

Авиапром, автопром за рубежом

тома V-VI

Ежегодник «Авиапром, автопром за рубежом» за 2008г.
вышел в свет в 6 томах (тт. V-X)

**Австралия • Австрия • Азербайджан • Алжир • Ангола •
Аргентина • Армения • Афганистан • Бахрейн • Белоруссия
• Бельгия • Болгария • Бразилия • Великобритания • Вен-
грия • Венесуэла • Вьетнам • Гана • Гвинея • Германия •
Гонконг • Греция • Грузия • Дания • Евросоюз • Египет •
Зимбабве • Израиль • Индия • Индонезия • Иордания •
Ирак • Иран • Испания**

*Производство, сбыт гражданской авиационной и автомо-
бильной техники во всех странах. Строительство грузовых и
пассажирских самолетов и вертолетов, их продажа, аренда и
лизинг. Автомобильные и авиасалоны.*

www.polpred.com

Авиапром, автопром за рубежом

тома V-VI

Ежегодник «Авиапром, автопром за рубежом» за 2008г.
вышел в свет в 6 томах (тт. V-X)

Использованы материалы Минэкономразвития РФ (www.economy.gov.ru,
www.torgpredstvo.ru, www.exportsupport.ru, www.informves.ru) и информационных агентств

Авиапром, автопром за рубежом, тома V-VI. Экономика и связи с Россией в 2004-08гг., 244 стр.

©Г.Н. Вачнадзе, декабрь 2008. ISBN 5-900034-43-7.

Проект ПОЛПРЕД: Г. Вачнадзе, А. Грибков, О. Мишина, Г. Перцева, К. Провалов, К. Сальберг, Н. Сеницына, Т. Стенина,
Е. Терехова, Л. Тимофеева, И. Хряева, С. Шмаков.

Совет ветеранов МИД РФ. ООО «ПОЛПРЕД Справочники».

119200 Москва, Денежный пер. 32, оф. 405, (495) 747-1121, (499) 244-3541, (985) 784-1084, info@polpred.com

Отпечатано в ФГУП «ПИК ВИНТИ», 140010 Люберцы, Октябрьский пр-т 403.

СОДЕРЖАНИЕ

Австралия.....	3	Вьетнам.....	105
Автопром	3	Авиация	105
Австрия.....	4	Автопром	107
Азербайджан.....	6	Мотоциклы	115
Алжир.....	9	Гана.....	120
Ангола.....	10	Автопром	120
Аргентина.....	10	Гвинея.....	121
Армения.....	10	Германия.....	121
Афганистан.....	11	Гонконг.....	153
Бахрейн.....	12	Авиакомпании	153
Белоруссия.....	12	Греция.....	155
Бельгия.....	68	Грузия.....	155
Авиапром с РФ	68	Дания.....	157
Болгария.....	69	Авиация	157
Автопром	69	Евросоюз.....	158
Бразилия.....	70	Египет.....	171
Автопром-2007	70	Автопром	171
Автопром-2006	74	Зимбабве.....	173
Сельхозтехника	75	Израиль.....	174
Стройоборудование	76	Индия.....	174
Авиапром	77	Автопром	174
Инфраструктура	78	Tata-авто	176
Автодороги	79	Тракторы	181
Великобритания.....	85	Индонезия.....	201
Автопром	85	Иордания.....	202
Авиапром-2007	86	Ирак.....	203
Авиапром-2006	86	Иран.....	203
Вертолеты	88	Испания.....	239
Венгрия.....	98	Ресурсы сайта www.POLPRED.com	242
Венесуэла.....	102		

Австралия

Автопром

Значительная территория при небольшой численности и разбросанности населения определяют особо важное значение автомобильных грузовых и пассажирских перевозок для Австралии. Протяженность железных дорог в этой стране составляет 44,3 тыс. км., тогда как шоссейных — 810 тыс.

По данным Австралийского бюро статистики, из имевшихся в Австралии в 2005г. 14 млн. автомобилей, примерно 400 тыс. приходилось на грузовики без прицепов, 70 тыс. — на седельные тягачи и 72 тыс. — на автобусы. Ежегодно автотранспортом в стране перевозится около 1,5 млрд.т. грузов; в 2002/3г. его доля в общей массе перевезенных грузов составила 70%. И, наконец, следует отметить, что грузовые автоперевозки в Австралии растут в 1,5 раза более высокими темпами, чем ВВП. Если такая тенденция продолжится, то в 2020г. объем этих перевозок будет в 2 раза большим, чем в 2000г.

По сравнению с 2001г. число зарегистрированных в Австралии автобусов увеличилось на 7,5%. Примерно 80% автобусных перевозок школьников в стране осуществляется частными операторами, которые работают по контрактам с правительственными организациями и пополняют свои доходы за счет более выгодных для них чартерных услуг. Государственный парк автобусов насчитывает 3,1 тыс. шт.

Средний возраст эксплуатируемых в Австралии автобусов — 10,2 года. Самую большую долю в их парке занимают автобусы в возрасте 7-11 лет (28%); на автобусы в возрасте 12-16 лет приходится 20%, 17 лет и выше — 19%, 4-6 лет — 17% и до 3 лет — 16%.

Около 85% потребностей внутреннего рынка в грузовых автомобилях покрывается за счет импорта.

Ввоз в Австралию автобусов, способных перевозить более

10 пассажиров, по данным министерства торговли США, в млн.долл.			
	2003г.	2004г.	2005г.
Всего.....	101,23	121,97	129,72
Япония.....	92,79	102,48	116,45
Турция.....	-	4,12	11,16
Малайзия.....	0,43	0,00	0,76
Швеция.....	0,94	0,10	0,54
КНР.....	-	-	0,40
Н. Зеландия.....	0,73	0,37	0,34

В австралийском импорте автобусов доля японской продукции составляет примерно 90%. Весьма значительна она и в закупках Австралией грузовиков массой более 20 т. (с дизельным двигателем).

Закупка Австралией грузовиков массой более 20 т.

(с дизельным двигателем), в млн.долл.

	2003г.	2004г.	2005г.
Всего.....	102,70	146,31	164,61
Япония.....	63,09	100,65	109,46
США.....	17,76	18,69	23,06
Швеция.....	7,13	8,51	8,40
ФРГ.....	2,24	8,08	8,39
Франция.....	6,85	1,52	6,20
Финляндия.....	1,68	5,65	2,90

Австрия.....	3,90	2,03	2,73
Норвегия.....	0,00	0,00	1,61
Канада.....	0,00	0,61	1,39
Австралия (реимпорт).....	0,00	0,00	0,45

В секторе седельных тягачей лидерами по продажам являются американские компании Kenworth, Mack и Ford, а также шведские фирмы Volvo и Scania. В секторе грузовиков без прицепов преобладает продукция японских производителей Isuzu и Mitsubishi.

Главными поставщиками автобусов на австралийский рынок считаются Mercedes (на нее приходится 40% всех продаж), Hino, Scania, Volvo и MAN. Местные производители изготавливают в основном автобусы по заказам; в их число входят Custom Coaches, Volgren, AB Denning, Express, APG, Autobus, Bustech, Coach Design и несколько более мелких поставщиков.

Импортные пошлины на автомобили в Австралии составляют в среднем 5%. Ввозимые в страну грузовики и автобусы должны отвечать австралийским нормам безопасности, выхлопов и шума; эти нормы в значительной степени соответствуют международным стандартам. Подержанные части и оборудование должны проходить инспектирование и сертификацию в Австралийской карантинной и инспекционной службе. БИКИ, 5.10.2006г.

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Флагман австралийской автокомпании Holden — Carpage начали экспортировать в Южную Корею под названием Daewoo Veritas. Автомобиль на базе Pontiac G8 уже экспортируют в Китай под наименованием Buick Park Avenue, пишет Carpark.

Daewoo Veritas дебютировал в 2007г. на автосалоне в Сеуле как концепт L4X. Его серийную версию оборудуют 3,6-литровым бензиновым двигателем GM V6 и пятиступенчатой автоматической трансмиссией. В салоне седана устанавливают задние сиденья с функциями массажа, электрические подголовники и несколько жидкокристаллических экранов с наушниками.

Цена Daewoo Veritas в Корее эквивалентна 41,6 тыс.долл. — 51,7 тыс.долл. ИА Regnum, 6.9.2008г.

— По данным Федеральной палаты автомобильной промышленности Австралии (Federal Chamber of Automotive Industries — FCAI), в 2007г. рынок мотоциклетной техники в стране показал рекордные годовые результаты продаж — 130 тыс.шт., что на 9% больше, чем в 2006г. В целом за последние пять лет этот рынок вырос на 70%, но прошлый год продемонстрировал самый значительный рост. На расширение спроса оказали влияние такие факторы, как рост цен на бензин, повышение доходов австралийского населения, а также то, что цены на мотороллеры стали более доступными. Всю мототехнику австралийское статистическое ведомство делит на четыре сегмента: дорожные мотоциклы, внедорожные мотоциклы, мотороллеры и квадроциклы (ATV).

Лидером рынка мототехники в стране в 2007г. оставалась компания Honda — 33 тыс. проданных мотоциклов и мотороллеров (25,35% всех продаж). 2 место — у Yamaha (29 тыс.шт. и 22,31% рынка), 3 — у Suzuki (17,3 тыс. и 13,28% соответственно).

Продажи квадроциклов в Австралии в 2007г. выросли на 9,4% по сравнению с 2006г. — до 19,8 тыс.шт.

Наибольшей популярностью пользуются внедорожные и спортивные модели мотоциклов и квадроциклов, для которых благоприятна песчаная почва Австралии.

Практически все продаваемые здесь квадроциклы являются японскими марками. На три компании из Японии приходится 14,7 тыс. проданных за год квадроциклов, что составляет 74,4% совокупных продаж этих транспортных средств в Австралии. Продажи всех основных марок выросли, за исключением Kawasaki (на 3,4% меньше, чем в 2006г.). Несмотря на то, что объемы продаж квадроциклов в Австралии растут, в 2007г. их было продано в 6,58 раза меньше, чем мотоциклов и мотороллеров.

Лидерами по продажам квадроциклов в Австралии являются Honda и Yamaha — 5,7 тыс. и 5,6 тыс. проданных за год машин соответственно. Третье место занимает Suzuki — 3,4 тыс.шт., 4 — Polaris (2,75 тыс.шт.), на 5 месте мотовездеходы Kawasaki — 1,55 тыс. Квадроциклов Can-Am канадского производителя Bombardier Recreational Products (BRP) было продано всего 708 ед.

Как прогнозируют эксперты FCAI, в 2008г. объем продаж двухколесных мототранспортных средств в Австралии может достичь 143-145 тыс.шт. Несмотря на текущую потребительскую неуверенность и некоторую общую макроэкономическую нестабильность, продажи мототехники в стране будут продолжать расти, при этом темпы роста могут немного замедлиться. Мотоциклетный рынок продолжил расти в текущем году, несмотря на последние повышения учетных ставок и признаки надвигающегося снижения потребительских расходов на приобретение товаров.

В I кв. 2008г. продажи мотоциклетной техники в стране выросли на 4,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 30,5 тыс.шт. Лидером по продажам в I кв. тек.г. стал сегмент дорожных мотоциклов — 11,6 тыс. проданных машин, на 2 месте — внедорожная техника — почти 10,7 тыс.шт.

Самой популярной у австралийских покупателей остается японская техника. Из брендов флагманом оставалась Honda — 22,6% всего рынка мототехники. Затем следуют Yamaha — 22,3%, Suzuki — 12,1% и Kawasaki — 8,2%. Большим спросом пользовались также британские мотоциклы Triumph. В сегменте внедорожных мотоциклов лидировала Yamaha, а в сегменте дорожной мототехники — Honda, на 2 месте находится американская компания Harley Davidson.

Что касается мотороллеров, то их продажи в Австралии в I кв. 2008г. снизились на 3,4% — до 3,8 тыс.шт. Самой популярной была марка Piaggio (15,1% от всех проданных мотороллеров), на 2 месте — Vespa концерна Piaggio (13%), на 3 — Yamaha (12%), 4 — Honda (7,7%). Квадроциклы опять оказались самым быстро растущим сегментом рынка мототехники в I кв. тек.г. — их продажи выросли на 15,2% — до 4,4 тыс.шт.

Самым популярным квадроциклом была модель Honda TRX250 (217 проданных машин), самым продаваемым дорожным мотоциклом стал Honda CT110 (668 шт.), мотороллером — Piaggio

ZIP (179 шт.), внедорожным мотоциклом — Honda CRF250R (468 шт.). БИКИ, 10.6.2008г.

— Показатели сбыта автомобильной продукции на австралийском рынке в 2007г. побили рекорды всех предыдущих лет. В 2007г. в этой стране с населением 21 млн.чел. было продано 1,05 млн. машин. Предыдущий рекорд был установлен в 2005г. — 988,3 тыс. машин.

Лидерство по продажам в течение последних 12 лет удерживает популярная модель Holden Commodore австралийского отделения Holden корпорации GM; в 2007г. их продажи превысили 57,3 тыс.шт. Затем следуют Toyota Corolla — 47,8 тыс. и Toyota Hilux — 42 тыс. В целом компания Toyota удерживает 22,5% рынка, затем следуют Holden — 14% и Ford — 10,3%.

Для расширения продаж компания Holden подготовила две модели FJ и FX концепт-кара Clipsal 500 (в стиле 60гг.) с 6-цилиндровым двигателем рабочим объемом 2,15 л., известным как FX Holden и двигателем типа EFIJY V8 объемом 6 л. БИКИ, 29.4.2008г.

