сельхозтехники и готовность выступить единым аграрным лобби в отстаивании интересов отрасли. (Трактор.ру/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

СТАНКОСТРОИТЕЛЬНАЯ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ СТАНКОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» («ХАРВЕРСТ») НАЗНАЧИЛО ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ГЕОРГИЯ ШТРАССЕРА

Наблюдательный совет Харьковского станкостроительного завода им. Косиора 4 ноября назначил генеральным директором Георгия Штрассера. Об этом говорится в сообщении завода.

Ранее Штрассер временно исполнял обязанности гендиректора.

"Харверст" - один из крупнейших в Содружестве Независимых Государств производителей вальцешлифовальных и круглошлифовальных станков. Завод контролирует Украинская промышленная энергетическая компания (УПЭК, Харьков). УПЭК создана в 1995 г., ее почетным президентом является депутат Верховной Рады (фракция Партии регионов) Анатолий Гиршфельд. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЕ И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

УКРАИНА: ПАО «ХАРЬКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ» СТРЕМИТСЯ ВЫЙТИ В ОТДАЛЕННЫЕ РЕГИОНЫ РОССИИ

ПАО "Харьковский машиностроительный завод "Красный октябрь", единственный в странах Восточной Европы поставщик комплексных технологических решений для кирпичных заводов, успешно представил продукцию на международном форуме в Томске (РФ). В ходе международного научно-практического семинара "Инновационные технологии для кирпичных заводов Сибири и Дальнего Востока", который ежегодно проводится в этом российском городе, украинское предприятие представило линейку оборудования нового поколения серии PL.

Как сообщил председатель наблюдательного совета ПАО Владимир Билан, презентация прошла успешно, и прямо в дни конференции начались переговоры с потенциальными заказчиками, получившие продолжение по возвращении делегации. "Региональным компаниям было приятно узнать, что в Украине сохранился производитель такого уровня, ведь в России подобных заводов не осталось, в основном, на рынке представлены европейские компании. С пуском в производство оборудования нового поколения мы окончательно порываем с "советским" шлейфом восприятия. Сегодня мы - современный производитель, который по соотношению цены и качества продукции способен конкурировать с лучшими мировыми брэндами", - отметил В. Билан.

Представленная на конференции презентация вызвала повышенный интерес аудитории, и еще в дни форума начались переговоры с несколькими производителями кирпича, которые продолжаются в настоящее время. "Такой строительный материал, как кирпич, в регионах Сибири и Дальнего Востока очень популярен, почти все расположенные здесь заводы имеют высокую производительность. И сегодня мы готовы предложить им самое современное оборудование по адекватным ценам для проведения частичной или комплексной реконструкции", - сказал В. Билан.

В последние два года компания взяла курс на создание линейки машин нового поколения, объединенных серией PL. Это оборудование принципиально иного качества, которое отвечает всем требованиям, предъявляемым к современной технике. Именно с серией PL "Красный Октябрь" намерен составить конкуренцию известнейшим мировым брэндам. В серию входят современный пресс PL100, автомат резки PL500, смеситель PL250, глинорастиратель PL370, тележка транспортная PL800, питатели PL012, PL024.

В частности, пресс PL100 способен перерабатывать от 20 до 60 т сырья в час, предназначен для производства различных видов кирпича и керамического камня на линиях производительностью от 15 до 90 млн. условного кирпича в год. В PL100 применяются комплектующие европейских производителей. Здесь установлены планетарные редукторы итальянской компании Bonfiglioli, система управления французской фирмы Schneider, моторы-редукторы Lenze (Германия). Пресс выполнен на уровне лучших европейских образцов, но при этом в 1,7 раза дешевле.

Резательный автомат PL500 имеет производительность до 15 тыс. штук условного кирпича в час и может резать керамический брус с высокой точностью и одновременным нанесением фасок на лицевые грани кирпича. При его разработке конструкторы ориентировались на лучшие европейские образцы,. В конструкции ключевых узлов используется импортная комплектация, в частности, применены мотор-редукторы Lenze и Motovario, пневмооборудование CAMOZZI. Новинка по некоторым характеристикам превосходит европейские аналоги, но при этом дешевле примерно на 30%. (Пресс-служба ПАО "Харьковский машиностроительный завод "Красный октябрь"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ВСТУПЛЕНИЕ В ВТО НЕ ПРИВЕЛО К ОЖИДАЕМОМУ УВЕЛИЧЕНИЮ ИМПОРТА СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Переговоры о вступлении России в ВТО, которые велись долгих 18 лет и увенчались успехом в августе 2012 г., не привели к ожидаемому увеличению импорта строительно-дорожной техники. Наоборот, за 2013 г. импорт сократился на 25,1% по сравнению с годом ранее. При этом на рынке бульдозеров обстановка для машиностроителей из России сложилась довольно неблагоприятная: доля российского оборудования составляет около 30%.

С целью защиты внутреннего рынка бульдозерной техники Минпромторг России установил максимально возможные ставки ввозных таможенных пошлин. Но основная проблема российского машиностроения, конечно, состоит в недостаточной конкурентоспособности техники. По словам замминиста промышленности и торговли РФ Виктора Евтухова, справиться со сложившейся ситуацией можно посредством повышения эффективности производственного управления и сочетания опыта крупнейших мировых машиностроителей и базовых российских технологических разработок. В качестве примера можно привести снижение эксплуатационных задач посредством применения в производстве комплектов электромеханических трансмиссий, способствующих повышению производительности.

Новые конструктивные решения, применение дополнительного телематического оборудования, сокращающего расходы по производству работ - вот некоторые составляющие, призванные повысить позиции российского рынка. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ С 1 ЯНВАРЯ 2014 ГОД МОЖЕТ ОТМЕНИТЬ ЗАКУПКИ ИНОСТРАННЫХ МАШИН

Уже с 1 января 2014 г. может вступить в силу Постановление о запрете государственных и муниципальных закупок иностранных машин, включая строительные погрузчики, трубоукладчики и другие виды спецтехники.

Не так давно Минпромторг разработал проект постановления правительства РФ, где черным по белому прописал, что для государственных и муниципальных нужд должны использоваться только машины, производящиеся в странах Таможенного союза. Глава компании "Автолокатор" Таймур Двидар ранее заявил, что государство должно закупать машины, которые оно же производит. Это, по его мнению, вполне логично. Вместе с тем, многие аналитики приняли данную новость "в штыки", аргументировав, что подобные радикальные решения могут привести не только к сужению рынка, но и к недовольству иностранных коллег.

Несмотря на это, на сегодняшний день Минпромторг России, доработав проект правительства, принял решение расширить список машин, которые должны производиться на территории "тройки", входящей в Таможенный союз. Список пополнился кранами, трубоукладчиками, строительными разгрузчиками и погрузчиками, автомобильными прицепами и полуприцепами, а также трамвайными вагонами.

По словам замминистра промышленности и торговли Виктора Евтухова, документ должен вступить в силу 1 января 2014 г. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: КОМПАНИЯ JCB ПРЕДСТАВИЛА МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ ЭКСКАВАТОР JS460

46-тонный экскаватор JS460 от английской компании JCB в прошлом году исчез из предложений официальных дилеров - англичане взялись за модернизацию машины. И вот совсем недавно состоялась презентация обновленного экскаватора. Новый экскаватор JS460 оснащен ковшом вместимостью 2,3 куб. м. Каждый из двух аксиально-поршневых насосов способен разогнать гидропоток до 346 л/мин. Максимальное усилие отрыва на рукояти составляет 54800 кгс, а на ковше - 60500 кгс.

В качестве силовой начинки выступает японский мотор Isuzu мощностью 224327 кВт при 2000 об./мин, который соответствует современным экостандартам. За надежность гидросистемы эксвватора отвечает дополнительная система фильтрации гидравлического масла Plexus с тонкостью очистки до 1,5 мкн. Кроме этого, Plexus повышает срок службы фильтров на 1000 м/ч и увеличивает период замены масла до 5000 м/ч. Установленная функция PowerBoost позволяет кратковременно увеличить давление в гидросистеме на 13%. Высокой проходимости экскаватора, а также прочности конструкции способствует X-образная рама JS460 с защитой центральной части и плоскими лонжеронами.

Экскаватор JCB JS460 получил и обновленную кабину с системой отопления без запотевания стекла, кондиционирования, с регулируемым пневматическим сиденьем, магнитолой, камерой заднего вида и с тонированными небьющимися стеклами. Кроме этого, в экскаваторе установлена СУ AMS, которая непрерывно передает технические данные на установленный в кабине монитор. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: JUNGHEINRICH AG РАСШИРЯЕТ ПРОДУКТОВУЮ ЛИНЕЙКУ АВТОМАТИЧЕСКИ УПРАВЛЯЕМЫХ МОДЕЛЕЙ

Осенью компания Jungheinrich представила новую модель самоходной поводковой тележкой серии ERE-225a. Как и остальная автоматически управляемая техника, самоходная тележка была разработана на основе серийной техники Jungheinrich. ERE-225a стала третьей моделью самоходной техники, производимой на заводе в Гамбурге, вслед за популярными на рынке комплектовщиком заказов EKS-210a и штабелером ERC-215a, запущенными в производство весной.

Автоматические перевозчики паллет предназначены для выполнения повторяющихся стандартных транспортных операций. "Заказчик точно знает, сколько времени требуется на выполнение транспортных операций, и в соответствии с этим может планировать остальную работу", - поясняет Мартин Швайгер руководитель отдела автоматических перевозчиковкомпании Jungheinrich, добавляя, что "автоматизированное выполнение стандартных операций освобождает операторов для выполнения других - транспортных, организационных или логистических - задач".

Благодаря универсальным характеристикам модель ERE-225a может эксплуатироваться в автоматизированном складе или для выполнения различных операций. Управление погрузчиком осуществляется с помощью лазерной навигации. По словам Швайгера, это исключает необходимость дополнительных ремонтных работ на складе, так как навигация осуществляется благодаря отражающим панелям, установленным на стеллажах, стенах и колоннах. Швайгер добавляет: "Это позволяет не только обеспечить позиционирование тележки с точностью до миллиметра в заранее определенном месте забора груза и его доставки, но также гарантирует высокую гибкость при задании новых транспортных маршрутов - внутри складского помещения".

Оборудованная инновационным двигателем переменного тока от Jungheinrich модель ERE-225a может транспортировать грузы общей массой до 2500 кг. Тележка может также быть оснащена длинными вилами для транспортировки нескольких паллет одновременно. В качестве дополнительной опции на тележку могут быть установлены датчики вил, автоматически определяющие поврежденную паллету или препятствие, тем самым обеспечивая безопасную перевозку грузов.

Автоматических перевозчик паллет можно подключить к существующей системе управления складом, будь то собственная система от Jungheinrich или решение от другого производителя. Логистический интерфейс Jungheinrich обеспечивает коммуникацию между различными транспортными компонентами, например, конвейерными линиями и воротами склада. Автоматический перевозчик паллет можно также использовать самостоятельно, управление осуществляется при помощи кнопок и датчиков, при таком решении нет необходимости для интеграции в систему управления складом (WMS).

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)

ЛАТВИЯ: КОМПАНИЯ MTZ SERVISS - НОВЫЙ ДИЛЕР ХОЛДИНГА «АМКОДОР»

Недавно между холдингом "Амкодор" и латвийской компанией MTZ Serviss был заключен договор, согласно условиям которого латвийская сторона становится официальным дилером белорусского производителя спецтехники.

"Амкодор" не намерен ограничиваться только латвийским представительством: в планах компании открытие дилерских центров в Эстонии, Польше, Румынии.

На данный момент сертифицированными для реализации на европейском рынке являются три модели погрузчиков. Еще две машины в скором времени получат сертификаты. Для увеличения объема продаж в ЕС холдинг намерен перепрофилировать ЗАО "Амкодор Балтик" на производство спецтехники, соответствующей евростандартам. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

НИДЕРЛАНДЫ: HITACHI CONSTRUCTION MACHINERY EUROPE ОТКРЫВАЕТ ВОССТАНАВЛИВАЮЩИЙ ЦЕНТР

Компания Hitachi Construction Machinery Europe начала программу восстановления деталей 4 года назад. На сегодняшний день реализация проекта подошла к заключительной стадии - открытию в Нидерландах Remanufacturing Centre (восстанавливающего центра). Расположен центр на юге Нидерландов (Остерхаут) недалеко от завода компании и специализируется на поставках насосов, поворотных и ходовых двигателей, а также цилиндров для разногабаритных экскаваторов Zaxis и горной техники серии EX-6.

Спектр восстанавливаемых деталей, с которыми работают специалисты центра, уже достаточно широк, что во многом обусловлено наличием мощного оборудования. Но при этом пока под реконструкцию попадают только запчасти, произведенные Hitachi, хотя компания работает с различными поставщиками (среди них ZF, MTU, Allison и другие).

Пока что услуги центра доступны только клиентам из Европы, однако компания HCME намерена подключить к этой программе дилеров из Африки, Ближнего Востока и СНГ.

Среди основных преимуществ, которые получают клиенты Remanufacturing Centre - качественно восстановленные детали по достаточно низкой цене. Специалисты HCME утверждают, что после реконструкции запчасти ничем не уступают новым. Также Remanufacturing Centre предоставляет широкий доступ к комплектующим из стран Европы и Японии и сокращает потребности в сырье в цепи поставок. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ВЫРУЧКА CATERPILLAR INC. ЗА III КВАРТАЛ 2013 ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Финансовые прогнозы на 3-й квартал крупнейшего продуцента спецтехники Caterpillar не оправдались. Основные показатели снизились, и причину этого компания видит в снижении спроса со стороны основных клиентов - горнодобывающих фирм, которые сократили количество заказов из-за падения спроса на металл.

Согласно финансовому отчету Caterpillar, чистая прибыль за 3-й квартал составила $946 млн. против $1,7 млрд. прошлого года. Если рассматривать стоимость акций, то показатели уменьшились с $2,54 до $1,45 за единицу. В процентном выражении снижение чистой прибыли составило 44%. Выручка продуцента сократилась на 18% - с $16,45 млрд. до $13,42 млрд.

В связи со сложившейся обстановкой Caterpillar пересмотрела предыдущий прогноз и понизила "планку": теперь ожидаемая прибыль за 2013 г. составляет $5,5/акция, а выручка - $55 млрд. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ШВЕЦИЯ: VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ОТМЕЧАЕТ УМЕРЕННЫЙ СПАД ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Компания Volvo Construction Equipment огласила финансовые итоги третьего квартала. Отмечен спад доходов (минус 7%, в денежном выражении - $1,94 млрд.), операционной прибыли (-17%, в денежном выражении - $78 млн.) и общей выручки (-5,4%, в денежном выражении - $10,2 млрд.).

Основная причина негативной динамики - уменьшение спроса на технику горнодобывающего сектора. При этом продуцент отметил ряд "плюсовых" тенденций: рентабельность выросла на 4%, а выручка в европейском регионе - на 8%, хотя на остальных мировых рынках показатели отрицательные.

Не слишком успешный третий квартал, тем не менее, не отменяет намеченных финансовых прогнозов компании: доход в европейском регионе уменьшится на 5-15%, в остальных секторах ожидается либо рост, либо спад на 5%. (Экскаватор.ру/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: KOMATSU LTD. ПО ИТОГАМ 2013 ГОДА ПЛАНИРУЕТ ВЫРУЧИТЬ $1,9 МЛРД.

Японская компания Komatsu объявила о финансовых результатах за отчетное полугодие: резко негативных тенденций в объемах продаж не наблюдается, однако итоговый прогноз был пересмотрен.

Выручка компании уменьшилась всего на 0,6% ($9,4 млрд.), а операционная прибыль - на 2,1% ($1,1 млрд.). При этом показатели чистой прибыли подскочили вверх: $800 млн. против прошлогодних $675 млн. (в процентном выражении - плюс 19,2%).

Как и у многих других производителей спецтехники, у Komatsu имеются проблемы с горнодобывающим дивизионом (спрос на машины по-прежнему невысок). Поэтому компания сконцентрировала усилия на подразделениях строительной и коммунальной техники, а в территориальном плане усилила свои позиции на рынках Японии и Китая.

Общий финансовый прогноз Komatsu скорректирован по итогам двух кварталов: теперь выручка и чистая прибыль компании должны составить $19 млрд. и $1,4 млрд. соответственно. (Экскаватор.ру/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?

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ И СУДОРЕМОНТНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

УКРАИНА: СУД ПРИЗНАЛ ПАО «НИКОЛАЕВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ОКЕАН» БАНКРОТОМ

Хозяйственный суд Николаевской области признал банкротом ПАО "Николаевский судостроительный завод "Океан" по ходатайству близкой к владельцу "Смарт-групп" Вадиму Новинскому ООО "Консалтинг-Гамма" (Кривой Рог Днепропетровской обл.). По данным источников в суде, постановление об удовлетворении ходатайства "Консалтинг-Гаммы" о признании банкротом николаевского судозавода "Океан" суд принял 1 ноября.

Согласно судебному решению, Николаевский судостроительный завод "Океан" признается банкротом, начинается процедура его ликвидации. С момента принятия постановления прекращается предпринимательская деятельность предприятия, прекращается начисление каких-либо долгов.

После ликвидации банкрота, в соответствии с законом "О возобновлении платежеспособности должника или признания его банкротом" (п. п. 38, 35), кредиторы получают денежное возмещение признанных требований либо списывают невыплаченную за недостаточностью имущества "Океана" задолженность.

Суд также учел ходатайство комитета кредиторов ООО "Консалтинг-Гамма" и назначил Николая Хайло ликвидатором должника как субъекта предпринимательской и хозяйственной деятельности.

ПАО "Николаевский судостроительный завод "Океан" (до апреля 2011 г. - "Вадан Ярдс Океан" до декабря 2008 г. - Damen Shipyard's Okean до февраля 2001 г. - Судостроительный завод "Океан") специализируется на производстве и ремонте контейнеровозов, танкеров, буксиров, барж водоизмещением до 350 тыс. т.

По данным компании, чистый убыток Николаевского судостроительного завода "Океан" в 2012 г. возрос на 44,3% по сравнению с 2011 г. до 159,71 млн. грн.

По данным НКЦБФР, по состоянию на второй квартал пакет акций "Океана" в 98,7% сконцентрировала Zonel Operations Limited (Кипр).

В апреле Хозяйственный суд Николаевской области утвердил реестр кредиторов предприятия с общей суммой признанных требований в 2,3 млрд. грн. Основными кредиторами признаны компании Belmont Industries Inc. (Белиз) и ООО "Консалтинг-Гамма". В феврале 2012 г. о готовности приобрести 50% акций завода "Океан" сообщал "Смарт-холдинг".

Президентом ПАО "Николаевский судостроительный завод "Океан" является Василий Федин - исполнительный директор Smart Maritime Group (SMG), являющегося судостроительным субхолдингом "Смарт-холдинга". К настоящему времени в состав SMG входят также ПАО "Черноморский судостроительный завод" (Николаев) и ПАО "Херсонский судостроительный завод". Владельцем "Смарт-холдинга" является бизнесмен Вадим Новинский. (Интерфакс-Украина/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В АСТРАХАНИ БУДЕТ СОЗДАН ЦЕНТР ОБУЧЕНИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННОМУ ПРОЕКТИРОВАНИЮ И 3D-МОДЕЛИРОВАНИЮ СУДОВ

Студенты профильных специальностей и трудоустроенные инженеры и проектировщики смогут обучаться работе в передовом 3D программном обеспечении для судостроения Nupas-Cadmatic. Соглашение о создании учебного центра подписано между разработчиками системы - нидерландской компании Numeriek Centrum Groningen BV (NCG), и Астраханским государственным техническим университетом.

Об этом стало известно на техническом семинаре в АГТУ, который провели представители компании Numeriek Centrum Groningen BV (NCG), сообщила пресс-служба министерства промышленности транспорта и природных ресурсов Астраханской области.

Студентов будут обучать проектированию судов, 3D-моделированию и разработке классификационных чертежей, рабоче-конструкторской и производственной документации в системе Nupas-Cadmatic.

Как отметил в своем выступлении генеральный директор NCG Теодор де Йонги, этот мощнейший 3D-инструмент для судостроения и нефтегазовой промышленности способствует повышению эффективности процессов проектирования судов, сопровождения проектов и производства. Система применяется в 40 странах, среди ее пользователей мировые лидеры судостроительной отрасли. "Использование системы Nupas-Cadmatic повышает эффективность проектирования и производства судов и нефтяных платформ. Наличие даже одной лицензии позволяет компаниям участвовать в крупнейших судостроительных проектах",- сказал он.

По словам заместителя министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Дмитрия Антонова, создание в Астрахани учебного центра Nupas-Cadmatic позволит студентам профильных специальностей получить международный сертификат пользователя системы, что значительно повысит их конкурентоспособность на рынке труда. "У работающих инженеров и проектировщиков судов появится возможность повысить свою квалификацию без отрыва от работы", - отметил Дмитрий Антонов.

Компания NCG является частью крупного судостроительного холдинга Central Industry Group, имеет опыт участия в проектах модернизации программного обеспечения предприятий судостроительной отрасли. Представители компании заявили о готовности оказать содействие Астраханской области в повышении конкурентоспособности и эффективности судостроения Астраханской области. (Агентство транспортных новостей/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: СПАСАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ «БЕСТЕР-1» ВОЙДЕТ В СОСТАВ ВМФ К НАЧАЛУ 2014 ГОДА

Новейший спасательный глубоководный аппарат (СГА) "Бестер-1" завершил подготовку экипажа и присоединится к группировке Военно-морского флота (ВМФ) России к началу 2014 г., сообщил представитель Минобороны РФ по ВМФ. "Завершена подготовка экипажа новейшего спасательного подводного аппарата "Бестер-1", построенного для ВМФ России. Планируется, что в состав ВМФ "Бестер-1" будет принят в конце 2013 г. - начале 2014 г.", - говорится сообщении.