— В марте японская автомобильная компания Mitsubishi Motors Corp. намерена закрыть свой завод в Австралии. В связи с этим будет уволено тыс. сотрудников. Как заявил представитель профсоюза рабочих Джон Камилло, об этом решение сообщил на встрече сотрудников завода Роб Макэнири, возглавляющий австралийское отделение Mitsubishi, пишет Autonews.

Завод в Аделаиде выпускает полноразмерный седан Mitsubishi 380. В 2007г. там было произведено всего 10 тыс. автомобилей при проектной мощности в 30 тыс. Mitsubishi Motors объясняет свои проблемы на австралийском рынке высокой конкуренцией и неблагоприятным курсом валют. ИА Regnum, 5.2.2008г.

— Австралийские и японские авиастроители провели испытание нового сверхзвукового самолета, который должен летать в 10 раз быстрее нынешних лайнеров, со скоростью около 8 тыс.км. в час.

Как сообщило агентство Киодо цусин, испытания прошли в Австралии в пустынной местности, в 500 км. к северу от г.Аделаиды под наблюдением специалистов австралийского Университета штата Квинсленд и японского Агентства по аэрокосмическим исследованиям. В Агентстве был разработан двигатель для будущего самолета со специальной системой впрыска топлива. Полученные при испытании данные будут сопоставлены с информацией от наземных тестов, проводившихся в Японии.

Предполагается, что серийное производство нового сверхзвукового лайнера — дело отдаленного будущего, однако его создатели считают, что через 10 лет будет можно использовать специальные модели для ускоренной доставки крайне необходимых грузов, сообщает агентство. РИА «Новости», 30.3.2006г.

Австрия

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Компания Diamond Aircraft намеревается построить на территории Республики Калмыкия завод по сборке легкомоторных самолетов, а также производству винтов для самолетов и крыльев для мельниц ветровых электростанций из композит-

ного материала, сообщает 30 июня радиостанция «Европа плюс Элиста». В планах австрийской компании создание в Калмыкии школы для пилотов на 1 тыс. мест.

В воскресенье, 29 июня, делегация компании прибыла в Калмыкию с трехдневным рабочим визитом. Возглавил делегацию директор Diamond Aircraft Кристиан Драйс.

В тот же день представители Diamond Aircraft посетили концерт Аркадия Манджиева, Татьяны Чиктеевой и Государственного ансамбля песни и танца «Тюльпан». Завершился первый день визита торжественным ужином с участием главы администрации Калмыкии Кирсана Илюмжинова и председателя правительства республики Владимира Сенглеева. 30 июня делегация австрийской компании Diamond Aircraft планирует посетить крестьянско-фермерское хозяйство Пахомкина в Приютненском районе республики. Завершится визит во вторник, 1 июля. ИА Regnum, 30.6.2008г.

– Деятельность российско-австрийской рабочей группы по инновационному сотрудничеству в промышленности и науке (РГИС) направлена на реализацию задач, содержащихся в двусторонних соглашениях о торговле и экономическом сотрудничестве от 8 нояб. 1993г. и о научно-техническом сотрудничестве от 29 окт. 1997г.

Направления деятельности РГИС. Исполнение статей меморандума о взаимопонимании и реализации протокола о намерениях между фирмой AVL List и ФГУП «НАМИ» (29 окт. 2002г.), а также положений протоколов встреч австрийско-российской рабочей группы.

В ФГУП «НАМИ» проведен ряд рабочих встреч и консультаций со специалистами фирмы AVL по созданию перспективной и модернизации имеющейся технологической базы в России для исследований, испытаний и сертификации легковых автомобилей. В результате рабочих встреч подготовлены предложения по созданию в ФГУП «НАМИ» современного научно-исследовательского и сертификационного центра.

Целью создания центра является значительное ускорение разработки и доводки новых автомобилей и двигателей, углубленных НИОКР по перспективным образцам автомобильной техники и автокомпонентам, соответствующих перспективным международным требованиям, а также реализация основных направлений развития автопрома России.

Осуществляются работы по предпроектной подготовке строительства научно-исследовательского федерального центра по автомобильной технике с участием фирмы AVL List. Фирма подготовила эскизный проект возможной инсталляции оборудования. Строительство центра планируется осуществить в течение 5 лет.

На заседании РГИС 23 апреля 2007г. вице-президент фирмы AVL List У.Эрбар подтвердил заинтересованность своего предприятия участвовать в создании современного научно-технического и сертификационного центра совместно с ГНЦ ФГУП «НАМИ». Австрийской стороной проявлен интерес к проведению совместных разработок в области биотоплива и биодизелей.

В окт. 2007г. в Вене состоялась конференция «AVL – диалог о будущем». Российская автомобильная промышленность и Европа», на которой гендиректором НАМИ был представлен доклад о

перспективах российской автомобильной промышленности в глобальном окружении (рынки, продукты, технологии производства и капитал). www.economy.gov.ru, 14.12.2007г.

– С 18 по 20 окт. официальная делегация Башкортостана во главе с премьер – министром правительства республики Рафаэлем Байдавлетовым посетила Австрийскую республику, сообщает пресс-служба президента РБ.

В Вене было подписано соглашение между правительством Башкирии и фирмой AVL List GmbH о дальнейшем сотрудничестве по проекту в завершение второго этапа разработки и организации серийного производства нового колесного трактора среднего класса «Толпар».

Документ регламентирует дальнейшие действия участников проекта, касающиеся как третьего этапа проекта, так и работы на долгосрочную перспективу – вплоть до начала серийного производства. Стороны определили, что до конца этого года будут подписаны очередные контракты между республикой и фирмой AVL.

В рамках визита в Вене Байдавлетов встретился также с представителями ЮНИДО и деловыми кругами Словакии, в ходе которых были обсуждены вопросы реализации ряда других инвестиционных проектов.

В пресс-службе отметили, что башкирский трактор будет стоить не дороже 60 тыс. евро. При этом цена среднего универсального трактора мощностью 180 л. с. западного производства составляет 90 тыс. евро. В 2008г. планируется изготовить семь первых тракторов, которые будут проходить необходимые сертификационные испытания. Начиная с 2010г. планируется выпускать не менее 4 тыс. тракторов в год. В создание предприятия республика планирует инвестировать не менее 2,8 млрд. руб., которые предполагается окупить за 5 лет. Четверть из этой суммы республика вложит за счет собственных средств, остальное будет привлечено в виде прямых иностранных инвестиций и кредитов банков, не исключено – австрийских.

Напомним, опытный образец башкирского колесного трактора «Толпар» впервые был представлен на выставке продукции предприятий машиностроительного комплекса Башкортостана «Инвестиции в будущее России», которая работала во время юбилейных мероприятий и проведения заседания Госсовета России. В производстве трактора будут участвовать российские предприятия: ОАО «НефАЗ» будет производить кабины, ОАО «МК «Витязь» – коробки передач, задние и передние мосты, ФГУП «УАП «Гидравлика» и ОАО «Гидромаш» – гидравлическую аппаратуру, ОАО «БелЗАН» – крепеж и так далее. Двигатель будет поставлять группа ГАЗ.

Отечественный адаптированный двигатель «ЯМЗ-536» соответствует стандарту Евро-4. Номинальная мощность двигателя нового трактора – 220 лошадиных сил в базовой комплектации. Трактор имеет закрытую комфортную кабину, рулевой привод оснащен усилителем. Он может развивать скорость до 40 км. в час, а модель, предназначенная для экспорта, – до 50 км/ч. Трансмиссия – синхронная, шестискоростная. Основные технические характеристики (гидравлическая система, уровень шума) превосходят существующие отечественные аналоги. 22.10.2007г.

– «Группа ГАЗ» будет разрабатывать и создавать дизельные двигатели вместе с австрийцами. Об этом сообщила пресс-служба «ГАЗа».

Генеральное соглашение, подписанное «Группой ГАЗ» и компанией AVL List GmbH в рамках визита президента России в Австрию, предполагает, что AVL List GmbH становится генеральным подрядчиком «Группы ГАЗ» по завершению работ по созданию средних дизельных двигателей семейства ЯМЗ-530, соответствующих нормам Euro-4. Соглашение заключено «с перспективой доведения двигателей до норм Euro-5, организации их серийного производства, а также разработки специальных модификаций двигателей для тракторной, дорожно-строительной и с/х техники». Кроме того, силовые установки на базе двигателей ЯМЗ-530 можно будет использовать для оснащения городских низкопольных автобусов, выпускаемых «Группой ГАЗ».

Напомним, что с 1 янв. 2010г. в России вводятся в действие нормы, соответствующие международному экологическому стандарту Euro-4.

По сообщению пресс-службы «ГАЗа», ярославский моторный завод «Автодизель» (входит в «Группу ГАЗ») ведет разработку двигателей стандарта Euro-4 в партнерстве с AVL GmbH с 2005г. В результате появилась первая за последние 35 лет разработка российского дизельного двигателя, выполненная на мировом уровне.

«По своим техническим характеристикам, а также уровню шумов новые силовые агрегаты соответствуют лучшим мировым образцам, оставаясь при этом конкурентоспособным по цене, – заявил председатель правления «Группы ГАЗ» Эрик Эберхардсон. – Разработка двигателей 530 серии знаменует наступление новой эры в отечественном двигателестроении».

«Группа ГАЗ» начнет серийное производство дизельных двигателей 530 семейства во II пол. 2009г. Оно будет осуществляться в Ярославле, где в настоящее время уже ведется подготовка производственной площадки. Планируемая мощность предприятия – до 110 тыс. двигателей в год.

Объем инвестиций в проект создания и организации производства двигателей ЯМЗ-530 составляет 11,278 млрд. руб.

«Группа ГАЗ» – крупнейший в России производитель коммерческих автомобилей. Создана в 2005г. на базе объединения Горьковского автозавода и других автомобилестроительных активов. В состав группы входят предприятия по производству легковых и легких коммерческих автомобилей, средних и тяжелых грузовиков, двигателей и двигательных систем, автобусов и строительно-дорожной техники. Продажи группы в 2006г. составили более 4,5 млрд. долл.

AVL List GmbH – крупнейшая в мире независимая компания по разработке и испытаниям силовых агрегатов. Основана в 1948г. Оборот в 2006г. – 537 млн. евро. 23.5.2007г.

Азербайджан

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– Объем пассажирских перевозок всеми видами транспорта в Азербайджане, по оценке, в 2007г. вырос по сравнению с 2006г. на 7%, в т.ч. автомобильным транспортом – на 6,4%, ж/д – на 21,1%, воздушным – на 18,7%, метрополитеном – на

10%, и только на морском транспорте соответствующий показатель уменьшился на 17,3%. Доля частного сектора в пассажирских перевозках составила 82,7%.

Сохраняются значительные проблемы с городским транспортом, несмотря на то, что в Баку функционирует 300 маршрутов, обслуживаемых частными микроавтобусами. По данным министерства транспорта Азербайджана, в столице остро не хватает больших городских автобусов. В течение 2007г. планировалось закупить 250 таких машин. Свои автобусы для конкурсного отбора предложили южнокорейские, китайские и японские компании; об участии в торгах российских компаний не сообщалось.

По данным Государственного комитета по статистике, в 2007г. в Азербайджан импортировано рекордное количество автомобилей – 83,3 тыс. шт., что составляет в среднем 228 машин в сутки. В 2003г. было ввезено 40,9 тыс. автомобилей, в 2004г. – 43 тыс., 2005г. – 58,3 тыс., 2006г. – 77,9 тыс.

По прогнозам министерства транспорта Азербайджана, в течение трех лет (2007-09гг.) в страну будет ввезено 400 тыс. автомобилей.

За последние 5 лет число автомобилей на 1 тыс. чел. увеличилось в 1,5 раза и составило к концу 2007г. 90 ед. 4/5 азербайджанского автопарка приходится на легковые автомобили, 14,3% – грузовые, 3,6% – автобусы, остальные – автомобили специального назначения.

Значительную долю автопарка страны составляют автомобили российского производства. За первые 4 месяца 2007г. из России в Азербайджан было поставлено 7,5 тыс. автомобилей разных типов, в т.ч. 5 тыс. – легковых, свыше 2 тыс. – грузовых, 262 самосвала, 72 машины специального назначения, 41 автобус, 35 пожарных автомобилей, 28 автокранов. Доля грузовиков «Камаз» на азербайджанском рынке составляет 80%; сборка некоторых моделей этой марки осуществляется в Азербайджане.

В IV кв. 2007г. на автосборочном заводе в г. Гянджа возобновилась сборка автомобилей УАЗ. Планировалось до конца года собрать 74 машины этой марки различной модификации. Гянд-жинский автомобильный завод начал производство автомобилей УАЗ еще в 2005г., однако в авг. 2006г. сотрудничество было приостановлено. Ранее возникшие проблемы с качеством разрешены и производятся автомобили, соответствующие стандартам «Евро-2». Их стоимость в зависимости от модели колеблется в пределах 9300-11150 манат.

С весны 2007г. началась сборка иранских легковых автомобилей марки Samand на автосборочном заводе AzSamand в г. Шемаха. Кроме стандартных моделей, ше-махинский завод приступил к сборке по заказам автомобилей повышенной комфортности, которые оснащены двигателем рабочим объемом 2 л мощностью 120 л. с. Цена составляет 30 тыс. манат. Комплектующие для сборки импортируются из Ирана. Отмечены случаи самовозгораний автомобилей марки Samand, работающих на сжиженном газе, по-видимому, из-за неисправностей газотопливных систем. Аналогичные инциденты с машинами различных марок отмечаются и в самом Иране.

В начале 2008г. сообщалось, что иранская фирма Khashico намерена построить в г. Баку еще

предприятие по сборке вездеходов иранской разработки, оснащаемых южнокорейским двигателем Hyundai рабочим объемом 3 л. Эти автомобили собираются в Иране на протяжении ряда лет. Производственные мощности нового завода будут обнародованы после определения потребностей местного рынка в иранских вездеходах. В случае появления указанных вездеходов на азербайджанском рынке, они станут серьезным конкурентом российским «УАЗам».

Интенсивное развитие автомобильного транспорта Азербайджана потребовало ускоренного наращивания объемов дорожного строительства. Значительное количество новых машин эксплуатируется в столице, что создает дополнительные нагрузки на транспортную инфраструктуру города. Поэтому в 2007г. в г. Баку было построено 6 мостов и 6 пассажирских переходов. В течение 2008-11гг. в городе будут построены 11 новых автомобильных мостов, 13 подземных переходов и 11 подземных автостоянок. Также продолжаются работы по строительству трех окружных автомобильных магистралей. Началось сооружение автомобильного моста через Бакинскую бухту. БИКИ, 3.7.2008г.

— Татарстан готов увеличить поставку в Азербайджан грузовиков «Камаз», продукции сельского хозяйства и оборудования для газодобычи, заявил президент Татарстана Минтимер Шаймиев. «Учитывая, что Азербайджан увеличивает газодобычу, мы внесли свои предложения по поставке мощных газоперекачивающих станций на основе авиадвигателя последнего поколения», — сказал М.Шаймиев журналистам после встречи с премьер-министром Азербайджана Артуром Раси-заде в Казани во вторник.

По его словам, стороны заинтересованы в расширении взаимопоставок продукции нефтехимической и химической отраслей, а также в обмене опытом в этих сферах. Кроме того, как отметил М.Шаймиев, рассматривается вопрос об увеличении поставок в Азербайджан «камазов» и организации сборочного производства грузовиков на территории этой страны.

По мнению президента Татарстана, также существуют перспективы роста взаимных поставок сельхозпродукции.

А.Раси-заде заявил, что Азербайджан весьма заинтересован в развитии сотрудничества, как в экономической, так и в культурной сфере. «Нам выгодно сотрудничество во всех отраслях экономики Татарстана. В республике большое поле для совместной деятельности — здесь представлены ведущие крупные промышленные предприятия в области машиностроения, самолето-и судостроения, химии, нефтехимии и прочих отраслях», — сказал он.

В 1996г. М.Шаймиевым и президентом Азербайджана Гейдаром Алиевым было подписано соглашение о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве. Товарооборот между Азербайджаном и Татарстаном в 2007г. достиг 66 млн.долл., причем 91% от суммы составил татарстанский экспорт. Interfax, 18.6.2008г.

— Гянджинский автомобильный завод (ГАЗ) в Азербайджане продолжает развивать сотрудничество с Минским тракторным заводом. Как сообщили в ГАЗ, в ближайшие 3-4 месяца на базе Гян-

джинского автомобильного завода будет организовано совместное с Минским тракторным заводом предприятие по производству тракторов марки «Беларусь» для экспорта в третьи страны.

Мощность азербайджано-белорусского СП будет составлять производство 8-10 тыс. тракторов в год. Продукция будет экспортироваться в Туркменистан, Казахстан, Грузию, а также в приграничные регионы России. ИА Regnum, 17.4.2008г.

— По итогам визита азербайджанской делегации в Свердловскую обл. планируется заключить контракты с рядом свердловских предприятий. Как сообщил пресс-секретарь министерства промышленности, энергетики и науки Евгений Харламов, для министерства транспорта Азербайджана будут приобретены экскаваторы, произведенные на «Уралвагонзаводе». Эти вопросы уже обсуждались с руководством УВЗ.

Также Азербайджан заинтересован в поставках грузовых автомобилей «АМУР» Новоуральского завода и ж/д вагонов. В рамках своего визита представители Азербайджана побывали на ряде предприятий: «Уралэлектромедь», «Уралмаш-буровое оборудование» и т.д. ИА Regnum, 19.2.2008г.

— ОАО «Камаз» рассчитывает на продолжение переговоров с правительством Азербайджана об организации сборки грузовиков, сообщила пресс-служба компании со ссылкой на заместителя генерального директора АО по продажам и сервису Ахата Урманова.

А.Урманов, комментируя сделанное накануне заявление главы торгового представительства РФ в Азербайджане Юрия Щедрина, предложил не драматизировать ситуацию.

«Идет нормальный процесс переговоров. «Камаз» предложил правительству республики Азербайджан разработать систему мер по стимулированию сборочного производства компании в Азербайджане. Всем сборочным производствам, организованным «Камазом» на территории других стран, были созданы необходимые условия для развития. Это естественный партнерский шаг государств, заинтересованных в развитии машиностроительной отрасли, создании новых рабочих мест, экономическом росте региона», — отметил А.Урманов.

«Азербайджанская сторона пока не ответила на предложения компании. Мы ждем конструктивного продолжения диалога», — заявил он. Interfax, 7.2.2008г.

— Правительство Азербайджана отказалось от организации сборки в республике грузовых автомобилей марки «Камаз», сообщил глава торгового представительства РФ в Азербайджане Юрий Щедрин в среду на пресс-конференции.

«Камаз» выдвинул условия, в целом противоречащие критериям организации бизнеса в Азербайджане. В частности, компания запросила для себя налоговые и таможенные преференции, а также 75% прибыли, получаемой в рамках проектов, что изначально не могло бы устроить азербайджанскую сторону», — отметил торпред.

«Деятельность компании в стране ограничивается наличием торгового дома. Однако посольство РФ и представительство Татарстана в Азербайджане продолжают держать этот проект в поле зрения, учитывая привлекательность азербайджанского рынка», — сказал Ю.Щедрин.

Что касается планов компании ОК «РусАл» по развитию деятельности в Азербайджане, то, по словам торгпреда, компания не изменила своих намерений.

«РусАл» в Азербайджане имеет серьезные перспективы. Компания не потеряла свой интерес к деятельности в республике и для этого полностью изменила тактику и суть своих предложений. В настоящее время переговоры продолжаются, и сообщать детали пока преждевременно», — сказал Ю.Шедрин.

ОК «РусАл» выражала готовность инвестировать в производство алюминия в Азербайджане 1 млрд.долл. В свою очередь, «Камаз» рассчитывал на организацию в Азербайджане сборки грузовых автомобилей с доведением в течение трех лет числа собираемых машин до 1 тыс. в год. Interfax, 6.2.2008г.

— ОАО «Кировский завод» (Санкт-Петербург) и ООО «Кавказ Холдинг» (Азербайджан) создали в Баку совместное предприятие — ООО «Кавказ Холдинг-Кировский завод», говорится в пресс-релизе «Кировского завода».

В СП 51% акций принадлежит группе компаний «Кировский завод», 49% — ООО «Кавказ Холдинг».

В сообщении отмечается, что основным направлением бизнеса совместного предприятия станет сборочное производство экскаваторов и тракторов на базе бывшего Сабирабадского ремонтно-механического завода (СРМЗ), который расположен в 180 км. от Баку.

«Цель проекта — расширение имеющихся и освоение новых рынков сбыта в Кавказском, Ближневосточном и Центральном-азиатском регионах, потребность которых в экскаваторах и тракторах подобного класса в ближайшие годы будет расти», — говорится в пресс- релизе.

В соответствии с бизнес-планом, с начала 2008г. планируется освоить сборку до пяти колесных экскаваторов в месяц, а к концу года выйти на ежемесячный уровень до 10 машин. Лицензией на производство экскаваторов обладает одно из предприятий «Кировского завода» — ООО «НПП «Воронежский завод экскаваторов», собирающее аналогичную технику на мощностях Воронежского экскаваторного завода (ВЭКС).

Гендиректором предприятия назначен Виталий Тарасов, ранее работавший начальником отдела маркетинга и продаж ООО «НПП «Воронежский завод экскаваторов».

Пресс-служба также сообщает, что рассматривается вопрос организации в Азербайджане сборки тракторов «Кировец» марки К-744 как сельскохозяйственного, так и промышленного назначения. Тракторы «Кировец» выпускает дочернее предприятие «Кировского завода» — ЗАО «Петербургский тракторный завод».

АО «Кировский завод» — крупнейшее на северо-западе России машиностроительное предприятие. В его состав входят 15 дочерних обществ, 100% акций которых принадлежит головному предприятию. Гендиректор «Кировского завода» Георгий Семенов и член совета директоров Лариса Семеновна совокупно владеют 14,8% акций завода. Номинальным держателем 63,44% акций является ЗАО «Депозитарно-клиринговая компания». Interfax, 5.10.2007г.

— Гянджинский автомобильный завод (ГянджАз) возобновил сотрудничество с Ульяновским автомобильным заводом (УАЗ). Как сообщает ИА «Финэко», по договоренности между сторонами на ГянджАз с сент. возобновлено сборочное производство автомобилей УАЗ.

До конца 2007г. в Гяндже намерены выпустить 80 автомобилей УАЗ. Все они предусмотрены для свободной продажи. Инициатива возобновления сборки принадлежит российской стороне, которая стала поставлять комплектующие для моделей, соответствующих стандарту Евро-2.

В 2005г. по заключенному контракту на базе ГянджАз была организована сборка автомобилей УАЗ. Сотрудничество с Ульяновским предприятием продлилось всего 1г. В авг. 2006г. ГянджАз принял решение прекратить сотрудничество с УАЗ в связи с проблемами российского производителя после ввода в его стране требования о соответствии производимой техники не менее чем стандарту Евро-2, и регулярной поставкой бракованных комплектующих деталей на Гянджинский завод. ИА Regnum, 19.9.2007г.

— 21 июня в Баку в ходе встречи с министром экономического развития Азербайджана Гейдаром Бабаевым министр экономики Латвии Юрий Стродс выразил заинтересованность его страны в сотрудничестве в автомобилестроении.

Как говорится в сообщении пресс-службы министерства экономического развития (МЭР) Азербайджана, Стродс отметил, что к 2008г. в Латвии завершится строительство крупного завода по производству грузовых машин, и обсудил перспективы сотрудничества с Гянджинским автомобильным заводом (ГянджАз). Он указал, что это сотрудничество будет выгодно обоим государствам. Министр экономики Латвии также пригласил азербайджанских предпринимателей участвовать на выставке, которая пройдет в Риге с 5 по 8 сент. 2007г., что может послужить хорошей возможностью для выхода азербайджанской продукции на латвийский рынок. ИА Regnum, 21.6.2007г.

— В Баку будет открыт сервисный центр российского ОАО «АгромашХолдинг», обслуживанием и ремонтом техники которого будет заниматься одна из азербайджанских компаний. Об этом сообщил директором по развитию экспортных продаж АгромашХолдинг Сергей Новиков. По его словам, объемы продаж в Азербайджане растут, и холдинг проводит исследования с целью выяснения возможности создания в Баку предприятия по сборке тракторов из поставляемых из России деталей.

Холдинг выполняет полный комплекс услуг, направленных на реализацию техники: предпродажная подготовка, адаптация продукции на местном рынке, гарантийное и послегарантийное обслуживание техники, осуществление переквалификации и обучение персонала. В целом холдинг предлагает экскаваторы, бурильное оборудование, гусеничные трактора, колесные средства, зерно- и кормоуборочные комбайны, вакуумные и поливальные машины, мини-тракторы для обработки и уборки улиц.

По словам Новикова, холдинг производит продукцию, которая стоит в 1,5-2 раза дешевле западноевропейских аналогов, незначительно уступая им в качестве и превосходя в доступности ремонта и наличия широкой базы запчастей.

Что касается азербайджанских потребителей, по словам директора по развитию экспортных продаж, они в основном предпочитают тракторы малой и средней мощности с различными навесками.

Новиков сообщил, что компания АгротехХолдинг была создана в 2003г., на сегодня персонал компании составляет 800 чел. Годовой оборот в 2005г. составил более 60 млн.долл., в 2006г. он значительно возрос.

Отметим, что в Баку 25 мая завершается 13-ая Азербайджанская международная выставка «Пищевая промышленность» (ИнтерФуд), стартовавшая 23 мая. В ней приняло участие 90 компаний.

На выставке были представлены мясо и птица, рыба и морепродукты, молочные продукты, мороженное, консервированные продукты, безалкогольные и алкогольные напитки, чай и кофе, овощи и фрукты, табачные изделия, а также оборудования по разливу, консервированное оборудование, хлебопекарное оборудование и многое другое. В выставке приняли участие Россия, Турция, Германия, Италия, Испания, Польша, Украина, Молдавия и другие. Впервые на ней впервые представлены Малайзия и Сингапур.

Выставка проходит при официальной поддержке министерства сельского хозяйства Азербайджана, министерства экономического развития, Торгово-промышленной палаты Азербайджана, Фонда поощрения экспорта и инвестиций и Международной ассоциации турецких промышленников и бизнесменов Азербайджана (ТУСИАБ). ИА Regnum, 25.5.2007г.

Алжир

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– Директор по вопросам экспорта автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа» Мохсен Джаван сообщил, что открытие крупного торгового и сервисного центра АГ «Сайпа» в Алжире создает хорошую основу для развития экспорта и сети послепродажного и сервисного обслуживания АГ «Сайпа» в этой стране.