В данный момент экипаж готовится к государственному этапу испытаний подводного аппарата. С принятием его в состав группировки ВМФ существенно расширятся возможности по оказанию помощи подводникам, попавшим в аварийные ситуации. "Отличительная особенность СГА "Бестер-1" - "точность его позиционирования и навигации на глубине, наличие единой автоматизированной системы управления, новая камера пристыковки к аварийному выходу из подводной лодки, через которую можно будет эвакуировать людей при крене до 45 град.", - пояснил представитель военного ведомства. (РИА "Новости"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ООО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД – СУДОСТРОЕНИЕ» НАЗНАЧЕН АЛЕКСЕЙ КАДИЛОВ

Генеральным директором ООО "Балтийский завод - Судостроение" назначен Алексей Кадилов, ранее занимавший должность первого заместителя гендиректора Средне-невского судостроительного завода (СНСЗ), сообщил президент "Объединенной судостроительной корпорации" (ОСК) Владимир Шмаков. "Кадилов вступил в должность гендиректора "Балтзавода", - сказал он.

В сентябре исполняющим обязанности главы "Балтийского завода" был назначен Александр Коновалов, с лета курирующим на предприятии вопросы производства.

ОСК получила "Балтзавод" в 2012 г. вместе с другими судостроительными активами "Объединенной промышленной корпорации" экс-сенатора Сергея Пугачева, которые еще в 2010 г. были заложены в ЦБ по кредитам, выданным обанкротившемуся "Межпромбанку".

"Балтийский завод" специализируется на строительстве ледоколов и судов ледового класса (с ядерными энергетическими установками и дизельных), крупнотоннажных судов для перевозки различных грузов и военных кораблей; выпускает широкий спектр изделий машиностроения, энергетического оборудования; является поставщиком цветного и стального литья. (РИА "Новости"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ФГУП «КРЫЛОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР» РАЗРАБОТАЛО ПРОЕКТ НОВОГО МНОГОЦЕЛЕВОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО СУДНА

ФГУП "Крыловский государственный научный центр" разработал проект многоцелевого научно-исследовательского судна для поиска и разведки твердых полезных ископаемых в Мировом океане.

Судно предназначено для проведения комплексных геолого-геофизических, экологических и аналитических исследований по поиску и разведке месторождений железомарганцевых конкреций, кобальтомарганцевых корок, полиметаллических сульфидов и других нетрадиционных видов полезных ископаемых.

Диапазон использования судна очень широк. В научно-исследовательских экспедициях можно осуществлять следующие работы:

- картирование рельефа дна и промерные работы с использованием однолучевого и многолучевого эхолотов;
- теоакустическая съемка поверхности дна и сейсмоакустическое профилирование грунтового основания буксируемыми гидролокаторами бокового обзора с профилографом;
- фото-теле наблюдения с использованием буксируемых необитаемых аппаратов;
- осмотровые работы буксируемыми и автономными необитаемыми аппаратами;
- геологическое опробование с применением грунтовых трубок, драг и тралов, коробчатых пробоотборников и дночерпателей, буровых агрегатов на глубинах до 6000 м;
- проведение экспресс-аналитических определений для геохимических, инженерно-геологических и экологических исследований;
- вертикальное гидрофизическое и гидрохимическое зондирование;
- метеорологические наблюдения с регистрацией данных;
- наблюдения за морскими животными и птицами и т. д.

Судно может проводить и другие научные исследования посредством установки модульных лабораторий и съемного оборудования, использования промерного катера и других средств судна, а также совместного использования с другими научно-исследовательскими судами.

Судно имеет возможность автономно проводить длительные исследования в условиях чистой воды, разреженных ледовых полей, а также совершать переходы под проводкой линейного ледокола.

Разработанное новое многоцелевое НИС для поиска и разведки твердых полезных ископаемых соответствует мировой практике создания научно-исследовательских судов, а по ряду параметров (автономность, мощность спуско-подъемного оборудования) превосходит существующие мировые аналоги.

Представленные материалы позволяют выполнить проектирование, строительство и оснащение нового НИС на высоком технологическом уровне, что дает возможность обеспечить его программами длительного использования в национальных интересах и на международном рынке.

Проект многоцелевого НИС был выполнен по заказу Минпромторга России в рамках ФЦП "Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 гг." при участии следующих соисполнителей: ГНЦ ФГУГП "Южморгеология"; ФГУП "Судоэкспорт"; ООО "Судостроительный центр "Эверс". (и-Маш/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «МОСКОВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ И СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД» (МССЗ) ПОСТРОИТ ДЛЯ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ СЕРИЮ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

ОАО "Московский судостроительный и судоремонтный завод" 31 октября заложило киль головного пассажирского судна проекта 23020 "Астраханец" зав. №505 для Астраханской области. Об этом сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Серия из трех пассажирских судов будет построена на МССЗ для перевозки пассажиров на городских и пригородных линиях Астраханской области. Строительство судна будет вестись по проекту ГК "Морская техника".

Основные характеристики судна: Класс - РРР: Р 1,2; длина - 32,2 м; ширина - 6,2 м; осадка - 0,76 м; скорость - 15-25 км/ч; дальность плавания - 500 км; автономность - 12 ч; экипаж/пассажиры - 2 чел./129 чел.

ОАО "Московский судостроительный и судоремонтный завод" (входит в ОАО "Объединенная судостроительная корпорация") - один из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 г. здесь было построено свыше 1800 судов. ОАО "МССЗ" является самым крупным производителем речных пассажирских судов, катеров в России, строящий в т. ч. водоизмещающие моторные яхты класса luxury длиной 25-50 м. С 2010 г. на предприятии началось строительство пассажирских теплоходов нового поколения для туристических и экскурсионных перевозок. В сентябре 2011 г. завод начал строительство скоростных многоцелевых катеров МРВ14 для морских портов России. Одновременно с 2011 г. ведется строительство серии из 27 обстановочных катеров проекта 3050 и 12 обстановочных катеров проекта 3050.1 для обслуживания внутренних водных путей. С осени 2012 г. завод начал строительство бортовых катеров для нужд Военно-морского флота. (PortNews/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: СПУЩЕН НА ВОДУ ГОЛОВНОЙ ЭСМИНЕЦ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ DDG-1000

В США на верфи Bath Iron Works корпорации General Dynamics (Бат, шт. Мэн) был спущен на воду головной эсминец нового поколения DDG-1000 Zumwalt. Первоначально ритуал спуска корабля на воду был назначен на середину октября, однако, в связи с временной приостановкой финансирования правительства США, спуск пришлось перенести на 28 октября.

Головной корабль DDG-1000 "Зумвельт" получил названием в честь адмирала Элмо Рассела Зумвельта, который начинал службу на флоте на эсминце "Робинсон" во время Второй мировой войны и отличился в битве за залив Лейте.

Эсминцы типа "Зумвельт" предназначены для огневой поддержки в десантных операциях и ведения боевых действий на приморских направлениях, нанесения ракетно- артиллерийских ударов по наземным целям, в том числе и в глубине территории противника. Важнейшей задачей будет обеспечение зональной ПВО и ПРО АМГ.

Для обеспечения малозаметности на корабле реализованы технологии "стелс" в максимальном объеме, что дает ему возможность уничтожить любой самолет своим зенитным ракетным комплексом до того, как корабль будет гарантированно обнаружен самолетом. Малозаметность обеспечивается за счет применения новой архитектуы: форма корпуса "прорезающая волну", интегральная одноблочная надстройка и др.

На корабле применена надводная конструкционная защита по схеме: внутренний борт - цитадель, наружный борт в качестве взводного экрана. По некоторым данным, корабль в бою будет находится в полупогруженном положении. По мнению экспертов, все эти мероприятия увеличивают его живучесть в 2-3 раза. Будет применена автономная схема вентиляции (как на ПЛ) для обеспечения абсолютной защиты экипажу от ОМП.

На эсминце установлена двухвальная главная энергетическая установка (ГЭУ) с полным электродвижением - единая электроэнергетическая установка (ЕЭЭУ). При этом главные электродвигатели - погруженные электродвигатели (ГЭД - ПЭД) размещены в гондолах винторулевой колонки (ВРК). В качестве главных двигателей для привода генераторов будут использованы 2 ГТД RR WR-21 или 2-4 ГТД LM2500 новой модификации.

В состав системы вооружения корабля входят МФКС с МФРЛС AN/SPY-3 с ФАР и УВПУ типа Mk.41 на 80 ячеек, размещенных по бортам (по 2 группы в носу и в корме). В УВПУ будут загружаться: КРМБ, ЗУР, ПЛУР. ПВО обеспечивает ЗРК типа Standard в составе МФКС. Артиллерийское вооружение будет состоять из двух 155-мм АУ, стреляющих УАРС на дальность 185 км, и двух 57-мм МЗАК. Корабль будет оснащен ГАК с антенной в бульбовом обтекателе и с ГПБА, ГАСМИ и 2 НПА RMS.

Авиационное вооружение будет 2 вертолета MH-60R или 1 MH-60R+3 БЛА.

Строительство кораблей этого проекта началось в феврале 2009 г. Головной - Zumwalt (DDG-1000) заложен в 2010г. на ССЗ Northrop Grumman Ship S. (Пескагола), второй - Michael Monsoor (DDG-1001) на ССЗ GD Bath Iron Works (Бат). Ввод их в строй ожидается в 2014-2015 гг. В 2012 г. началось финансирование строительства 3-го эсминца. В 2002 г. стоимость серийного корабля оценивалась в $0,8-1 млрд., а в 2008 г. стоимость головного корабля - в $2,8 млрд. В настоящее время стоимость головного корабля оценивается в $3,5 млрд.

Полное водоизмещение составляет 14564 т, максимальная длина - 182 м, ширина - 24 м, осадка - 8,4 м. Мощность ГЭУ 104 тыс. л. с. скорость полного хода - 30 узлов, дальность плавания - более 10 тыс.миль, экипаж - 142 чел.

Авиационное вооружение - 2 вертолета MH-60R или 1 MH-60R и 3 БЛА. Ракетное вооружение - по 2 группы универсальных вертикальных пусковых установок (УВПУ) в носу и корме, 80 КРМБ "Томагавк". Системы ПВО представлены ЗРК типа Standard, ЗУР Standard SM-2MR/2ER в УВПУ. Система ПЛО - ракеты-торпеды ASROC в УВПУ.

Артиллерия - 2x1 155-мм (боекомплект - 700), 2x1 57-мм.

Особенность "Зумвельта" заключается в том, что он располагает высоко автоматизированными системами управления. Если на стандартном эсминце численность экипажа составляет около трехсот человек, то степень автоматизации "Зумвельта" позволяет кораблю обходиться лишь 142 членами экипажа.

Что касается инновационности нового эсминца, то по словам Лорена Томпсона, аналитика вооружения Лексингтонского института, "Зумвельт" является своеобразным мостом между славными традициями и новыми реалиями тотальной информатизации и распространения высокоточного вооружения. Концепция этого корабля не отличается радикальными изменениями, основной задачей конструкторов было воплотить в жизнь идею многоцелевого применения эсминца, который стоит одной ногой в настоящем, а другой - в будущем".