По его словам, новый фирменный центр будет также заниматься обучением персонала для своих торговых и сервисных центров в этой стране. Обучение будет проводиться бесплатно, но на основе конкурсного отбора кандидатов.

Джаван отметил, что первая экспортная партия продукции АГ «Сайпа» в Алжир включает в себя 500 легковых автомобилей, в т.ч. «Саба», «Насим», «Сайпа-132», «Сайпа-141» и (в качестве образцов) несколько моделей автомобиля «Рио». В перспективе после открытия фирменных автомобильных магазинов и сервисных центров этой промышленной группы во всех крупных городах Алжира начнется экспорт и других автомобилей, например, S231 и S81. Впервые на внутренний рынок Алжира поставлены автомобили с двойным двигателем, которые могут работать как на бензине, так и сжиженном нефтяном газе (LPG).

В результате, 3-летняя программа развития экспорта в эту страну предполагает поставку более 20 тыс. легковых автомобилей. Долгосрочная программа развития экспорта предполагает строительство в Алжире нескольких автосборочных заводов, продукция которых будет поступать не

только на внутренний рынок Алжира, но и соседних стран.

Джаван также сообщил, что ведутся переговоры о поставках в Алжир коммерческих автомобилей и тракторов, которые производятся на заводах группы.

Исполнительный директор компании «Сайпа Ядак» Хасан Аму-заде сообщил ИРНА, что поставляемые в Алжир легковые автомобили АГ «Сайпа» получают гарантию на 18 мес. В Алжир уже отправлены комплекты запасных частей и инструментов для гарантийного ремонта 200 автомобилей. Iran.ru, 14.7.2008г.

– В 25.03-04.04.08 в Алжире, столице одноименной страны, проходит международный автосалон, в котором принимают активное участие известные иранские автомобилестроительные группы (АГ) «Иран Ходроу» и «Сайпа».

В рамках этого автосалона советник алжирской компании «Фамуваль» (название требует уточнения) Хаким Айкони сообщил, что эта компания является стороной договора с иранской АГ «Иран Ходроу» и принимает участие в проекте автосборочного завода этой промышленной группы на территории Алжира. Строительство этого завода начнется в ближайшее время, т.к. все необходимые строительные материалы и техника, а также часть специального оборудования уже завезены на строительную площадку.

По его словам, продукция АГ «Иран Ходроу» пользуется популярностью и высоким спросом у местных автолюбителей. В Алжире уже продано 1 000 иранских легковых автомобилей различных марок. Росту продаж способствует наличие 10 представительств этой группы в различных городах страны, которые занимаются рекламой, продажей автомобилей и автомобильных запчастей, гарантийным ремонтом и сервисным обслуживанием своих автомобилей.

Эти представительства открыты только в северных городах страны, например Алжир, Оран, Аннаба и Константина. Предполагается, что в ближайшее время еще 10 представительств этой группы будут открыты и в других районах страны. Iran News, 2.4.2008г.

– Холдинговая компания «АвтоКрАЗ» (Полтавская обл.), единственный на Украине производитель большегрузных автомобилей, планирует в 2007г. поставить в Алжир в адрес компании KGAZ Motors Algeria 100 автомобилей, говорится в сообщении пресс-службы холдинга.

Согласно сообщению, краткосрочные планы KGAZ Motors Algeria предусматривают приобретение автопоездов в составе седельного тягача КрАЗ-64431 и полуприцепа-самосвала ВАРЗ-0192, самосвалов КрАЗ-65055 и битумовозов на шасси КрАЗ-65053.

Предполагается, что машины будут задействованы в проектах крупнейшей алжирской строительной компании и учредителя KGAZ Motors Algeria – «Сахрауи». Проекты предусматривают строительство дорог – в частности, дороги между пунктами Tinerkoum и Adrar протяженностью 180 км., а также укрепление пристани морской базы Эль Кебир, взлетно- посадочной полосы аэропорта Оран.

Компания KGAZ Motors Algeria была создана в дек. 2005г. С марта 2006г. в Алжир через эксклюзивного дилера поставлены 15 единиц автомо-

бильной техники КрАЗ, в т.ч. самосвалы и седельные тягачи. ХК «АвтоКрАЗ» выпускает 25 базовых моделей, 150 модификаций и комплектаций автомобильной техники КрАЗ для работы во всех отраслях экономики и вооруженных силах. Автомобили холдинга эксплуатируются в 60 стран. Interfax, 2.3.2007г.

Ангола

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– На промышленной выставке Filda-2007 в столице Анголы Луанде «Камаз» представил свою продукцию, сообщает пресс-центр автопредприятия.

По информации пресс-центра, 2007г. стал для «Камаза» годом успешной работы в этой стране: к окт. здесь было реализовано 215 автомобилей, тогда как за весь период с 1976г. в эту страну было поставлено только 230 камских грузовиков.

Наибольшим спросом в Анголе пользуются полноприводные Камазы с односкатной ошиновкой для работы в сложных дорожных условиях. Недавно были отгружены седельные тягачи Камаз-43108 (6х6), бортовые автомобили Камаз-43114 (6х6) и Камаз-43118 (6х6) и спецтехника на их шасси, специальные автобусы Камаз-4208 (6х6), автомобили перспективного семейства Мустанг.

Как подчеркнули в пресс-центре, уже восемь лет подряд «Камаз» получает титул «Лучший экспортер России», чему способствуют активные продажи и организация сборочных производств в Восточной Европе, Африке, Юго-Восточной Азии, на Ближнем Востоке, в странах СНГ.

В 2006г. на зарубежных рынках реализовано 11 тыс. 230 грузовых автомобилей (8,5 тыс. в 2005г.). Крупнейшими рынками сбыта являются Казахстан и Украина.

Группа организаций ОАО «Камаз» – крупнейшая автомобильная корпорация Российской Федерации. Производственное объединение «Камаз» было основано в 1969г. В июне 1990г. «Камаз» стал первым акционерным обществом в стране.

ОАО «Камаз» входит в первую десятку производителей грузовиков полной массой свыше 14 т. и занимает 8 место в мире по объемам выпуска дизельных двигателей. За 30 лет выпущено более 1,75 млн. грузовых автомобилей большой грузоподъемности и свыше 2,375 млн. двигателей. Уставный капитал «Камаза» составляет 39,3 млрд. руб. Самые крупные пакеты акций принадлежат государству и коммерческим банкам.

Единый производственный комплекс группы организаций ОАО «Камаз» охватывает весь технологический цикл производства грузовых автомобилей – от разработки, изготовления, сборки автотехники и автокомпонентов до сбыта готовой продукции и сервисного сопровождения.

Основные активы компании аккумулированы в виде ее основных средств производственного комплекса в Набережных Челнах. В него входят 13 крупных специализированных подразделений по разработке, производству, сборке автотехники и автокомпонентов, а также сбыту готовой продукции.

Всего в группу компаний «Камаз» входит более 100 предприятий.23.10.2007г.

Аргентина

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– Президент Аргентины Нестор Киршнер принял участие в церемонии начала строительства нового завода компании Honda в пров. Буэнос-Айрес.

Новое автосборочное производство планируют запустить во II пол. 2009г. Производственная мощность завода – 30 тыс. автомобилей в год. На строительство потратят 100 млн.долл., пишет Drom. Автомобили, выпускаемые на новом заводе, будут продавать в странах Южной Америки. ИА Regnum, 19.11.2007г.

– Производственное объединение «Гомсельмаш» открыло филиал в Аргентине. Об этом сообщил начальник управления продаж предприятия в дальнейшем зарубежье Игорь Короткевич.

По его словам, «Гомсельмаш» получил временный сертификат с присвоением регистрационного номера. Постоянный сертификат будет выдан аргентинскому филиалу в середине дек. текущего года.

Игорь Короткевич отметил, что филиал создан с целью продвижения и реализации с/х техники предприятия. Он будет осуществлять сервисное обслуживание, а также организовывать собственную товаропроводящую сеть в Аргентине и других странах Латинской Америки.

Специалист добавил, что уже в середине нояб. планируется поставить первую партию комбайнов для проведения испытаний в климатических условиях Аргентины. Сначала будут отгружены две модели кормоуборочной техники – высокопроизводительный комбайн КВК – 800 («Полесье-800») и «Полесье-600».

ПО «Гомсельмаш» входит в число крупнейших машиностроительных предприятий республики и является многопрофильным производителем технологически взаимосвязанных машин для возделывания и уборки основных с/х культур по современным аграрным технологиям. В технологический ряд выпускаемой техники входят комбайны и комплексы для уборки зерновых, кормовых культур, сахарной свеклы и картофеля, косилки, а также машины для комплексной обработки. Продукция экспортируется в Россию, Украину, Казахстан, Китай, Аргентину и другие страны. «Гомсельмаш» имеет сертификаты соответствия евро-стандартам и право реализовывать свою продукцию на рынке Евросоюза. В объединении работают 17,6 тыс.чел. www.zol.ru, 9.11.2006г.

Армения

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– Национальный авиатранспортчик Армении – компания «Армавиа» и франко-бельгийская компания Sabena technics создают в Армении совместное предприятие по ремонту самолетов гражданской авиации. Президент компании «Армавиа» Михаил Багдасаров сообщил, что переговоры с Sabena technics велись давно, но были временно приостановлены из-за событий в Грузии. Он подчеркнул, что Sabena technics является одним из лидеров в данной отрасли.

«Еще 4г. назад компания была не в самом лучшем состоянии, но ее приобрел один из богатей-

ших людей Франции, который создал такую компанию, которая является одним из лидеров в своей отрасли», — сказал он. Багдасаров отметил, что сроки открытия СП и доля участия в нем обеих компаний еще не зафиксированы.

Руководитель Sabena technics Кристоф Бернардини отметил, что компания довольна возможностью работать с «Армавией». «Мы работаем в Армении более 13 лет, и мы очень удовлетворены тем, что видим успех в наших отношениях». С другой стороны, я рад видеть, что мы можем расширить наше сотрудничество и сделать «Армавию» более успешной компанией — они собираются увеличивать количество рейсов, и Sabena technics, как партнер, рада помочь этой экспансии». Он также сообщил, что пока нет планов об обслуживании других авиакомпаний, и целью переговоров является именно СП для нужд «Армавии». Бернардини также отметил, что совместное предприятие рассчитано только для ремонта гражданских самолетов.

Sabena technics имеет 15 филиалов во всем мире, в компании работает 3300 чел. ИА Regnum, 11.9.2008г.

— Госкорпорация «Ростехнологии» предлагает организовать в Армении сборочное производство автомобилей Lada, сообщил гендиректор корпорации Сергей Чемезов в ходе армяно-российского экономического форума в понедельник в Ереване.

По его словам, российская сторона с 2002г. поставила Армении технику и оборудование военного назначения на 25 млн.долл. В частности, республике поставлены два самолета Ил-76, запчасти и материалы к системам противозвушной обороны.

Госкорпорация «Ростехнологии» готова поставлять в Армению не только продукцию военного назначения, отметил С.Чемезов. Новым направлением сотрудничества, помимо сборки автомобилей Lada, может стать поставка программного обеспечения.

Госкорпорация, продолжил он, намерена расширить свое присутствие в Армении и с этой целью открывает в Ереване представительство, которое начнет функционировать с фев. 2008г. Interfax, 21.1.2008г.

Афганистан

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Между Кабулом и Тегераном начались переговоры о сооружении в Афганистане сборочного завода по производству иранских автомобилей. Об этом сегодня сообщил посол Исламской Республики Иран в Афганистане Феда Хусейн Малики, передает информационное агентство «Казахстан Сегодня».

Иранский производитель Khodro Company выпускает 225 тыс. автомобилей в год. «Иранское правительство поддерживает планы Khodro Company и готово инвестировать в данный проект», — отметил иранский дипломат. Кроме этого, посол заявил, что к концу следующего года ожидается пуск сборочного производства иранских тракторов на территории Афганистана.

По данным иранского телеканала PressTV, Khodro Company является крупнейшим производителем автомобилей, автобусов и тракторов на Ближнем Востоке, в Средней Азии и Северной

Африке. Директор предприятия Манухер Монтеки обещает экспортировать 600 тысяч автомобилей к 2016г. www.afghanistan.ru, 24.9.2008г.

— По сообщению агентства ИРИБ, посол Ирана в Афганистане Феда Хосейн Малеки на встрече с иранцами, проживающими в Кабуле, заявил, что начались переговоры об организации в Афганистане сборочного производства продукции компании «Иран ходроу» и на заключительном этапе начнутся переговоры об открытии сборочной линии тракторов Тебризского тракторного завода.

Феда Хосейн Малеки сказал, что правительство Ирана оказывает поддержку иранским компаниям, готовым вкладывать свои капиталы в экономику Афганистана.

Указав на то, что иранские товары, в особенности моющие средства, стиральные порошки и продукты питания, пользуются большим спросом среди населения Афганистана, Феда Хосейн Малеки отметил, что, к сожалению, некоторые зарубежные компании производят продукцию под иранскими торговыми марками и в наст.вр. при сотрудничестве с правительством Афганистана ведется расследование в этой связи.

Отметив, что иранские компании активно и плодотворно участвуют в различных проектах в Афганистане, Феда Хосейн Малеки заявил, что наиболее благоприятные условия для инвестиций существуют в таких отраслях, как промышленность, горнодобывающая промышленность, энергетика и водоснабжение.

Иранский посол отметил также, что заинтересованность в поставках своих товаров в Афганистан через иранский порт Чабахар проявляют китайские коммерсанты. Они говорят, что названный порт на 1 тыс.км. ближе, чем другие порты, и его использование выгоднее в экономическом отношении.

Указав на преимущества, которыми обладает порт Чабахар для афганских коммерсантов, Феда Хосейн Малеки отметил, что промышленникам и торговцам из Афганистана для коммерческой деятельности в названном порту выделен земельный участок площадью 50 га. Iran.ru, 23.9.2008г.

— В афганской провинции Герат построен второй в стране завод по сборке мотоциклов. В предприятии для налаживания производства было инвестировано 650 тыс.долл., 51% капитала предприятия принадлежит афганским инвесторам и 49% — иранским. На заводе, который поставляет на рынок мотоциклы под маркой Nami, занято 30 афганских рабочих; имеются перспективы создания дополнительных рабочих мест. Комплекующие для собираемых мотоциклов ввозятся из Ирана и КНР. В дальнейшем до 30% деталей будут изготавливаться в Афганистане. Ежедневно на заводе собирается 30 мотоциклов.

Первый завод по сборке мотоциклов в стране (под маркой Zerenj) действует в пров.Нимруз. БИ-КИ, 10.6.2008г.

— По сообщению агентства ИРИБ из Кабула, в афганской пров.Герат построен второй в Афганистане завод по сборке мотоциклов при финансовом участии иранских и афганских инвесторов. В названный завод для налаживания производства было вложено в общей сложности 650 тыс.долл., 51% из которых принадлежали афганским инвесторам и 49% — иранским.

На заводе, который поставляет на рынок мотоциклы под названием «Нами», занято 30 афганских рабочих. В будущем предполагается создать дополнительные рабочие места.

По заявлению руководителей завода, на данный момент детали и комплектующие собираемых мотоциклов ввозятся из Ирана и Китая. В дальнейшем до 30% деталей будут изготавливаться в самом Афганистане. Ежедневно на заводе собирается 30 мотоциклов. Первый завод по сборке мотоциклов построен в провинции Нимруз. Его продукция получила наименование «Зерендж». Iran News, 23.4.2008г.

Бахрейн

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Первый автомобильный завод на Ближнем Востоке должен открыться в ближайшие 6 недель на Бахрейне. По словам председателя немецкого автомобильного гиганта RUF Алоиса Руфа, строительство объекта — Bahrain International Circuit (VIC) уже завершено на 80%. Завод, строительство которого оценивается в BD7,56 млн., будет введен в эксплуатацию 11 апр., за несколько дней до начала авторалли в рамках Формулы 1 на Гран-при Бахрейна — Gulf Air Bahrain Grand Prix.

Хотя штат работников автомобильного завода будет первоначально укомплектован немецкими специалистами, Руф подчеркнул, что в ближайшие два года завод должен создать около 100 рабочих мест для бахрейнцев. «Мы будем обучать молодежь Бахрейна не только инженерным специальностям, но и производству автомобилей», — заявил он. Мы введем немецкую систему обучения. В рамках нее ученик должен проработать в компании три года: раз в неделю он посещает обучающие курсы, а четыре раза в неделю — работает. Мы предлагаем объединить получение теоретических и практических навыков». На первом этапе завод будет обеспечивать автомобилями страны GCC и Дальний Восток. В ближайшие несколько лет планируется дальнейшее расширение сети сбыта. Автомобильный завод строится на участке в 8 акров, из которых 3,5 км. займет тестовый и тренировочный полигон и исследовательские лаборатории.

Автомобильный гигант RUF, расположенный в Пфаффенхаузере, сегодня выпускает в год более 35 гоночных автомобилей для автогонщиков и коллекционеров всего мира. Каждый автомобиль выполняется по индивидуальному заказу и оценивается в BD34тыс. Trade Arabia News Service. www.rusarabbc.com, 1.3.2007г.

Белоруссия

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Оршанский авиаремонтный завод намерен реализовать инвестпроект по развитию грузовой транспортной логистики. Акционирование республиканского унитарного предприятия (РУП) «Оршанский авиаремонтный завод» позволит привлечь стратегического инвестора к его реализации. Такую уверенность высказал директор завода Владимир Троицкий.

Бизнес-план перспективного развития Оршанского авиаремонтного завода наряду с техническим перевооружением и освоением новых видов

услуг предполагает реализацию двух проектов, которые, с точки зрения экономистов, привлекательны для инвесторов. Первый предусматривает развитие грузовой транспортной логистики с использованием имеющихся аэродрома «Орша», ж/д путей и автомобильных дорог, что позволит оказывать услуги по приему, хранению, отправке грузов различными видами транспорта. Общий объем затрат на реализацию этого инвестпроекта оценивается в 200 млн.долл. Второй проект связан с открытием первого в Беларуси покрасочного производства для различных видов авиатехники.

Авиаремонтная отрасль является одной из финансово емких, поэтому без привлечения капитала предприятию будет трудно выдержать конкуренцию с аналогичными производствами за рубежом, пояснил Владимир Троицкий. Вместе с тем отдача от вложенных средств будет соответствующей. Например, на создание покрасочного производства необходимо 8-11 млн.долл., при этом срок окупаемости — чуть более полугода с момента начала работ.

Акционирование предприятия позволит привлечь инвестора и гарантировать ему доход от вложенных средств. По словам Владимира Троицкого, предварительные переговоры с потенциальными инвесторами показывают, что интерес к этим проектам есть со стороны бизнесменов из ближнего и дальнего зарубежья.

Открытое акционерное общество на основе завода будет создано в 2009г. в соответствии с планом приватизации объектов республиканской собственности на 2008-09гг., утвержденным постановлением Совета министров РБ №1021 от 14 июля 2008г.

В 2009г. в Витебской области будет акционировано 20 предприятий республиканской формы собственности с общей численностью работающих более 9 тыс.чел. Наряду с Оршанским авиаремонтным заводом в этот перечень вошли РУПП «Витязь», РУП «ВЗЭП», новополоцкое республиканское унитарное предприятие по транспорту нефти «Дружба».

РУП «Оршанский авиаремонтный завод» было создано в 1941г. Предприятие специализируется на ремонте авиационной техники — вертолетов Ми-8, Ми-24 и их модификаций. За 10 месяцев темп роста товарной продукции составил 111% к такому же периоду 2007г. На предприятии работают почти 500 чел. БЕЛТА, 5.12.2008г.

— Представители белорусского правительства знакомятся с ходом выполнения работ по вводу в эксплуатацию второй очереди предприятия по производству иранских автомобилей «Саманд».

Начальник управления машиностроения и металлургии министерства промышленности Беларуси Александр Лабусов заявил, что в рамках второй очереди будет производиться сварка и окраска кузовов автомобилей. Специалисты министерства промышленности и Академии наук Беларуси должны дать техническую оценку проекта.

По словам Александра Лабусова, данные о финансировании проекта и размерах капиталовложений доведены до сведения иранского Банка развития экспорта.

Автомобили «Саманд» эксплуатируются в государственных учреждениях и нескольких таксопарках Беларуси. Некоторое количество автомобилей находятся в частном владении. В Беларуси откры-

ты два центра послепродажного обслуживания автомобилей «Самнад»: один в Минске и один в поселке Обчак при предприятии по производству иранских автомобилей. Iran.ru, 1.12.2008г.

— Минский моторный завод досрочно изготовил и поставил ПО «БелАЗ» 10 моторов «Д-280» мощностью 425 лошадиных сил. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на данные предприятия.

ММЗ активизировал работу по освоению производства нового дизельного двигателя «Д-280» мощностью 350 л.с. и более. Двигатели этой серии уже установлены на карьерных самосвалах БелАЗ-7540 грузоподъемностью 30 т. и хорошо показывают себя в эксплуатации. До конца 2008г. планируется выпустить еще 10 таких моторов и тем самым в два раза перекрыть первоначальный план освоения производства этих дизелей в 2008г. (20 моторов вместо 10).

В нояб. 2008г. введен в эксплуатацию участок сборки двигателей с четырьмя сборочными стендами, специально построенный для серийного производства нового дизеля.

Согласно планам предприятия к 2011г. годовой выпуск моторов серии Д-280 может составить 900 шт. В 2009г. их выпуск достигнет 500 шт. Инвестиции в реализацию проекта за три года могут составить более 12,5 млн.долл. По расчетам специалистов, вложенные средства могут окупиться менее чем за 2г.

Проект по выпуску нового для УП «ММЗ» двигателя начал реализовываться в авг. 2008г. в сотрудничестве с российским ОАО «Тутаевский моторный завод». «Этот проект — ровесник мирового кризиса, — заметил гендиректор Минского моторного завода Николай Лобач. — Уже в июне 2008г. мы начали замечать ухудшение конъюнктуры на рынках сбыта и задумались, какие меры следует предпринять. Но поначалу это казалось обычным сезонным спадом деловой активности».

Николай Лобач отметил также, что освоение новой продукции для повышения устойчивости предприятия применяется Минским моторным заводом уже не в первый раз. В непростые 1990гг. минские моторостроители расширили линейку выпускаемых моторов за счет освоения дизелей для грузовых автомобилей и автобусов. Сейчас они занимают 30% в общем объеме выпуска.

Освоение новой продукции сегодня позволит предприятию выстоять в условиях мирового финансового кризиса, считает гендиректор ММЗ.

Минский моторный завод входит в число ведущих в странах СНГ производителей дизелей для коммерческого транспорта, тракторов и специальной техники. Завод выпускает четырех- и шестицилиндровые рядные двигатели различной мощности. ММЗ поставляет свою продукцию на 26 конвейеров машиностроительных заводов России. Предприятие создано в 1963г. В 2007г. было произведено 133237 двигателей, из которых 30,3% — автомобильные дизели. БЕЛТА, 30.11.2008г.

— Беларусь предлагает Iran Khodro увеличить его долю в СП «Юнисон» до контрольного пакета, заявил в Минске начальник управления машиностроения и металлургии министерства промышленности Александр Лабусов, во время встречи с советником президента Ирана Али Акбаром Ашари и послом Ирана в Беларуси Сейдом Абдуллою Хоссейни.

«Сегодня доля Iran Khodro составляет 42% акций. Если компания считает, что этого недостаточно и ей для управления нужно увеличить пакет, то мы готовы пойти на это», — сказал А.Лабусов. По его словам, такое предложение вызвано тем, что белорусская сторона хотела бы ускорить ход реализации проекта по сборке в Беларуси иранских автомобилей Samand и созданию их производства на площадях СП «Юнисон».

Кроме того, белорусская сторона хотела бы видеть большее участие иранских специалистов в этом проекте. «Мы бы считали целесообразным, чтобы в процессе производства, особенно в части контроля за качеством, принимали участие иранские специалисты», — сказал А.Лабусов.

Аргументируя чрезвычайную заинтересованность Беларуси в реализации проекта по сборке и производству иранских автомобилей, А.Лабусов пояснил, что ныне существующие в Беларуси объемы ввоза зарубежных автомобилей «способствуют созданию отрицательного торгового сальдо».

Посол Ирана в Беларуси С.А.Хоссейни заверил представителей Беларуси в том, что вопрос деятельности СП по производству автомобилей Samand для него «один из приоритетных». Он заверил участников встречи в том, что иранская сторона также заинтересована в успешной реализации проекта и росте объемов производства автомобилей Samand в Беларуси. Предоставление Iran Khodro большей доли в СП — хорошее предложение», — подчеркнул он. По словам дипломата, он уже обсуждал с представителями компании Iran Khodro возможность покупки 9% пакета акций, и в ближайшее время это предложение Беларуси будет рассмотрено советом директоров Iran Khodro. В целом положительно оценивая такую возможность, представители компании опасаются, что, потеряв контрольный пакет в этом предприятии, белорусское государство уменьшит его поддержку.

Подводя итоги переговоров, С.А.Хоссейни подчеркнул, что это «очень важный проект для президентов двух стран, государственных чиновников и народов».

Как сообщало ранее агентство «Интерфакс-Запад», 29 нояб. 2007г. в Минске иранский холдинг Iran Khodro и ЗАО «Юнисон» подписали контракт о создании предприятия по производству комплектующих для сборки и Беларуси иранских автомобилей. В ходе визита в Минск в мае 2008г. министра промышленности и шахт Ирана Али Акбар Мехрабьяна была достигнута договоренность о строительстве второй очереди завода, в частности создании кузовного и покрасочного производств. Это позволит довести долю белорусской комплектации до 51% и экспортировать продукцию в страны СНГ. Планируется, что вторая очередь будет запущена в 2010г.

СП размещается в поселке Обчак под Минском на производственной базе ЗАО «Юнисон». Доля белорусской стороны 26% акций СП, 42% принадлежит Iran Khodro, 23% — английской компании «Фенокс» и 11% — ЗАО «Юнисон». Компания Iran Khodro заявляла о планах инвестировать в создание сборочных и покрасочных производств 80 млн.долл. Iran Khodro определило 3-4 модели автомобилей, которые будут производиться в Беларуси — это автомобили Samand компактного и среднего класса. Iran.ru, 21.11.2008г.

— Американская компания «Навистар» готова расширить инвестиции в Беларусь, сообщил в Лондоне вице-президент компании Дэвид Лапаломенто. Он отметил, что «компания с уверенностью смотрит на дальнейшую работу в Беларуси и рассмотрит возможности развития бизнеса и увеличения инвестиций».

Беларусь расположена между Востоком и Западом и представляет интерес для создания производства компонентов двигателей, которые производит «Навистар» и реализует по всему миру. БЕЛТА, 18.11.2008г.