Тем не менее, стоимость нового эсминца в три раза превышает стоимость стандартного корабля этого типа и составляет $3,5 млрд. Степень готовности корабля после спуска на воду составляет 87% и его сдача флоту планируется на конец 2014 г. Достижение начальной боеготовности намечено на 2016 г. (АРМС-ТАСС/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ФИНЛЯНДИЯ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ПЕРВЫЙ ЛЕДОКОЛ НА СЖИЖЕННОМ ПРИРОДНОМ ГАЗЕ

Финляндия планирует построить первый в мире ледокол, работающий на сжиженном природном газе (СПГ). Об этом в ходе Международной конференции "Арктическое судоходство и освоение шельфа: пути решения проблем безопасности и защиты окружающей среды", проводимой в Санкт-Петербурге в рамках мероприятий, посвященных 100-летнему юбилею Российского морского регистра судоходства, сообщил управляющий директор проектного бюро Aker Arctic Technology Микко Ниини.

По его словам, контракт на его проектирование должен быть заключен в конце года. Верфь, на которой будет строиться ледокол, будет определена в результате конкурса. Ожидается, что судно будет построено в конце 2016 г. Оно будет использоваться морскими властями Финляндии для работы в Балтийском море.

Кроме того, предприятие планирует выполнить заказы на проектирование арктического ледокола для Канады, а также для Китая. (PortNews/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?

Анализ

УКРАИНА: ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИНДУСТРИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ АЛЬТЕРНАТИВНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ

Приняв в 2009 г. "зеленый тариф", величины которого для всех видов возобновляемой энергетики были довольно привлекательными, Украина приятно удивила многих иностранных инвесторов.

Проявив такую щедрость, государство вправе было рассчитывать на инвестиции в реальную сферу своей экономики, т. е. производство. Соответственно, одновременно с введением "зеленого тарифа" появилось и требование по использованию украинских материалов, комплектующих и оборудования при строительстве электростанций на возобновляемых источниках энергии (ВИЭ), так называемое правило местной составляющей. Тем самым государство дало понять инвесторам: если хотите, чтобы Украина платила вам высокие тарифы за произведенную энергию, то переносите сюда современные технологии и открывайте предприятия по производству оборудования для электростанций, работающих на энергии ветра, солнца и биомассы. Т. е. Украина пошла по тому же пути что и ЕС, США, Канада, Греция, Турция, Бразилия, Аргентина, Индия, Южно-Африканская Республика и другие страны, применяющие у себя различные механизмы стимулирования локализации производства комплектующих и оборудования для альтернативной энергетики.

Теперь же, когда Украина смогла обеспечить высокую динамику увеличения мощностей в сфере ВИЭ (двукратный ежегодный рост) и наладила современное производство комплектующих, когда она превращается в самостоятельного игрока на мировом рынке альтернативных источников энергии, ей предлагают отказаться от правила местной составляющей и, по сути, открыть свой рынок китайскому демпингу…

Масла в огонь подлил еврокомиссар по торговле Карел де Гюхт, когда во время октябрьского визита в Киев заявил, что ЕС, кроме прочего, требует от Украины отмены механизма поддержки местных производителей оборудования для возобновляемой энергетики - того самого правила местной составляющей. Впрочем, заявление не было неожиданностью, ведь и ранее ЕБРР, Европейская бизнес ассоциация, Европейско-украинское энергетическое агентство, а также послы Евросоюза обращались в ВР и к правительству Украины с инициативой упразднения правила местной составляющей. Ясно, что за этим стоят интересы европейского бизнеса, которому гораздо проще поставлять в нашу страну готовое оборудование, чем морочить себе голову размещением производства на территории Украины. Хотя закон не запрещает строить электростанции на ВИЭ исключительно на базе импортного оборудования. Однако компания, эксплуатирующая такую электростанцию, сможет продавать генерируемую электроэнергию по более низкой цене, чем "зеленый тариф".

Стоит также заметить, что в настоящее время на рынке появилась еще одна реальная опасность, на которую указывают эксперты, напоминая, что агрессивная экспансия демпингующих китайских производителей на европейский рынок уже привела к банкротству множества компаний Старого Света. "Фактически они (китайские компании) продают продукцию в два раза дешевле ее себестоимости, - комментирует Илья Зинченко, руководитель украинского подразделения группы "Пиллар". - Цель у этого одна - устранить конкурентов с данного рынка, чтобы затем на нем господствовать. Эта задача практически решена. Например, в Европе многие производства отрасли солнечной энергетики уже уничтожены. Но существующие в Украине правила, безусловно, защищают украинских производителей от недобросовестной конкуренции и стимулируют зарубежные компании переносить производства в Украину, создавая здесь новые рабочие места".

Специалисты предостерегают, что за последние пять лет в мире было создано столько мощностей по производству энергетического оборудования, что предложение стало превышать спрос. Производители постоянно находятся в поиске новых ликвидных рынков сбыта. Украина же имеет огромный потенциал. И если не ограничивать этот импорт, никто не будет создавать производства, все будут пытаться загрузить уже созданные мощности за счет поставок в страну готовой продукции.

И как в этой ситуации поступить Украине, которая планово и в согласии с законом "Об электроэнергетике" должна ужесточить правило местной составляющей для солнечных, ветряных и биомассовых электростанций: с 30% до 50% локализации - с 1 июля 2014 г., для биогазовых - с 1 января 2015 г.?

Цена вопроса слишком высока. Ведь альтернативная энергетика и энергетическое машиностроение - как раз те точки роста, которых так недостает нашей стране, чтобы выбраться из объятий сырьевого производства, оставаясь конкурентоспособной на мировом рынке. Тем более что успехи в этой сфере налицо.

Сегодня Украина - одно из немногих государств, обладающих замкнутым циклом производства фотовольтаики. Запорожское АО "Завод полупроводников" изготавливает поликремний - базовое сырье (в Европе поликремний изготавливают только три страны - Германия, Норвегия и Украина.) Это самая капиталоемкая часть технологической цепочки солнечной энергетики и наиболее технологически сложная. Причем производство в Запорожье было восстановлено практически с нуля и достигло 2,2 тыс. т поликремния в год. Капиталовложения превысили 450 млн. евро. Киевские предприятия "Пиллар", "Квазар" и "Пролог Семикор", светловодский "Силикон" (Кировоградская обл.) производят следующие элементы цикла производства: слитки и пластины. Тот же "Квазар" и американская Progeny Solar - фотоэлектрические модули. Последняя приняла решение о переносе мощностей в Украину именно благодаря правилу местной составляющей.

До недавнего времени эти предприятия реализовывали изготавливаемую в Украине продукцию в основном на внешние рынки. В результате экспансии и демпинга со стороны китайских поставщиков спрос на их продукцию на европейских рынках с 2011 г. значительно снизился. Теперь спасение отечественных компаний - внутренний рынок и правило местной составляющей, увеличивающие спрос.

В сегмент ветроэнергетики пришла компания "Фурлендер Виндтехнолоджи" (Краматорск Донецкой обл.). В 2011-2012 гг. на базе производственных мощностей украинских предприятий она наладила производство компонентов и сборку современных ветрогенераторов.

В проекте задействованы ПАО "Краматорский завод тяжелого станкостроения", ПАО "Новокраматорский машиностроительный завод", ООО "НПК "Оборудование транспортного машиностроения", николаевское ООО "Эста Лтд.".

Датская компания Vestas занята организацией производства комплектующих для ветрогенераторов на ПО "Южмаш" (Днепропетровск).

В существующих реалиях мировой конъюнктуры отме-

на в Украине правила местной составляющей означала бы повторение отечественными компаниями участи европейских коллег. К примеру, такие немецкие компании, как Conergy, Solarhybrid, Gehrlicher Solar обанкротились, а немецкие Q.Cells, Sunways и шведская Solibro были доведены до банкротства и поглощены крупными азиатскими фирмами.

А ведь производство материалов и оборудования для возобновляемой энергетики позволит модернизировать и загрузить уже созданные производственные мощности, обеспечить переход от сырьевой к высокотехнологичной модели, выпуску продукции с высокой добавленной стоимостью. Украина намного ближе к Европе - основному рынку сбыта, чем азиатские производители. И это преимущество вполне позволяет ей стать "Китаем" для Европы.

"Есть ли сейчас в Германии промышленность, занимающаяся фотовольтаикой? Ее нет, она просто умерла. Сейчас в офисах под немецкими брэндами сидят китайские товарищи и продают Европе продукцию, изготовленную в Китае, - говорит Александр Юденко, директор департамента солнечной энергетики ПАО "Квазар". - Шесть лет назад "Квазар" и "Пиллар" входили в десятку крупнейших европейских компаний, работающих в области фотовольтаики. Сейчас мы в четвертом или пятом десятке. Раньше на "Квазаре" работало 15 тыс. человек, сейчас - около 2 тыс. С ценой Китая невозможно конкурировать, она просто "убийственная", поскольку они получают поддержку со стороны государства.

В случае отмены ограничений у нас повторится ситуация, имевшая место в ряде европейских стран: сначала неконтролируемый скачок количества солнечных электростанций, а затем отмена задним числом "зеленого тарифа", налоговых льгот для уже реализованных проектов. Так было в Испании, так было в Чехии. То же самое сейчас будет в Болгарии".

Если иностранный инвестор вместо производства оборудования в Украине будет просто завозить его из-за рубежа, то ни о каких инвестициях в реальный сектор экономики и речи быть не может. Локализация производства оборудования является хорошим лекарством от подобных вложений. Поэтому ясно, что отменять местную составляющую ни в коем случае нельзя. Впрочем, правительство на такую крайность вряд ли пойдет. Иначе вместо притока столь желанных иностранных инвестиций в реальный сектор экономики, снижения импорта дорогостоящего оборудования для возобновляемой энергетики и наращивания экспорта такого оборудования мы столкнемся с торговым дисбалансом и валютным дефицитом. А еще - с эмиграцией интеллектуалов и сокращением рабочих мест, уменьшением поступлений в госбюджет и стагнацией украинской прикладной науки и образования (одно рабочее место в высокотехнологическом производстве возобновляемой энергетики - это шесть-десять рабочих мест в смежных отраслях).

Другое дело, что уровень локализации и его динамика в различных сегментах альтернативной энергетики может корректироваться правительством в зависимости от возможностей отечественного машиностроения, рыночной конъюнктуры и интересов потребителей "зеленой энергетики". И задача государства - сохранить баланс интересов. Раз инвестору интересно здесь работать, получать преференции, соответственно, государство должно создать такие условия, при которых он покупал бы украинское оборудование.

Сергей Дубовик, заместитель председателя Госагентства по энергоэффективности и энергосбережению Украины: "Мы не можем согласиться с тем, что местную составляющую надо отменять. И больше склоняемся к проработке технических возможностей по локализации для каждой из подотраслей, и, возможно, остановимся на той цифре, которая уже есть - 30%.

Мы заинтересованы как в тех инвесторах, которые налаживают в Украине производство оборудования для возобновляемой энергетики, так и в тех, которые строят электростанции на возобновляемых источниках, чтобы достичь цели по увеличению доли возобновляемых источников энергии в энергобалансе до 11% к 2020 г.".

Олег Попов, начальник управления организации и контроля маркетинговой деятельности ПАО "Новокраматорский машиностроительный завод": "Ответьте себе на один простой вопрос: где мы хотим создавать рабочие места - у себя в стране или в Китае, Европе?

Энергетика является стратегической отраслью. Сегодня альтернативные источники энергии в Украине недостаточно используются, но завтра-послезавтра будет совершенно другая ситуация, и тогда поддержка собственных производителей оборудования для альтернативной энергетики станет вопросом национальной безопасности". (Зеркало недели/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ЗАВОДА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ГАЗОВЫХ ТУРБИН

В п. Горелово (Ленинградской обл.) состоялась закладка фундамента нового завода ООО "Сименс - Технологии газовых турбин" (ООО "СТГТ") по производству и сервису газовых турбин (совместное предприятие "Сименс АГ" и "Силовые машины"). В мероприятии приняли участие вице-губернатор Ленинградской области Дмитрий Ялов, исполнительный директор подразделения "Газовые турбины/генераторы" Сектора энергетики "Сименс АГ" Тьери Тупен и президент "Сименс" в России и Центральной Азии Дитрих Меллер.

Новый завод, построенный "с нуля" будет оснащен современным оборудованием, позволяющим производить газовые турбины мощностью выше 60 МВт. В первую очередь речь идет о высокоэффективных газовых турбинах SGT5-2000E и SGT5-4000F мощностью 172 МВт и 295 МВт, которые уже успешно эксплуатируются в России. Подобные турбины, используются при оснащении и модернизации ТЭЦ и ГРЭС, как в составе газовых турбинных установок, так и в паросиловых установках, повышая тем самым эффективность выработки электроэнергии, снижая расход топлива и обеспечивая надежное снабжение объектов электроэнергией.

На заводе в Горелово будет производиться механическая обработка роторных деталей и статорных узлов турбин, выполняться полный цикл сборочных работ, проводиться стендовые заводские испытания, консервация продукции и ее отгрузка заказчику. Впоследствии планируется постепенное увеличение доли локализации изготавливаемых узлов и компонентов.

Строительство завода ООО "Сименс - Технологии газовых турбин" является важным инвестиционным проектом концерна. Он реализуется в рамках стратегии компании по локализации производства в России. Инвестиции в проект составят 275 млн. евро с созданием до 500 новых рабочих мест.

"Новый завод "Сименс" по производству газовых турбин в Санкт-Петербурге станет еще один звеном, расширяющим нашу глобальную производственную сеть. Начиная с 2014 г., современные высокоэффективные газовые турбины, успешно и давно эксплуатирующиеся по всему миру, будут производиться здесь, в Ленинградской области, для такого важного растущего рынка, как Россия и страны СНГ", - отметил Тьерри Тупэн.

"Строительство нового завода - серьезный шаг к окончательному становлению российского "Сименс" в качестве полноформатной локальной компании - компании, которая работает на территории России по всей цепочке создания добавленной стоимости - от НИОКР и инжиниринга до производства, сбыта и сервиса, - заявил Дитрих Меллер, - Строительство завода такого класса позволит нам быть ближе к нашим российским заказчикам, работать быстрее и с лучшим качеством".

Общая площадь завода составит 25000 кв. м. Для отгрузки тяжелой негабаритной продукции будут построены железнодорожная ветка и специальные подъездные пути. Планируется, что предприятие будет сдано в эксплуатацию до конца 2014 г.

Первый заказ ООО "СТГТ" - поставка газотурбинной установки SGT5-PAC 4000F, включающей газовую турбину SGT5-4000F и генератор SGen5-1000A, а также техническая поддержка для второго энергоблока Южноуральской ГРЭС-2 (ввод энергоблока в эксплуатацию запланирован на конец 2014 г.).

Первый сервисный договор заключен компанией с ОАО "ОГК-2" на обслуживание парогазового энергоблока ПГУ-800 Киришской ГРЭС в течение 12 лет. Кроме этого, ООО "Сименс - Технологии газовых турбин" будет обеспечивать техническое обслуживание газовых турбин, паровых турбин и генераторов всех трех парогазовых блоков Няганской ГРЭС, принадлежащей ОАО "Фортум". Также предприятие занимается реализацией проектов по технической поддержке в кооперации с "Силовыми машинами" и "Сименс АГ". ("Морская биржа"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЗИО-ПОДОЛЬСК» ПОСТАВИЛО БОЛЕЕ 500 Т ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ТРЕХ СТРОЯЩИХСЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ

Машиностроительный завод "ЗиО-Подольск" (входит в машиностроительный дивизион Росатома - "Атомэнергомаш") поставил оборудование для Нововоронежской, Ленинградской и Белоярской АЭС.

В адрес Нововоронежской АЭС-2 отправлен конденсатосборник 2-й ступени, уравнительные сосуды для сепараторов-пароперегревателей (СПП). Всего на второй энергоблок станции поставляется четыре аппарата СПП-1200.

Для оснащения строящегося энергоблока №2 Ленинградской АЭС-2 отгружены первые два аппарата СПП-1200. В комплект поставки вошли два сепаратора, два пароперегревателя 1-й ступени и два пароперегревателя 2-й ступени.

Для строящихся энергоблоков Нововоронежской и Ленинградской станций с реакторной установкой типа ВВЭР-1200 "ЗиО-Подольск" изготавливает полный комплект оборудования системы сепарации, промперегрева и системы подогревателей высокого давления.

На строительную площадку блока №4 Белоярской АЭС-2 завод изготовил и поставил трубопроводы. Поставленное оборудование входит в состав парогенераторов Н-272 реакторной установки БН-800. Общий вес отгруженной продукции в адрес строящихся энергоблоков АЭС составил более 500 т. (Пресс-служба ОАО "Атомэнергомаш"/ Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ЗАО «УРАЛЬСКИЙ ТУРБИННЫЙ ЗАВОД» ЗАВЕРШИЛО ОТГРУЗКУ ТУРБИНЫ ДЛЯ ОАО «ТАТНЕФТЬ»

Уральский турбинный завод завершил отгрузку первой из двух турбин К-110 в адрес ООО "Нижнекамская ТЭЦ" (Татарстан). Договор на поставку оборудования был заключен с ОАО "Татнефть" в 2012 г.

Заключительная стадия стендовой сборки турбины, включая операцию валоповорота, осуществлена под контролем представителей заказчика.

По договору с ОАО "Татнефть" специалистами Уральского турбинного завода также будут осуществляться работы по шеф-монтажу, пуско-наладке и вводу оборудования в эксплуатацию.

ОАО "Татнефть" проводит реконструкцию Нижнекамской ТЭЦ, направленную на повышение энергоэффективности ТЭЦ и надежности энергоснабжения потребителей. В рамках этого проекта будут установлены две турбины К-110, что позволит увеличить выработку электроэнергии вдвое.

В настоящее время на Нижнекамской ТЭЦ установлены уральские паровые противодавленческие турбины типа "Р", которые предназначаются для обеспечения производства промышленных предприятий технологическим паром. В условиях спада производства уменьшение отборов на потребителей пара из выхлопа турбин привело к ограничению расхода свежего пара и, соответственно, снижению мощности установленных турбин.

Новые турбины К-110 будут работать на промышленном паре, отбираемом с турбин типа "Р". В результате ввода новых турбин и загрузки простаивающих электрическая мощность ТЭЦ вырастет на 420 МВт.

На данный момент на станции начаты работы по монтажу оборудования, контроль за которыми проводит шеф-инженер завода. (Пресс-служба ЗАО "РОТЕК"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

УКРАИНА: ПАО «СУМСКОЕ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ИМ. М. ФРУНЗЕ» ОТГРУЗИТ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАО «ТЕРНЕФТЕГАЗ»

ПАО "Сумское НПО им. Фрунзе" до конца года по заказу ЗАО "Тернефтегаз" (Россия) отгрузит девять единиц теплообменного оборудования, которое войдет в состав установки комплексной подготовки газа на Термокарстовом газоконденсатном месторождении, обустройством которого занимается компания-заказчик.

Как сообщила пресс-служба объединения, в рамках заключенного контракта, стоимость которого не разглашается, НПО спроектировало и в настоящее время начало изготовление оборудования.

Два из них - это технологически сложные блоки совмещенных теплообменников, основная задача которых - рекуперация холода углеводородного газа потоком осушенного газа, остальные - единичные теплообменные аппараты различного назначения.

Теплообменное оборудование оснащается необходимыми комплектами арматуры, трубопроводов и деталей труб, металлоконструкциями и опорами для комфортной эксплуатации службами заказчика. По мере готовности продукция проходит несколькоуровневые испытания.

По словам ведущего менеджера управления по продажам НПО им. Фрунзе Сергея Утенко, приведенным в пресс-релизе, данный контракт стал логическим продолжением сотрудничества между объединением и компанией "Тернефтегаз" в рамках обустройства Термокарстового промысла.

В частности, в текущем году предприятие изготовило 4 адсорбера с арматурными блоками, а в настоящее время заканчивается производство трех полнокомплектных блоков колонн деэтанизации, отгрузка которых также будет завершена до конца года.

Сумское НПО им.Фрунзе, входящее в группу "Энергетический стандарт" бизнесмена Константина Григоришина, является одним из крупнейших в Европе производителей газоперекачивающих агрегатов и комплектных компрессорных станций различного назначения; широкой номенклатуры насосов, компрессоров, центрифуг, оборудования для химической, газовой и нефтеперерабатывающей промышленности, атомных электростанций. В числе крупнейших заказчиков НПО - "Газпром", "Сургутнефтегаз" (РФ), "Туркменнефть" и "Туркменгаз" (Туркменистан).

Объединение завершило 2012 г. с чистой прибылью по МСФО в 238,8 млн. грн. и чистым доходом 3248,8 млн. грн., а в текущем году не оглашало результатов деятельности. (Metalmonitor/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ИЖНЕФТЕМАШ» ПОСТАВИЛО ОАО «СУРГУТНЕФТЕГАЗ» СМЕСИТЕЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Завод "Ижнефтемаш", входящий в Группу компаний "Римера", завершил выполнение годового контракта на поставку смесительных установок УС-50х20ДС на санном основании для ОАО "Сургутнефтегаз".

К серийному производству УС-50х20ДС ижевское предприятие "Римеры" приступило в конце 2012 г. Опытно-промышленные испытания установки также проходили на месторождениях "Сургутнефтегаза". Оборудование имеет увеличенный до 20 куб. м объем бункера для цемента и предназначено для перемещения по буровой площадке сухих порошкообразных материалов (цемента, тампонажных смесей и др.), механически регулируемой подачи этих материалов винтовыми конвейерами и приготовления тампонажных растворов при цементировании нефтяных и газовых скважин. Данная модель спецтехники превосходит по вместимости бункера смесительные установки предыдущего поколения, производимые в ОАО "Ижнефтемаш". Применение установки УС-50х20ДС позволяет уменьшить количество единиц техники при проведении работ на труднодоступных месторождениях и существенно сократить затраты на обслуживание нефтяных и газовых скважин. Установка имеет возможность перемещаться на вертолетной подвеске.