— Российская государственная корпорация «Ростехнологии» предложила Белоруссии создать совместные предприятия. Об этом сообщил гендиректор корпорации Сергей Чемезов после встречи с президентом Белоруссии Александром Лукашенко.

Чемезов отметил, что для «Ростехнологий» очень интересен МАЗ, Минский завод колесных тягачей. «Нам хотелось бы создавать совместные производства, но не для того, чтобы конкурировать на общем рынке, а распределять его, чтобы мы могли конкурировать с европейскими, американскими, китайскими компаниями», — заметил он.

По словам Чемезова, направления сотрудничества между белорусскими и российскими предприятиями разноплановые: от взаимодействия в оборонной промышленности до сотрудничества в гражданском автомобилестроении. Росбалт, 10.11.2008г.

— Промышленные предприятия Белоруссии рассчитывают, что им удастся не только сохранить объемы производства, но и увеличить их, несмотря на мировой финансовый кризис. Как сообщил заместитель гендиректора Минского автомобильного завода (МАЗ) по экономике и финансам Олег Ушко, «МАЗ» разрабатывает меры по минимизации возможного влияния финансового кризиса и не планирует снижать объемы производства.

По его мнению, самая большая работа должна проводиться на рынках сбыта. О.Ушко напомнил, что основным рынком сбыта для МАЗа является российский. «Кое-где спрос немножко замедлился, но мы прилагаем все усилия, чтобы находить новых потребителей, и чтобы финансирование нашей деятельности не прекращалось», — сказал он.

О.Ушко также сообщил, что МАЗ не испытывает и перебоев с поставкой сырья. Комментируя ситуацию с поставками сырья в условиях снижения объемов производства некоторых металлургических заводов, он отметил: «Это не влияет на деятельность наших предприятий. Снижение объемов производства у них (метзаводов) происходит из-за снижения спроса».

Технический директор Белорусского металлургического завода (БМЗ) Виктор Маточкин сообщил: «Объемы производства, которые нам довело правительство, — а это рост на 10% — мы обеспечим. Ничего не снижаем и снижать не собираемся в перспективе, хотя то, что делается в мире, ощущаем».

В.Маточкин также отметил, что БМЗ не испытывает проблем с поставками сырья. По его мнению, «сильного падения рынка» не будет. «Думаю, что тот, кто обеспечит себя сырьем и выдержит хорошее качество продукции, на рынке удержится», — сказал В.Маточкин.

На Минском тракторном заводе опровергли слухи о переходе на 4-дневную рабочую неделю в связи со снижением спроса на продукцию. «Завод работает и будет работать с полной загрузкой и 5-дневной рабочей неделей», — сказал заместитель гендиректора МТЗ Василий Тыманович. По его словам, в 2009г. предприятие планирует нарастить объемы производства не менее чем на 30%.

В.Тыманович также отметил, что определенное влияние финансового кризиса будет ощущаться. «То, что происходит в мире, не пройдет мимо нас», — сказал он, подчеркнув вместе с тем, что речь не идет о катастрофических последствиях.

Эксперты, к которым обратилось за комментариями агентство «Интерфакс-Запад», настроены менее оптимистично. Кроме такой проблемы, как снижение спроса на белорусскую продукцию на традиционных рынках, в частности российском, эксперты говорят о сложностях, которые могут возникнуть с кредитованием и перекредитованием. «Наши предприятия, пользуясь хорошей конъюнктурой и стабильной ситуацией в стране, заметно набрали достаточно много краткосрочных кредитов за рубежом», — сообщил декан экономического факультета БГУ, профессор Михаил Ковалев. По его данным, внешняя задолженность реального сектора составляет 6 млрд.долл.

В сложившейся ситуации, считает эксперт, нужно искать возможность продавать свою продукцию странам, «которые затронуты кризисом в меньшей степени». По его мнению, это могут быть страны Латинской Америки.

«На наш реальный сектор воздействие будет очень сильным, если будет углубляться кризис в России, ближайший месяц покажет, достаточно ли тех мер, которые там предпринимаются», — сказал М.Ковалев.

Эксперт исключает такое развитие событий, при котором промышленные предприятия Белоруссии будут наращивать объемы производства, несмотря на снижение спроса на внешних рынках. «Я думаю, что работать на склад сегодня никто уже не будет», — считает М.Ковалев.

Нынешняя ситуация, по мнению доктора экономических наук Александра Ковтуненко, способна отрицательно повлиять на конкурентоспособность белорусской продукции в средне- и долгосрочной перспективе. Он напоминает, что предприятиям для проведения техперевооружения и поддержания уровня конкурентоспособности, как минимум, и его повышения, как максимум, нужны деньги. В то же время снижение валютной выручки, которое может произойти из-за уменьшения физических объемов экспорта и снижения цен на основные белорусские экспортные позиции (нефтепродукты, калийные удобрения), негативно повлияет на уровень рентабельности предприятий. Наряду с уменьшением возможностей внешнего заимствования, это ограничит их инвестиционный потенциал.

По мнению эксперта, проблема финансирования инвестиций для повышения уровня конкурентоспособности белорусской продукции была актуальна и до мирового финансового кризиса, его влияние способно ситуацию усугубить. Interfax, 28.10.2008г.

— ЗАО «Смоленский автоагрегатный завод им. В.П.Потрохова» (СААЗ) планирует в 2009г. более чем в 1,6 раза увеличить поставки продукции в Бе-

ларусь по сравнению с нынешним годом до 620 млн. российских руб. Об этом сообщил директор завода Владимир Новиков сегодня на встрече с журналистами, которая состоялась в ходе пресс-тура белорусских и союзных СМИ в Смоленскую обл.

Он отметил, что СААЗ поставляет в республику узлы и агрегаты для машиностроения, работая по кооперации с такими крупными белорусскими предприятиями, как МТЗ, МАЗ, ММЗ. «Мы считаем это партнерство стратегическим», — сказал директор. По его словам, в общем объеме реализации продукции смоленского завода доля поставок в Беларусь составляет 42%.

В 2007г. СААЗ поставил для белорусских предприятий продукции на сумму 201,6 млн. российских руб., в 2008г. объем возрастет до 380 млн. руб., а в 2009 — до 620 млн. руб. За последние три года смоленское предприятие увеличило поставки комплектующих в Беларусь почти в три раза, уточнил Владимир Новиков.

Наиболее тесно ведется сотрудничество с Минским тракторным заводом, на долю которого приходится 85% в общем объеме поставок продукции Смоленского автоагрегатного завода в Беларусь. Для конвейера МТЗ в Смоленске изготавливаются редукторы переднего ведущего моста. В тек.г. будет произведено 36 тыс. редукторов, а в 2009 их объем возрастет до 68 тыс. Предприятие получило предварительную заявку от МТЗ о том, что в 2011г. потребность в этой продукции составит 102 тыс.шт. Редукторами комплектуются МТЗ-1221 и некоторые другие модификации, а в перспективе ими планируется оснащать МТЗ-82К. Владимир Новиков пояснил, что МТЗ усилил кооперацию со смоленским заводом по производству редукторов для того, чтобы освободить свои мощности и площади для освоения выпуска новых видов продукции.

Директор завода также подчеркнул, что СААЗ за последние годы не только увеличил поставки продукции в Беларусь, но и закупки комплектующих у белорусских предприятий. Если 3г. назад в Беларуси закупалось продукции примерно на 18 млн. российских руб., то сейчас этот показатель составляет 280 млн. руб. Много комплектующих приобретается у МТЗ, осуществляются также поставки деталей из Барановичей и Борисова. БЕЛТА, 23.10.2008г.

— На конвейере Белорусского автомобильного завода собраны первые серийные самосвалы с двигателями Минского моторного завода. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на данные БелАЗа и ММЗ.

Белорусский автомобильный завод заинтересован в развитии производства тяжелых дизелей в Минске. Минский моторный завод досрочно выпустил для БелАЗа 10 новых моторов Д-280 мощностью 425 лошадиных сил. Ранее планировалось, что эти двигатели будут изготовлены и поставлены не ранее конца 2008г.

По словам генерального конструктора ПО «Белорусский автомобильный завод» Александра Егорова, БелАЗ рассматривает этот силовой агрегат как хорошую альтернативу моторам серии ЯМЗ-240, которые применяются сейчас на карьерных самосвалах грузоподъемностью 30 т. Ярославские моторы этой серии разрабатывались в начале 60гг. прошлого века. Технический уро-

вень нового Д-280 значительно выше, чем ЯМЗ-240. При хорошем исполнении в производстве он способен конкурировать с лучшими мировыми образцами.

По оценке специалистов, первые образцы показывают себя очень хорошо. Все закупленные у Минского моторного завода двигатели установлены на серийную продукцию в ходе конвейерной сборки. Неизбежные при внедрении новой продукции организационные и технические проблемы оперативно решаются. В ближайшие недели три самосвала БелАЗ-7540С с минскими моторами будут поставлены белорусским потребителям.

Первый самосвал с минским мотором Д-280 выпущен на БелАЗе в мае 2008г. С тех пор он работает в три смены в известковом карьере в Гродненской области. Его пробег составил уже 60 тыс.км., что соответствует гарантийному пробегу карьерных самосвалов. Никаких претензий работа двигателя не вызывает. Водители отмечают возросшую динамику машины, меньший расход топлива, сократилось время разгона, что сказывается на средних скоростях движения и, как следствие, на экономических результатах при эксплуатации.

Данный проект БелАЗ и Минский моторный завод реализуют совместно с ОАО «Тутаевский моторный завод» (Ярославская обл., Россия).

Карьерные самосвалы класса 7540 пользуются хорошим спросом. Ежегодно БелАЗ производит и реализует потребителям во многих регионах мира не менее 600 таких машин.

В 2008г. ПО «БелАЗ» планирует выпустить 2080 ед. карьерных самосвалов различной грузоподъемности. БЕЛТА, 23.10.2008г.

— Минский моторный завод (ММЗ) в янв.-сент. 2008г. реализовал 104,108 тыс. дизельных двигателей, что на 6,4% больше, чем за аналогичный период пред.г., сообщили на предприятии. Завод увеличил производство товарной продукции в сопоставимых ценах на 20,9% — до 733,9 млн. белорусских руб. В сент. выпуск двигателей вырос на 5,9% по сравнению с авг. 2008г. В общей структуре продаж ММЗ двигатели стандарта Евро-3 достигли 14,95%.

Минский моторный завод специализируется на производстве автомобильных, тракторных, комбайновых дизельных двигателей, а также запасных частей к ним. Предприятие выпускает четырех- и шестицилиндровые силовые агрегаты мощностью от 60 до 300 л.с. для тракторов, комбайнов, грузовых автомобилей, автобусов, экскаваторов.

Официальный курс на 22 окт. — 2114 бел. руб./1 долл. Interfax, 22.10.2008г.

— Белорусское ПО «Гомсельмаш» планирует увеличить объемы экспорта в 2009г. в 1,5 раза, сообщил гендиректор предприятия Валерий Жмайлик. «В плане на следующий год — увеличение экспортных поставок продукции более чем в 1,5 раза», — сказал он.

Гендиректор также сообщил, что по итогам 9 месяцев тек.г. «Гомсельмаш» увеличил объемы экспорта более чем в 2 раза по сравнению с аналогичным периодом пред.г. «Доля экспорта в общем объеме реализации предприятия составляет 40%», — отметил он. По словам В.Жмайлика, основными потребителями сельхозтехники «Гомсельмаша» вне Белоруссии являются Россия, Украина, Казахстан. Также техника объединения поставляется и в другие страны СНГ и дальнего зарубежья.

«В 2007-08гг. продукция ПО «Гомсельмаш» поставлялась в 22 страны мира, 52 региона Российской Федерации», — уточнил гендиректор.

В 2007г. объем экспорта продукции объединения составил 98,6 млн.долл., что на 79% больше по сравнению с 2006г.

В 2008г. «Гомсельмаш» планирует увеличить производство более чем в 2 раза — до 200 млн.долл.

Производственное объединение «Гомсельмаш» создано в 1978г. на базе завода «Гомсельмаш», основанного в 1930г. Является одним из крупнейших производителей с/х техники в странах СНГ и Европы. Выпускает самоходные и прицепные кормоуборочные комбайны и косилки-плющилки, зерноуборочные комбайны, навесные косилки-измельчители. Изготавливаются также сеялки точного высева, тракторные прицепы и плуги, мини-тракторы с комплектом навесных орудий, лесопосадочные машины, навесные погрузчики леса, прицепы для легковых автомобилей. Interfax, 22.10.2008г.

— Минский автомобильный завод (МАЗ) в янв.-сент. 2008г. увеличил объемы производства в сопоставимых ценах на 19,2% по сравнению с показателем аналогичного периода 2007г., сообщили на предприятии. По словам представителя предприятия, завод выпустил 18 тыс. 766 автомобилей (рост по сравнению с показателем янв.-сент. 2007г. на 6,7%), 6 тыс. 923 ед. прицепной техники (рост на 18,7%). На предприятии за 9 месяцев изготовлено 1 тыс. 332 автобуса и 19 машинокомплектов троллейбусов. Выпущено также 2 тыс. 437 прицепов к легковым автомобилям (рост на 13,3%).

Филиал «МАЗа» — завод «Могилевтрансмаш» — изготовил за этот период 522 автокрана, что на 25,2% больше, чем в янв.-сент. пред.г. МАЗ — один из крупнейших производителей автомобильной техники в СНГ. Завод выпускает более 250 модификаций автомобилей, свыше 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Interfax, 17.10.2008г.

— МТЗ и МАЗ в 2009г. приступают к реализации новых крупных инвестпроектов стоимостью 1,1 млрд.долл. и 1,2 млрд.долл. соответственно. Об этом сообщил сегодня первый вице-премьер Беларуси Владимир Семашко, посещая РУП «Могилевлифтмаш».

На Минском тракторном заводе сейчас завершается реализация инвестпроекта стоимостью 680 млн.долл., в результате чего выпуск тракторов увеличился до 70 тыс. Согласно новой инвестиционной программе МТЗ должен к 2013г. создать мощности по выпуску 105-110 тыс. тракторов ежегодно, причем выпускать энергонасыщенные трактора, отметил Владимир Семашко.

МАЗ в этом году выпустит 26 тыс. автомобилей. Правительство поставило перед предприятием задачу к 2014г. выйти на производство не менее 50 тыс. автомобилей, производство автобусов увеличить с 2 тыс. до 3 тыс., полуприцепов — с 6 тыс. до 10 тыс. Данная инвестпрограмма оценивается в 1,2 млрд.долл.

По словам первого вице-премьера, новые инвестпроекты будут реализовываться и на ряде других предприятий республики.

Сегодня на РУП «Могилевлифтмаш» прошло выездное заседание Могилевской ассоциации промышленников и предпринимателей совместно

с республиканской ассоциацией предприятий промышленности. Изучались вопросы выполнения социально-экономических показателей 2008г., прогнозы на 2009г., а также освоение инноваций, финансово-экономического стимулирования производства и экспорта товаров и услуг. БЕЛТА, 17.10.2008г.

— Подготовка к акционированию РУП «МАЗ» будет завершена уже к концу тек.г. Об этом сообщил замгендиректора РУП «МАЗ» по коммерческим вопросам Александр Захарченко. «Сейчас на предприятии заканчивается этап инвентаризации, который даст нам возможность оценить его активы. Этот процесс будет завершён к концу тек.г.», — сказал Александр Захарченко.

РУП «Минский автомобильный завод» включено в планы правительства по приватизации на 2008г.

В 2008г. Минский автомобильный завод собирается поставить на экспорт 3,5 тыс.ед. автотехники на 172,28 млн.долл. Всего же за девять месяцев тек.г. на предприятии изготовлено 18 766 автомобилей, что на 6,7% больше, чем за такой же период пред.г.

Минский автомобильный завод входит в число крупнейших производителей автомобильной, прицепной и пассажирской техники стран СНГ. Предприятие производит широкую гамму автотехники 500 моделей и модификаций: седельные тягачи, бортовые, среднетоннажные низкорамные автомобили, самосвалы, лесовозы, сортиментовозы, автомобили повышенной проходимости, автомобили-шасси под комплектацию спецоборудования и установок и др.

МАЗ выпускает свыше 60 модификаций прицепной техники, а также 12 моделей автобусов и более 30 модификаций на их базе. РУП «МАЗ» производит автомобили, соответствующие требованиям Евро-3, Евро-4. Предприятие экспортирует автотехнику более чем в 50 стран. БЕЛТА, 16.10.2008г.

— Минский тракторный завод (МТЗ) в янв.-сент. 2008г. поставил на экспорт 44,5 тыс.шт. тракторов и машин, что на 14,6% больше, чем за аналогичный период пред.г., сообщили на предприятии. В страны СНГ (без учета России) в янв.-сент. поставлено 10,97 тыс.ед. техники, что на 18,4% больше, чем в янв.-сент. 2007г. При этом отмечается наиболее значительный рост поставок на Украину — на 75,6%, до 7,3 тыс.ед.

Экспорт в дальнее зарубежье вырос на 16,5% — до 13,066 тыс.шт. тракторов и машин. Поставки в Россию составили 20,495 тыс.ед. техники, что на 46,8% больше, чем в янв.-сент. 2007г. Доля России в экспорте в янв.-сент. достигла 46%.

Всего за 9 месяцев 2008г. МТЗ отгрузил потребителям 50,7 тыс. тракторов и машин, что на 16,3% больше, чем за 9 месяцев 2007г. При этом на внутренний рынок поставлено 6,2 тыс.ед. продукции, или на 30,8% больше, чем в аналогичном периоде пред.г.

Минский тракторный завод является одним из крупнейших в мире и на территории б.СССР производителем тракторов. МТЗ производит тракторы мощностью от 20 л.с. до 300 л.с. В тек.г. предприятие продолжает работу над созданием базовой модели трактора с двигателем мощностью до 350 л.с., а также семейства малогабаритных трак-

торов «Беларус-422», «Беларус-622» с двигателем мощностью 58 л.с.

МТЗ является головным заводом ПО «Минский тракторный завод». В состав объединения входят 8 промышленных предприятий республики и их дочерние организации, в т.ч. Сморгонский агрегатный завод, Бобруйский завод тракторных деталей и агрегатов, Минский завод шестерен, Гомельский завод «Гидропривод», Мозырский машиностроительный завод, Витебский завод тракторных запчастей. Interfax, 10.10.2008г.

— У БелАЗа есть возможность создать карьерный самосвал грузоподъемностью 560 т. Об этом сообщил генеральный конструктор Белорусского автомобильного завода Александр Егоров. Такая машина может быть изготовлена на основе самосвала «БелАЗ-75600» грузоподъемностью 320 т. В модельном ряду БелАЗа эта машина самой высокой грузоподъемности.

Александр Егоров рассказал, что работа над 560-тонником началась еще в 2003г. Тогда БелАЗ принял участие в международном конкурсе на разработку проекта по созданию самосвала сверх высокой грузоподъемности — свыше 500 т. Его объявила чилийская государственная медедобывающая компания Codelco. «Мы включили этот проект в свой план и в 2004г. разрабатывали его. У нас уже тогда был задел по машине «БелАЗ-75600» грузоподъемностью 320 т. И новый проект мы по существу строили на комплектующих нашего 320-тонника», — сказал генеральный конструктор.

Для 560-тонной машины конструкторы добавили на переднюю ось еще по одной шине и за счет этого подняли ее грузоподъемность. Предполагалось установить два самых мощных дизельных двигателя. Понадобилось серьезно изменить системы подвески, управления машины, видеобзора. Там также должна была действовать сложная система электродвижения, которая комбинируется из уже имеющихся производственных элементов. Предусматривалась установка систем пожаротушения, централизованной смазки, кондиционирования. По оценке специалистов БелАЗа, стоимость комплектующих для самосвала в то время составляла 5,5 млн.долл.

«Это была неординарная работа. Но для себя мы поняли, что в мире есть доступные нам необходимые комплектующие для создания такой машины. И БелАЗ также способен изготовить необходимые для ее производства элементы. Работа над этим проектом показала, что БелАЗу под силу сделать такую машину», — подчеркнул Александр Егоров.

Тот проект был представлен заказчику и автору конкурса — чилийской компании Codelco. Они оценили, что проект сделан на достаточно высоком техническом уровне. Но тогда же белорусскому предприятию и всем участникам конкурса они пояснили, что вкладывать средства в такой проект рискованно. К 2004г. карьеры уже достигли глубины 600 м. Это критическая глубина для открытого способа разработки. Поэтому горнодобывающая компания приостановила все действия по созданию самосвалов грузоподъемностью более 500 т. и задумалась над подземным методом разработки месторождений.

Так разработка БелАЗом уникальной машины осталась на стадии технического проекта. «Есть компоновочное решение, известны все комплек-

тующие, которые необходимы при создании этого самосвала. Но пока не разработан детальный проект, по которому можно делать машину», — уточнил собеседник.

Но в мае 2008г. на БелАЗ приехали представители этой чилийской компании. Причем, они были инициаторами встречи на заводе. Среди них были и те специалисты, которые знакомы с белорусским проектом. В музее завода им показали макет 560-тонника, наработанные материалы по его созданию. И чилийские специалисты вновь заинтересовались этим проектом. По их словам, актуальность его остается и, возможно, к нему они еще вернуться. «Пока конкретных предложений от компании нет, но если они поступят, БелАЗ готов их рассмотреть», — отметил генеральный конструктор. Предполагается, что образец суперсамосвала можно будет изготовить в течение двух лет.

На Белорусском автомобильном заводе изготовление практически всех машин-гигантов представляет собой штучное производство. Тем не менее, на предприятии действуют два конвейера, так что здесь четко отлажено и серийное производство. Но сегодня на конвейере практически невозможно одновременно увидеть одинаковые машины. «Мы можем выпускать до 80 модификаций и исполнений в одном классе машин, — отметил Александр Егоров. — Диапазон возможностей БелАЗа настолько высок, что все это можно делать, выполнять практически все заказы потребителей».

На мировом рынке бурно растет спрос на металлургическое сырье, уголь, а горнодобывающие компании — главные потребители продукции БелАЗа. «Так что спрос на наши машины еще 4-5 лет будет только расти», — сказал генеральный конструктор БелАЗа.

Белорусский автомобильный завод основан в сент. 1948г. в г.Жодино. Основной продукцией ПО «БелАЗ» являются карьерные самосвалы, фронтальные колесные погрузчики и бульдозеры, тягачи-эвакуаторы, специальные транспортные средства для подземных работ, тяжеловозы для металлургического производства и другие специализированные технологические машины.

На БелАЗе работает 10 тыс.чел. За всю историю работы предприятия разработано более 500 модификаций карьерных самосвалов от 27 до 320 т. Выпущено свыше 130 тыс.ед. карьерных самосвалов, которые работают в 70 странах мира. Удельный вес новых видов продукции по итогам 2007г. составил 55,7%. Белорусский автомобильный завод занимает треть мирового рынка карьерных самосвалов и входит в семерку ведущих мировых концернов по производству карьерной техники — Komatsu-Dresser, Euclid-Hitachi, Caterpillar, Liebherr, Terex, Kress. БЕЛТА, 3.10.2008г.

— Минский моторный завод (ММЗ) отправил на испытания Павловскому автобусному заводу (ОАО ПАЗ, Россия) двигатель «Д-245», соответствующий экологическим нормам Евро-4, мощностью 136 л.с. (100 квт.). Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на данные ММЗ.

Белорусскому предприятию удалось добиться соответствия высоким европейским экологическим стандартам путем применением системы рециркуляции выхлопных газов (EGR) с их охлаждением и двухступенчатым наддувом воздуха. Для

подачи топлива используется аппаратура Common Rail с электронным управлением.

Экологические требования Евро-4 к транспортным средствам вступают в силу в Российской Федерации с 1 янв. 2010г. Для подготовки производства и серийного выпуска транспортных средств в эти сроки их производители уже сегодня должны начинать работы по применению соответствующих моторов, считает технический директор РУП «Минский моторный завод» Игорь Анушкевич. Моторостроители стараются предоставить автопрому такую возможность, подчеркнул он.

Опыт перехода на нормы Евро-3 с применением минских моторов с 1 янв. 2008г. дает уверенность в том, что переход в скором будущем на Евро-4 у российского производителя автобусов не вызовет серьезных затруднений.

За восемь месяцев 2008г. Минский моторный завод выпустил и отгрузил потребителям 15 тыс. дизельных двигателей уровня Евро-3. Подавляющее большинство из выпущенных моторов этого экологического класса поставлено предприятиям Группы ГАЗ, в т.ч. на Павловский автобусный завод.

Минский моторный завод — один из ведущих в СНГ производителей дизельных двигателей для коммерческого транспорта, тракторов и специальной техники. Завод выпускает четырех- и шестицилиндровые рядные двигатели различной мощности. ММЗ поставляет свою продукцию на 26 конвейеров машиностроительных заводов России. Предприятие создано в 1963г. В 2007г. производство двигателей составило 133,2 тыс.шт., из которых 30,3% — автомобильные дизели. БЕЛТА, 29.9.2008г.

— Совместное предприятие ЗАО «МАЗ-МАН» освоило производство новой продукции — полноприводных грузовиков МАЗ-6317. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на данные предприятия.

Недавно собран первый МАЗ-6317 из компонентов, поставленных Минским автозаводом. В планах «МАЗ-МАНа» — сборка 116 машин этой модели до конца 2008г. Как отметил гендиректор СП ЗАО «МАЗ-МАН» Александр Картынник, предприятие стремится к более полной загрузке имеющихся мощностей по сборке грузовиков различных моделей. Также оно заинтересовано в приобретении опыта по производству полноприводных машин.

За последние годы «МАЗ-МАН» существенно увеличил количество собираемых моделей техники. Это грузовики и фронтальные погрузчики собственной конструкции. СП обладает высококвалифицированным персоналом. «Так что качество сборки МАЗ-6317 после начала выпуска на нашем предприятии точно не пострадает», — считает Александр Картынник.

Эксперт автопрома, директор консалтинговой компании «Агентство деловых связей» Валентин Лопан считает начало сборки грузовиков МАЗ на линии СП «МАЗ-МАН» «вполне логичным шагом для обоих партнеров». На российском рынке у МАЗа сложилась хорошая конъюнктура, и это требовало от белорусского предприятия постоянного наращивания выпуска техники. Но у МАЗа один сборочный конвейер, на котором собираются все многочисленные модели и модификации машин. Завод перевел конвейер на работу в две смены, по-

стоянно наращивает суточные темпы сборки. Трудоемкие в сборке модели машин тормозят конвейер. К ним относится и МАЗ-6317. Передача сборки этой машины на «МАЗ-МАН» частично решает проблему. Это также позволит увеличить суточные темпы производства машин на Минском автомобильном заводе.