Трансмиссия санной модификации УС-50х20ДС укомплектована двухскоростной раздаточной коробкой. Данное техническое решение ижевское предприятие реализовало впервые. Наличие двух передач позволяет расширить диапазон регулировки подачи содержимого бункера, снизить риск поломки трансмиссии и шнеков при неравномерной плотности цемента и тампонажных материалов. Также отличительной особенностью УС-50х20ДС является кабина управления установкой от серийно выпускаемого автомобиля ГАЗ-3307.

С учетом данной поставки общий объем спецтехники, отгруженной "Сургутнефтегазу" за 9 месяцев, на 57% превысил объем поставок за весь 2012 г. (Портал машиностроения/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «УРАЛХИММАШ» ОТГРУЗИЛО АБСОРБЕР АМИНОВОЙ ОЧИСТКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ ОАО «КУЙБЫШЕВСКИЙ НЕФТЕПЕРЕРАБЫТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД»

Из цеха аппаратов высокого давления №40 ОАО "Уралхиммаш" в адрес ОАО "Куйбышевский НПЗ" (НК "Роснефть") был отгружен абсорбер аминовой очистки высокого давления 3-VC2001.

Оборудование используется в установке гидроочистки вакуумного газойля. Высота аппарата - 25,3 м, диаметр - 2,1 м, масса более - 105 т. Это не единственный пример плодотворного сотрудничества между ОАО "Уралхиммаш" и ОАО "Куйбышевский НПЗ".

В прошлом году для заказчика были изготовлены и отгружены три реактора для установки производства МТБЭ (метил-трет-бутилового эфира).

В рамках контрактов с ОАО "НК "Роснефть" за последние два года в адрес Куйбышевского НПЗ было отгружено пять единиц колонного оборудования. В ноябре планируется отгрузить шестой аппарат - колонну фракционирующую 3-VC2004.

ОАО "Уралхиммаш" изготавливает оборудование для предприятий нефтехимической, нефте и газоперерабатывающей отраслей промышленности, для химической отрасли, предприятий черной и цветной металлургии, предприятий традиционной и атомной энергетики, для предприятий строительной промышленности. ОАО "Уралхиммаш" имеет сертификат на право изготовления сосудов под давлением по требованиям кода ASME (Секция VIII Раздел 1 Клеймо "U"). В апреле 2011 г. ОАО "Уралхиммаш" успешно прошло аудит на расширение области сертификации по коду ASME (Секция VIII Раздел 2 Клеймо "U2"). (Пресс-релиз ОАО "Уралхиммаш"/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

УКРАИНА: ПАО «ЗАПОРОЖТРАНСФОРМАТОР» (ЗТР) ПОСТАВИТ ОБОРУДОВАНИЕ В КАЗАХСТАН

ПАО "Запорожтрансформатор" (ЗТР) подписал контракт на поставку оборудования для распределительной компании "Алтау Жарык" (Алматы, Казахстан). Согласно условиям договора ЗТР изготовит 2 линейных трансформатора 40 МВА 10 кВ для ПС "Каскилен", сообщает компания. Отгрузка трансформаторов состоится в I квартале 2014 г.

ПАО "Запорожтрансформатор" производит силовые трансформаторы, электрические реакторы, системы мониторинга трансформаторов. (Ugmk.info/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ОАО «ЭЛЕКТРОЗАВОД» - 85 ЛЕТ

4 ноября один из крупнейших российских производителей электротехнической продукции - ОАО "Электрозавод" - отмечает восемьдесят пятую годовщину со дня основания предприятия.

Созданный в Москве в 1928 г. первый российский трансформаторный завод сыграл колоссальную роль в электрификации и индустриализации страны, в развитии экономики, обеспечивая уникальным оборудованием строившиеся промышленные гиганты, объекты оборонного комплекса, возводимые электростанции и создававшуюся Единую энергетическую систему страны. С названием "Электрозавод" связана целая эпоха развития российской энергетики и энергомашиностроительной отрасли страны. Начиная с обеспечения реализации плана ГОЭЛРО, "Электрозавод" является постоянным участником государственных программ энергетического и промышленного развития страны. На протяжении 85 лет предприятия компании решают задачи разработки, изготовления нового уникального электротехнического оборудования и строительства энергообъектов.

Производственные достижения работников "Электрозавода" неоднократно отмечались государственными наградами. За успешное освоение производства новых типов энергетического оборудования и большой вклад в развитие машиностроительной отрасли страны завод дважды награжден Орденом Ленина, а также орденом Трудового Красного знамени. В Москве в честь первенца российского трансформаторостроения московского "Электрозавода" названы улица, станция метро, остановки общественного транспорта, мост и ряд других важнейших объектов городской инфраструктуры В историческую летопись компании внесены более 530 фамилий трудовых династий, многие из которых работают и по сей день.

Сегодня ОАО "Электрозавод" является крупнейшей многопрофильной интегрированной компанией, ориентированной на комплексную реализацию проектов строительства, реконструкции и модернизации объектов энергетики. В компании сосредоточена мощная научная и производственная база, специализированные проектные и исследовательские институты, инжиниринговый центр и сервисные подразделения. На предприятиях компании работает более 5 тыс. человек. География поставок оборудования марки "Электрозавод" насчитывает более 60 стран и охватывает все регионы России.

За последние годы компанией проведена масштабная модернизация производственных мощностей, запущены в эксплуатацию новые заводы по производству инновационного электротехнического оборудования:

- на базе производственного комплекса "Электрозавод" в Москве создана новая производственная площадка - завод сверхмощных силовых трансформаторов и реакторов напряжением до 1150 кВ;
- в Республике Башкортостан набирает обороты крупнейший в Европе завод по выпуску силовых и распределительных трансформаторов. По уровню технической и технологической оснащенности, организации производства предприятие не имеет сегодня аналогов не только в нашей стране, но и в мировой электротехнической промышленности;
- в Уфе построен новый завод высоковольтного коммутационного оборудования;
- проведена полная модернизация и технологическое перевооружение уфимского завода "Электроаппарат", обеспечивающего выпуск широкого спектра высоковольтной и низковольтной коммутационной техники;
- на базе расширенных и реконструируемых производств института трансформаторостроения в Запорожье построен завод опытно-промышленного производства головных образцов и выпуска серий силовых трансформаторов и шунтирующих реакторов;
- создано совместное предприятие с ГК "Москабельмет" по производству специальных транспонированных проводов, ранее закупавшихся за рубежом.

Исходя из потребностей электроэнергетики и в целях сокращения импорта электрооборудования, за последние годы на предприятиях ОАО "Электрозавод" разработаны и запущены в производство более 400 видов электротехнического оборудования:

- трансформаторы на напряжения от 110 до 750 кВ мощностью до 630 МВА для работы в блоке с генераторами электростанций, в том числе и атомных;
- шунтирующие реакторы на 220-1150 кВ, в том числе управляемые, в однофазном и трехфазном исполнениях;
- автотрансформаторы класса напряжения 220, 330, 500, 750 кВ для магистральных линий электропередач;
- комплектные распредустройства и трансформаторные подстанции 6-20 кВ, и другое усовершенствованное оборудование для нужд электростанций и сетевых предприятий.

Компанией изготовлены: самый мощный из ранее выпускаемых в России трансформаторов мощностью 630 МВА на напряжение 330 кВ, разработанный специально для Курской АЭС; первый в России блочный трансформатор сверхвысокого класса напряжения 750 кВ мощностью 417 МВА, разработанный специально для Калининской АЭС; первый в России автотрансформатор сверхвысокого класса напряжения 750 кВ мощностью 417 МВА, разработанный для объектов ОАО "ФСК ЕЭС".

Разработка и изготовление данного вида оборудования знаменует покорение нового рубежа российским трансформаторостроением - освоение производства отечественных мощных силовых трансформаторов на сверхвысокое напряжение 750 кВ.

Интенсивное наращивание объемов производства, строительство дополнительных производственных мощностей и приобретение новых активов позволяют Холдинговой компании "Электрозавод" удерживать лидирующие позиции на российском и зарубежном рынке энергомашиностроения. Лозунг компании "Мы трансформируем энергию!" знают энергетики всего мира. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

РОССИЯ: ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2013 ГОДА ООО «ХОЛДИНГ «КАБЕЛЬНЫЙ АЛЬЯНС» УВЕЛИЧИЛО ОБЪЕМЫ ПРОДАЖ ПРОВОДОВ МАРКИ СИП

По итогам анализа за 9 месяцев Холдинг "Кабельный альянс" удвоил объемы продажи проводов марки СИП по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Высокое качество продукции, оперативная работа службы сбыта, возможность комплексных поставок делают сотрудничество с ООО "Холдинг "Кабельный альянс" удобным и выгодным. Провода самонесущие изолированные и защищенные для воздушных линий электропередач марок СИП-1, СИП-2, СИП-3, СИП-4 производства заводов-изготовителей, объединенных под управлением ООО "ХКА", давно зарекомендовали себя на рынке.

Провод СИП-1 предназначен для магистралей воздушных линий электропередачи (ВЛ) и линейных ответвлений от ВЛ на номинальное напряжение до 0,6/1 кВ включительно номинальной частотой 50 Гц в атмосфере воздуха типов I и II по ГОСТ 15150-69.

Провод СИП-2 предназначен для магистралей воздушных линий электропередачи (ВЛ) и линейных ответвлений от ВЛ на номинальное напряжение до 0,6/1 кВ включительно номинальной частотой 50 Гц в атмосфере воздуха типов II и III по ГОСТ 15150-69, в том числе на побережьях морей, соленых озер, в промышленных районах и районах засоленных песков.

Провод СИП-3 предназначен для воздушных линий электропередачи на номинальное напряжение 20 кВ (для сетей на напряжение 10, 15, 20 кВ) И 35 кВ (для сетей на 35 кВ) номинальной частотой 50 Гц в атмосфере воздуха II и III по ГОСТ 15150-69, в том числе на побережьях морей, соленых озер, в промышленных районах и районах засоленных песков.

Провод СИП-4 применяется для ответвлений от ВЛ к вводу и для прокладки по стенам зданий и инженерных сооружений на номинальное напряжение до 0,6/1 кВ включительно номинальной частотой 50 Гц в атмосфере воздуха типов II и III по ГОСТ 15150-69, в том числе на побережьях морей, соленых озер, в промышленных районах и районах засоленных песков. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ГЕРМАНИЯ: ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ КОМПАНИИ LEONI AG РАЗРАБОТАЛО ГИБРИДНЫЙ КАБЕЛЬ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ В РАЗЛИЧНЫХ ПРИВОДНЫХ СИСТЕМАХ

Подразделение Business Unit Industrial Solutions компании Leoni AG разработало гибридный кабель для применения в различных приводных системах. Новый кабель с сердечником из оптических волокон, рассчитанным на использование в сетях Ethernet, предназначен для компактных систем приводов и, как полагает компания Leoni может считаться "маленьким чудом экономии" благодаря практичности, гибкости в применении и экономической эффективности.

Экономически выгодное решение, разработанное компанией Leoni, дает возможность, используя в различных инновационных системах приводов электродвигателей один комбинированный кабель, обеспечивать электропитание и передачу данных. При этом можно достичь сокращения расходов на монтаж порядка 85%.

Последним очень важным дополнением в серии кабелей компании Leoni является применение оболочки из полиуретана (PUR), обладающей повышенной износостойкостью и стойкостью к растягивающим усилиям. Кабель с такой оболочкой способен спокойно выдерживать 10-миллионные циклы изгибаний и, таким образом, значительно повышает возможность применения модульного принципа при построении систем и машин.

Объединение в сети систем автоматизированных приводов стало возможным благодаря уникальной конструкции гибридного кабеля. Несмотря на трудности электрического монтажа Ethernet-соединения, компания Leoni стала первым производителем, включившим четырехжильное Ethernet-соединение в цепь электродвигателя для обеспечения универсальной связи в режиме реального времени через цифровой интерфейс SERCOS (Serial Real-time Communication System). Новый комбинированный кабель сертифицирован на соответствие нормам стандартов UL и CSA и отвечает требованиям североамериканского рынка. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

НОРВЕГИЯ: ВЫРУЧКА OPERA SOFTWARE В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Выручка норвежского производителя программного обеспечения Opera Software в III квартале выросла на 34% в годовом исчислении до $75,5 млн. Об этом свидетельствуют данные квартальной отчетности компании.

При этом показатель EBIT вырос на 14% в годовом исчислении до $15,6 млн., скорректированный показатель EBITDA вырос на 22,5% до $32 млн.

Свободный денежный поток составил $15,8 млн. против $4,3 млн. в третьем квартале 2012 г.

В подразделении Mobile Operators выручка выросла на 64% в годовом исчислении до $17,1 млн. В то же время направление Mobile Consumers показало снижение выручки на 11% до $7,6 млн.

В отчете также говорится, что число пользователей мобильными продуктами Opera выросло на 26% в годовом исчислении, достигнув 262 млн. человек. Количество пользователей мобильными продуктами Opera на платформе Android выросло на 131% в годовом исчислении до 75,3 млн. человек.

Выручка Opera от рекламной деятельности достигла отметки в $29,6 млн., что на 110% больше прошлогоднего результата. Общее количество показов мобильной рекламы выросло на 44% по сравнению с III кварталом 2012 г. и составило 172 млрд. раз.

При этом выручка от поставок десктопного браузера упала на 25% в годовом исчислении до $13,8 млн. Количество пользователей десктопными продуктами Opera уменьшилось на 7% в годовом исчислении до 51 млн. человек. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ПРИБЫЛЬ APPLE INC. В IV КВАРТАЛЕ 2013 ФИНАНСОВОГО ГОДА СНИЗИЛАСЬ

Компания Apple 29 октября объявила показатели за IV квартал 2013 ф. г., завершившийся 28 сентября. Чистая прибыль компании за квартал составила $7,5 млрд. или $8,26/акция.

Доход компании за IV квартал 2012 г. составил $36 млрд., а чистая квартальная прибыль - $8,2 млрд. или $8,67/акция. Валовая квартальная прибыль составила 37% в сравнении с 40% годом ранее. Международные продажи составили 60% от квартального дохода.

За квартал компания продала 33,8 млн. iPhone - рекордное количество для сентябрьского квартала в сравнении с квартальным показателем в 26,9 млн. в 2012 г. Компания Apple продала 14,1 млн. iPad по сравнению с 14 млн. в анало-

гичном квартале прошлого года. Квартальные продажи компьютеров Mac составили 4,6 млн. устройств; в соответствующем квартале прошлого года это число составляло 4,9 млн.

"Мы рады поделиться столь сильными результатами под конец этого невероятного года, включая рекордную цифру дохода в IV квартале с учетом почти 34 млн. проданных iPhone, - сказал глава корпорации Apple Тим Кук. - Мы с воодушевлением вступаем в праздничный сезон с новыми iPhone 5C и iPhone 5S, iOS 7, новым iPad mini с дисплеем Retina и невероятно тонким и легким iPad Air, новой линейкой MacBook Pro, революционным новым Mac Pro, OS X Mavericks и следующим поколением пакетов приложений iWork и iLife для OS X и iOS".

"За квартал мы обеспечили денежный поток от операций в $9,9 млрд., а акционерам было возвращено $7,8 млрд. наличных средств в виде дивидендов и путем обратного выкупа акций в течение сентябрьского квартала. Таким образом, общие выплаты в рамках нашей программы возврата капитала на данный момент составили $36 млрд.", - резюмировал финансовый директор Apple Питер Оппенхаймер. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ПРИБЫЛЬ HONEYWELL INTERNATIONAL INC. ЗА III КВАРТАЛ 2013 ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль американской Honeywell, доступная для распределения среди акционеров головной компании, за III квартал выросла на 4,2% до $990 млн. против $950 млн. за аналогичный период годом ранее. Чистый объем продаж за отчетный период увеличился на 3,3% до $9647 млн., в то время как в III квартале 2012 г. этот показатель составлял $9342 млн., говорится в сообщении компании.

Прибыль на акцию Honeywell в III квартале составила $1,24, что на 3,3% выше, чем прибыль на акцию в III квартале 2012 г. на уровне $1,20.

Результаты компании частично разошлись с прогнозами экспертов. Консенсус-прогноз аналитиков Thomson Reuters для III квартала по прибыли на акцию был на уровне $1,24/акция. Прогноз экспертов по продажам на уровне $9,92 млрд. оказался выше фактического результата компании по итогам III квартала.

Компания ожидает объема продаж по итогам года на уровне $38,8-39,0 млрд. при прибыли на акцию в $4,90-4,95.

На фоне обнародованных результатов котировки компании на торгах pre-market, проходящих до открытия регулярной торговой сессии в Нью-Йорке, просели на 0,5%.

Honeywell International - крупная американская корпорация, производящая электронные системы управления и автоматизации. Компания входит в список 100 ведущих компаний, составляемый журналом Fortune. Honeywell известна своими разработками в области аэрокосмического оборудования, технологий для эксплуатации зданий и промышленных сооружений, автомобильного оборудования, турбокомпрессоров и специализированных товаров. Штаб-квартира компании расположена в Моррис-Тауншипе (шт. Нью-Джерси). (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: ПРИБЫЛЬ MICROSOFT CORP. В I КВАРТАЛЕ 2013 ФИНАНСОВОГО ГОДА ВЫРОСЛА

Чистая прибыль ведущего мирового производителя программного обеспечения Microsoft в I квартале 2013-2014 ф.г., окончившемся 30 сентября, выросла на 17% и составила $5,24 млрд. ($0,62/акция).

Как сообщается в квартальном отчете компании, годом ранее чистая прибыль американской компании составляла $4,47 млрд. или $0,53/акция.

В отчетном периоде выручка Microsoft от продажи программного обеспечения и оказания прочих услуг корпорациям выросла на 10% относительно прошлого года и составила две трети валовой прибыли компании.

Доходы от облачного бизнеса Microsoft увеличились более чем в 2 раза, хотя его доля в совокупной выручке корпорации пока довольна мала. В большей степени этот рост был обеспечен активными продажами "набора для бизнес-продуктивности" Office 365.

Потребительский сектор Microsoft оказался менее удачным, однако и тут был отмечен рост. Выручка от продуктов и сервисов, таких как системы для персональных компьютеров, планшетов Surface или игровых консолей Xbox, увеличилась на 4%.

При этом доход от операционной системы Windows для потребительских ПК упал на 7%, а продажи пакета Office в отчетном квартале упали на целых 23% относительно аналогичного периода в прошлом году.

Совокупная чистая прибыль Microsoft составила $5,2 млрд. или $0,62/акция, против $4,5 млрд. или $0,53/акция в I квартале прошлого финансового года. Аналитики же ожидали от корпорации прибыли лишь в $0,54/акция.

Выручка Microsoft в отчетном периоде увеличилась на 15,7% до $18,5 млрд., что значительно больше ожидаемых рынком $17,8 млрд.

Основанная в 1975 г. корпорация Microsoft является мировым лидером в производстве программного обеспечения, предоставлении услуг и разработке Интернет-технологий для персональных компьютеров и серверов. Предлагает программные продукты для делового и личного применения. Одним из самых известных продуктов компании является операционная система Windows, а также набор приложений Microsoft Office. Корпорации принадлежит интернет-поисковик Bing, а с октября 2011 г. - сервис Интернет-телефонии Skype, приобретенный у группы частных инвесторов за $8,5 млрд. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

США: NORTHWIRE INC. РАЗРАБОТАЛА НОВЫЕ КАБЕЛИ МАРКИ RESILIENCE

Кабельный производитель Northwire Inc. предлагает последнюю инновационную разработку - гибкий кабель для питания электродвигателей, соответствующий требованиям стандарта UL2277 и сертифицированный на соответствие знаку CE. Учитывая растущий спрос на "зеленую энергию", компания Northwire разработала кабели серии Resilience для альтернативных источников энергии пару лет назад.

В эту линейку кабелей теперь вошел кабель для турбин ветровых энергоустановок усовершенствованной конструкции, рассчитанный на режим постоянных изгибов в соответствии с NFPA79. Кабельные решения Resilience Industrial обеспечивают надежную работу приводов переменной частоты при широком диапазоне температур от -40 до +90 град. С во влажной и сухой среде, в условиях постоянных изгибов, кручений и вибрации.

Кабели рассчитаны на напряжение до 1000 В (для цепей питания и управления), имеют изоляцию из сшитого ПЭ или ПВХ/найлона и оболочку повышенной гибкости из ПВХ или термопластичного ПЭ. Новые кабели для электродвигателей отличаются меньшим диаметром и поэтому идеально подходят для применения в местах ограниченного пространства в жестких промышленных условиях. (RusCable/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: PANASONIC CORP. ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ ФАБРИКИ В ИНДОНЕЗИИ, КИТАЕ, МАЛАЙЗИИ, СИНГАПУРЕ

Японский производитель бытовой электроники Panasonic к 2014 г. вдвое сократит штат сотрудников, занятых на производстве полупроводников. В первую очередь, откажутся от зарубежных активов.

Фабрики в Индонезии, Китае, Малайзии, Сингапуре будут приостановлены, и некоторые из них пойдут с молотка. Всего количество рабочих мест в подразделении по производству полупроводников снизится с 14 тыс. до 7 тыс.

Японцы снижают присутствие уже в третьей отрасли. В конце августа компания отказалась от рынка смартфонов из-за низкого спроса на эту новинку в Японии. В начале октября Panasonic свернул производство плазменных панелей, так как они не теряют долю рынка в пользу ЖК-дисплеев. Пока корпорация получает прибыль только от производства солнечных батарей и медицинского оборудования.

В этом году Panasonic приняла решение увеличить присутствие на таких рынках, как автомобильные электронные приборы, в том числе начать производство радаров и парктроников.

На японских производителей также давит высокий курс иены. Несмотря на то что за последний год ее котировки благодаря агрессивной монетарной политике Банка Японии снизились на 20% за последний год, позиции японских компаний остаются слабыми. Доля Sony, Panasonic и Sharp на мировом рынке телевизоров не превышает 20%. Samsung занимает 27,7%, а LG Electronics - 15%. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

ЯПОНИЯ: SHARP CORP. В III КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА ВПЕРВЫЕ ЗА 2 ГОДА ПОКАЗАЛА ПРИБЫЛЬ

Компания Sharp показала в июле-сентябре чистую прибыль. Об этом говорится в опубликованном отчете фирмы. Предыдущие семь кварталов японский концерн фиксировал исключительно чистый убыток. На этот раз аналитики Thomson Reuters прогнозировали убыток в 9 млрд. иен (около $91 млн.), однако реальные результаты оказались куда более позитивными - чистая прибыль в 13,6 млрд. иен ($139 млн.). В самой компании такие результаты объясняют заметным снижением курса иены - этот процесс начался в ноябре 2012 г. и набирает обороты в последнее время. Достаточно сказать, что за полгода с марта чистый убыток Sharp сократился почти в 100 раз - с 387,6 млрд. иен ($4 млрд.) до 4,3 млрд. иен ($44 млн.).

Дешевеющая иена позволяет экспорту Sharp (а он занимает достаточно важное место в структуре доходов фирмы) увеличить прибыльность и эффективность. Например, Sharp является поставщиком дисплеев для продукции Apple. Кроме этого, на росте прибыли позитивно сказался повышающийся спрос на солнечные батареи.

Операционная прибыль Sharp в III квартале составила 30,8 млрд. иен ($314 млн.) против убытка 160,9 млрд. иен ($1,64 млрд.) в апреле-июне.

По прогнозам компании, с марта по март 2014 г. чистая прибыль Sharp составит 5 млрд. иен ($51 млн.).

Компания Sharp начала историю как карандашная фабрика, однако с 1930-х годов занимается проектированием и производством бытовой электроники. В 2012 г. фирма показала наибольший квартальный убыток за всю историю, после чего агентство Fitch резко понизило долгосрочный рейтинг дефолта эмитента до уровня "B-". На конец 2012 г. в компании трудятся свыше 57 тыс. человек. (РБК-Украина/Машиностроение Украины, СНГ, мира)

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

ПРЕСС-РЕЛИЗЫ

РОССИЯ: ИТОГИ «МЕТАЛЛ-ЭКСПО-2013»

12-15 ноября в Москве состоялась XIX международная промышленная выставка "Металл-Экспо-2013", участие в которой приняли 714 компаний из 37 стран. Экспозиции посетили около 30000 потребителей черных и цветных металлов из стройиндустрии, машиностроения, топливно-энергетического комплекса, транспортных и логистических компаний, металлотрейдеров.

В 2013 г. масштабный выставочно-конгрессный форум собрал ведущие металлургические компании, трубные и метизные заводы, предприятия по обработке цветных металлов, производителей алюминиевого проката и сплавов, строителей, машиностроителей, нефтяников, газовиков, представителей других отраслей реального сектора экономики. На "Металл-Экспо-2013" было представлено все многообразие продукции черной и цветной металлургии, современного оборудования и технологий. 19 специализированных салонов по основным сегментам черной и цветной металлургии были усилены выставкой металлопродукции и металлоконструкций для строительной отрасли "МеталлСтройФорум-2013", демонстрацией оборудования и технологий для металлургии и металлообработки "МеталлургМаш-2013" и экспозицией транспортных и логистических услуг для предприятий ГМК "МеталлТрансЛогистик-2013".

Металлурги и их партнеры проанализировали состояние рынка и смоделировали сценарии дальнейшего развития. По общему мнению, в следующем году рынок не ожидает резких изменений - ценовая конъюнктура будет не сильно отличаться от ситуации нынешнего года, объем спроса сохранится на текущем уровне. Однако за счет ввода новых мощностей и возможного роста импорта в условиях ВТО усилится конкуренция. Игроки рынка выразили заинтересованность в стабильности, сохранении баланса спроса и предложения, развитии сотрудничества со своими основными потребителями и покупателями.

В "Металл-Экспо-2013" приняли участие ведущие металлургические предприятия и холдинги, производители и поставщики оборудования, инжиниринговых решений, крупнейшие металлотрейдеры из России и 37 стран. Масштабные экспозиции представили ММК, ТМК, "Северсталь", НЛМК, "Мечел", УГМК, ЧТПЗ, КУМЗ, ОМК, "Метинвест-Холдинг", ArcelorMittal, БМЗ, RHI, Ruukki, "Днепроспецсталь", "ОМЗ-Спецсталь", ВСМПО-АВИСМА, "Интерпайп", "Сентравис", GMH-Holding, МЗ "Электросталь", "Уралтрубпром", Ашинский МЗ, ВМЗ "Красный Октябрь", Серовский МЗ, Тюменский ЭМЗ, Ростовский ЭМЗ, "Мотовилихинские заводы", "Русполимет", МЗ "Петросталь", "Волгаметком", "ТехИнвестСтрой", "Металлсервис", JSL Stainless, "Агрисовгаз", МТЗ и ЗМК ТЕМПО и другие производители и поставщики черных и цветных металлов, труб, металлоизделий. После России самые многочисленные экспозиции представили компании из Европы и Китая.

На выставке работали более 4000 специалистов и руководителей компаний-участников. По данным независимого аудита, на долю топ-менеджеров, лиц, которые принимают решение, приходится 53% посетителей "Металл-Экспо". Это одно из немногих выставочных мероприятий страны, которое посещают первые лица компаний. В 2013г. на выставке работали генеральный директор диви-

зиона "Северсталь - Российская сталь" Сергей Торопов, директор по сбыту ММК Николай Лядов, генеральный директор "НЛМК-Калуга" Сергей Шаляев, генеральный директор УК "Мечел-Сталь" Владимир Тыцкий и управляющий директор Челябинского металлургического комбината Рашид Нугуманов, генеральный директор ЧТПЗ Ярослав Ждань, генеральный директор ТД ТМК Владимир Оборский, президент УК "Алюминиевые продукты" Владимир Скорняков, генеральный директор Ступинской металлургической компании Владимир Чертовиков, генеральный директор "Металлсервис-групп" Олег Тюрпенко, генеральный директор ДИПоС Александр Дроздов, генеральный директор компании "А Групп" Алексей Зайцев - большинство компаний были представлены первыми лицами, принимающими решения. Они имели возможность общаться лицом к лицу с потребителями, находить новые рынки сбыта, обсуждать перспективы сотрудничества с партнерами, заключать договора.

"Трубная металлургическая компания" вручила 112 партнерам дилерские сертификаты, определив круг поставщиков своей продукции на рынках России, СНГ и Балтии. Новый завод "НЛМК-Калуга" обсудил условия взаимодействия с компаниями-покупателями сортового проката. Новые возможности по производству обсадных труб презентовал "Уралтрубпром". "УГМК-Сталь" провел презентацию сортового завода в Тюмени. Лысьвенский металлургический завод анонсировал проект строительства прокатного стана. "Северсталь-метиз" провела конференцию для дилеров, участие в которой приняли около 50 представителей дилерских компаний России и стран СНГ. "Такие встречи с дилерами в рамках "Металл-Экспо" уже стали хорошей традицией. Они позволяют, с одной стороны, представить нашу позицию в работе с партнерами, а с другой, получить от них обратную связь, которая всегда является для нас основой для укрепления сотрудничества. Тем более что дилерская сеть по-прежнему остается для нас одним из основных каналов сбыта", - прокомментировал Сергей Выдрин, коммерческий директор "Северсталь-метиза".

"Металл-Экспо" стала одной из площадок выработки консолидированной позиции металлургической отрасли. Обширная конгрессная часть выставки состояла из 50 различных мероприятий. Ключевым стало совещание координационного совета Минпромторга России по развитию металлургического комплекса, участие в котором приняли руководители металлургических компаний, отраслевых объединений и институтов. Представители металлургического бизнеса и власти договорились создать «дорожные карты» по наиболее острым вопросам, среди которых - защита внутреннего рынка от недобросовестной конкуренции и поддержка металлургов на внешних рынках в условиях ВТО. Минпромторг России провел также заседание рабочей группы по реализации Межотраслевой программы работ по освоению новых видов и улучшению качества металлопродукции для автомобилестроения до 2015 г. Российский союз поставщиков металлопродукции организовал встречу производителей и переработчиков алюминия. Многие компании также приняли участие в таких мероприятиях осенней Недели металлов, как "Российский рынок металлов", "Цинк - защита от коррозии", "Металлургия и грузоперевозки", "Металлургснаб - актуальные проблемы снабжения в горно-металлургическом комплексе", "Современные технологии в области производства и обработки цветных металлов" и во многих других семинарах, круглых столах и презентациях по всем сегментам металлургического бизнеса.

В этом году в рамках "Металл-Экспо" в третий раз прошла торжественная церемония вручения награды "Главное событие 2013 г. в металлургии России", призванной поддержать и максимально популяризировать инновационные проекты отрасли. Лауреатами признаны четыре проекта:

- НЛМК - за электрометаллургический завод "НЛМК-Калуга" (объем инвестиций - 38 млрд. руб.);

- МЕЧЕЛ - за универсальный рельсобалочный стан на Челябинском металлургическом комбинате мощность до 1,1 млн. т/год (23 млрд. руб.);

- ТМК - за реализацию инвестиционной программы по техническому перевооружению сталеплавильно-прокатного комплекса на Таганрогском металлургическом заводе (32 млрд. руб.);

- УГМК - за строительство нового металлургического завода в Тюмени производительностью 550 тыс. т сортового проката в год. (23 млрд. руб.).

В ходе "Металл-Экспо-2013" целый ряд компаний награжден золотыми и серебряными медалями выставки за разработки и внедрение в эксплуатацию оборудования и технологий, отвечающих современному техническому уровню, молодым ученым присуждены денежные гранты. Кадровые вопросы становятся все острее и острее, поэтому "Металл-Экспо" выступает еще и площадкой привлечения молодежи в реальный сектор промышленности, ежегодно организуя слет студентов и аспирантов профильных ВУЗов "Будущее закладывается сегодня". Подведены также итоги конкурсов "Мисс металлургия", на лучшую видеопродукцию Metal-Vision и на лучшее корпоративное СМИ, на лучшие решения применения стали и алюминия в строительстве. "Металл-Экспо-2013" дала возможность привлечь новый научно-промышленный потенциал в российскую промышленность.

Большинство участников выставки высоко оценило эффективность участия в форуме и выразило желание участвовать в 20-й выставке "Металл-Экспо-2014". Участники этого ежегодного события отметили: обмен прогнозами развития ситуации на рынке и налаживание стратегических контактов прошли успешно и эффективно, что поможет повысить конкурентоспособность, оптимизировать работу компаний и снизить издержки, разработать модели сбалансированного развития бизнеса. В ходе встреч и переговоров были установлены новые партнерские отношения, эффект от которых будет сказываться на протяжении всего следующего года.

Выставка "Металл-Экспо" является членом Всемирной Ассоциации выставочной индустрии (UFI) и Российского Союза выставок и ярмарок (РСВЯ), проходит ежегодный независимый выставочный аудит. Выставка проводится при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ, правительства Москвы, РСПП, ТПП РФ, Российского Союза поставщиков металлопродукции, Международного союза производителей металлургического оборудования ("Металлургмаш"), Ассоциации строителей России, Российского союза строителей, Союза машиностроителей России. (Оргкомитет "Металл-Экспо-2013")

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?