Компания «МАЗ-МАН» является производителем восьми собственных моделей грузовой техники и одной модели фронтального погрузчика. СП ЗАО «МАЗ-МАН» было создано (зарегистрировано) компаниями MAN Nutzfahrzeuge AG, РУП «МАЗ» и «Лада ОМС Холдинг» в 1998г. Акционерами компании являются П&V GmbH (Австрия, 48,2% акций), РУП «МАЗ» (Беларусь, 44,43% акций) и ЗАО «Трастбанк» (Беларусь, 7,37% акций). С 2005г. СП ЗАО «МАЗ-МАН» является официальным дилером компании MAN в Беларуси. БЕЛТА, 28.9.2008г.

— Через пять лет Белорусский автомобильный завод будет иметь совершенно новую линейку карьерных самосвалов, способных работать в глубоких карьерах и на более высоких уклонах. О такой перспективе рассказал директор научно-технического центра «Карьерная техника» Национальной академии наук Павел Мариев в преддверии Дня машиностроителя, который в нынешнем году отмечается в Беларуси 28 сент.

Он отметил, что сегодня добыча полезных ископаемых, минерального сырья усложняется, т.к. карьеры углубляются. В связи с этим требуется новая гамма карьерной техники. Этой проблемой сейчас занимается научно-технический центр Национальной академии наук Беларуси. «Моя задача — привлечь к ее решению ученых и практиков — всех, кто занимается этим делом. Чтобы через 5 лет мы могли предложить потребителям совершенно новые конкурентоспособные машины для работы в карьерах», — сказал директор. Все разработки центра сегодня внедряются на БелАЗе.

Павел Мариев 15 лет возглавлял Белорусский автомобильный завод — с 1992 по 2007г. «Я не мог бросить свое любимое дело, уйдя с завода. В задачи научно-технического центра «Карьерная техника» Академии наук входит разработка перспективных моделей автомобилей, создаваемых на БелАЗе», — рассказал он. «Сегодня мы все видим, что БелАЗ движется вперед», — отметил Павел Мариев. В 2008г. завод планирует продать на 16% больше самосвалов, чем в прошлом, что свидетельствует о прогрессивном развитии предприятия.

Доктор технических наук Павел Мариев является автором и соавтором 28 научных работ, 2 авторских свидетельств, 2 патентов.

Белорусский автомобильный завод основан в сент. 1948г. в г.Жодино. В эти дни предприятие отмечает 60-летие со дня своего создания. Основной продукцией ПО «БелАЗ» являются карьерные самосвалы, фронтальные колесные погрузчики и бульдозеры, тягачи-эвакуаторы, специальные транспортные средства для подземных работ, тягеловозы для металлургического производства и другие специализированные технологические машины.

На БелАЗе работают 10 тыс.чел. За всю историю работы предприятия разработано более 500 модификаций карьерных самосвалов от 27 до 320 т. Выпущено свыше 130 тыс.ед. карьерных самос-

валов, которые работают в 70 странах мира. Удельный вес новых видов продукции по итогам 2007г. составил 55,7%. Белорусский автомобильный завод занимает треть мирового рынка карьерных самосвалов и входит в семерку ведущих мировых концернов по производству карьерной техники — Komatsu-Dresser, Euclid-Hitachi, Caterpillar, Liebherr, Terex, Kress. БЕЛТА, 26.9.2008г.

— Премьер-министр Белоруссии Сергей Сидорский считает, что кооперация белорусских и российских производителей сельхозтехники, в частности, предприятий Гомсельмаш и Ростсельмаш будет способствовать их выходу на рынки стран СНГ. «Нам нужна кооперация и поставки техники на белорусский, российский рынки, рынки СНГ. С нами уже ведут переговоры европейские и американские компании. Так что мы на правильном пути», — сказал С.Сидорский, на пресс-конференции в Ростове-на-Дону, о конкуренции Гомсельмаша и Ростсельмаша. С.Сидорский 22-24 сент. посещает с визитом Ростовскую и Саратовскую обл. России.

Премьер подчеркнул, что без собственного производства «невозможно создать национальный продукт». По словам С.Сидорского, на Гомсельмаше создан комбайн, являющийся аналогом лучших американских и европейских образцов с использованием технологических и конструкторских белорусских решений. Премьер также подчеркнул, что Белоруссия и Ростовская обл. планируют развивать кооперацию по двигателям, которые в Белоруссии производят — от класса Евро-2 до Евро-4.

Губернатор Ростовской обл. Владимир Чуб со своей стороны заметил, что «Гомсельмаш очень здорово помог Ростсельмашу, когда стал выпускать мосты ведущих колес». «Я настаивал на покупке немецких комплектующих, но когда оказалось, что в параметрах цена-качество у белорусов лучше, вопрос был снят», — сказал губернатор. Он также отметил, что Ростсельмаш «подсмотрел в Белоруссии технологию и начал развивать свое производство».

По мнению В.Чуба, как для развития Белоруссии, так и для развития России, с/х машиностроение является важнейшей отраслью, которую необходимо поддерживать. Вместе с тем, по мнению губернатора, нет необходимости каждому самостоятельно производить все комплектующие для сельхозтехники. В частности, В.Чуб отметил, что при росте урожайности Ростовской обл. приходится присматриваться к новой технике. «Каждый выбирает то, что ему выгодно. На полях Ростовской области работают и Джон Дир, и Гомсельмаш, и наша техника», — сказал губернатор. Interfax, 22.9.2008г.

— Заинтересованные ведомства Белоруссии подготовили и внесли на рассмотрение высшего руководства проект госрешения о предоставлении МГК «Итера» разрешения на строительство центра техобслуживания и ремонта среднемагистральной авиатехники, сообщил источник в госорганах.

В соответствии с проектом госрешения, «ИТЕРА» построит центр, где будет производиться ремонт и обслуживание самолетов CRJ-100, Boeing-737, Airbus A320 и других самолетов аналогичного типа, в т.ч. российских Ту-154.

Источник напомнил, что проект намечен к реализации в рамках инвестпроекта российской ИТЕРА по строительству многофункционального комплекса «Минск-Сити», на месте расположенных в городской черте Минска аэропорта Минск-1 и авиаремонтного завода. Планируется, что инвестор перенесет авиаремонтный завод в район Национального аэропорта Минск, который расположен за пределами города и загружен менее, чем на 10%.

Для реализации проекта по строительству «Минск-Сити» создана управляющая компания ООО «Минск-Сити», учредителями которой стали: в качестве стратегического инвестора МГК «ИТЕРА», ЗАО «СУ155», которое возьмет на себя функции технического заказчика и генерального подрядчика, и КУП «Минский городской центр недвижимости», представляющий Минский горисполком. Председателем Наблюдательного совета ООО «Минск-Сити» избран первый заместитель мэра Москвы Владимир Ресин.

ООО «Минск-Сити» поэтапно возведет до 2020г. на 318 гектарах в Минске деловой центр, торгово-развлекательный комплекс, жилые кварталы и сеть объектов социальной инфраструктуры. Предварительная стоимость проекта составляет 4,8 млрд.долл.

В окт. 2007г. президент Белоруссии Александр Лукашенко дал поручение до 1 янв. 2010г. завершить все работы по переносу Минского авиаремонтного завода, чтобы уже в 2010г. развернуть широкомасштабную застройку соответствующей столичной территории.

Министр архитектуры и строительства Белоруссии Александр Селезнев заявлял, что работы по переносу Минского авиаремонтного завода с целью застройки его территории в рамках проекта «Минск-Сити» планируется начать в окт. тек.г.

Международная группа компаний «ИТЕРА» создана в 1992г. и с 1994г. занимается реализацией газа. Компания является единственной частной газовой компанией в странах СНГ и Балтии, осуществляющей экспортные поставки газа. С 1998г. «ИТЕРА» развивает собственную газодобычу в России, в Ямало-Ненецком автономном округе в Западной Сибири.

Девелоперское подразделение «Итераинвестстрой» входит в «Итераинвестхолдинг», которое входит в состав МГК «ИТЕРА». Собственником компании является кипрская ITERA Holdings Ltd. Interfax, 17.9.2008г.

— Госкомимущество Белоруссии начало практическую работу по преобразованию государственного ПО «БелавтоМАЗ», головным предприятием которого является «МАЗ», в открытое акционерное общество, сообщила директор Фонда госимущества (входит в Госкомимущество) Наталья Жерносек.

«Начата работа по акционированию производственного объединения «БелавтоМАЗ» с учетом всех входящих в него предприятий. Сейчас проводится работа по оценке активов и пассивов, инвентаризация», — сказала Н.Жерносек. При этом она отметила, что поскольку правительством принято решение об акционировании ПО, то решение трудового коллектива для начала преобразования не потребуется. По действующему законодательству инициатором акционирования может выступить

пать как трудовой коллектив, так и правительство, добавила Н.Жерносек.

По ее словам, на данном этапе преобразования обсуждается и схема преобразования. «Сейчас мы прорабатываем схемы – будет ли это холдинг или единое ОАО. Окончательное решение по этому поводу не принято, сейчас анализируется вопрос, насколько тесны производственные связи входящих в ПО предприятий», – отметила директор фонда.

В минпроме агентству сообщили, что участие трудового коллектива в приватизации МАЗа не планируется и на первом этапе созданное на базе ПО открытое АО будет на 100% принадлежать государству. Однако, поскольку преимущественное право трудового коллектива в приватизации закреплено законодательно, потребуется соответствующее решение главы государства.

Представитель минпрома также подтвердил, что «ПО акционируется единым комплексом, но конечная форма – холдинг или одно АО – пока не определена».

Акционирование ПО «БелавтоМАЗ», наряду с рядом других крупных государственных промпредприятий, по решению правительства должно быть завершено в 2008г.

В ПО «БелавтоМАЗ» входят также РУП «БААЗ» (Барановичи), РУП «ОЗАА» (Осиповичи), РУА «КЗТШ» (Жодино), РУП «Литмаш» (Минск), ПРУП «ДЭМЗ» (Дзержинск), РУП «СтройМАЗ-трест» (Минск); ПО «Минский моторный завод», Минский механический завод им.Вавилова, Барановичский авиаремонтный завод».

Активный интерес к приватизации МАЗа проявляют холдинг Олега Дерипаски «Базовый элемент» и группа «Камаз» (РТС: KMAZ). Причем участие «Камаза» в приватизации «МАЗа» неоднократно публично поддерживал посол России в Белоруссии Александр Суриков. Interfax, 21.8.2008г.

– ОАО «Белшина» (г.Бобруйск, Могилевская обл.) в I пол. 2008г. увеличило объем экспорта на 33%, сообщили на предприятии.

В том числе экспорт в страны СНГ (с учетом России) вырос на 54,2%, в страны дальнего зарубежья – на 5,4%. «За пределы республики отгружено шин на 250 млн.долл., доля шин, поставляемых на экспорт, составляет 63,2% от общего объема реализации», – сказал представитель предприятия.

Он также сообщил, что в I пол. 2008г. в 10 раз увеличились объемы поставок шин для комплектации техники, производимой на Украине, и в 2,9 раза – в России. Среди стран СНГ основные поставки шин производятся на Украину и в Казахстан. Продажи в эти страны достигают 87,4% общего экспорта в СНГ (без учета России).

В I пол. 2008г. положительное внешнеторговое saldo ОАО «Белшина» сложилось в 61,8 млн.долл.

«Белшина» в I пол. 2008г. увеличила объем производства товарной продукции в сопоставимых ценах на 2,4% – до 788,8 млрд. белорусских руб. Предприятием реализовано 99,6% произведенной в I пол. продукции. Основную долю в отгрузке – более 90% – составляют шины для грузовой и с/х техники. В I пол. производственные мощности предприятия были загружены на 91%, при этом по производству с/х шин – на 92,5%, легковых шин – на 98,9%. Доля сертифицированной продукции в

общем объеме промышленного производства достигла 91,6%, производство новых типоразмеров шин – 16,9%.

Белорусский шинный комбинат был введен в эксплуатацию в 1968г., впоследствии преобразован в ОАО «Белшина». Предприятие выпускает более 200 типоразмеров шин для легковых, грузовых, большегрузных автомобилей, строительно-дорожных и подъемно-транспортных машин, электротранспорта, автобусов, тракторов и с/х машин. В состав АО входят заводы крупногабаритных шин, массовых шин, сверхкрупногабаритных шин, механический завод, сбытовые подразделения и объекты соцсферы. Предприятие экспортирует продукцию в 51 страну мира, в т.ч. в Россию и другие страны СНГ, а также в страны ЕС, Ближнего Востока, Азии, Африки, Северной и Южной Америки. Interfax, 19.8.2008г.

– Индия готова к 100% инвестициям в развитие проекта по созданию совместного с Белоруссией производства по выпуску сверхкрупногабаритных шин. Об этом сообщил посол Республики Индия в Беларуси Раджендра Кумар Тяги на пресс-конференции, посвященной Дню независимости этой страны.

«Поскольку индийскому рынку нужны те технологии, которые есть у «Белшины», Индия готова к такому шагу», – сказал дипломат. Страна заинтересована и в сотрудничестве с белорусским «Амкодором» и другими предприятиями.

Белорусско-индийское торгово-экономическое сотрудничество включает много статей обмена товарами. Основную часть поставок в Индию составляют белорусские калийные удобрения. «Роль этой статьи товаров уменьшается в нашей взаимной торговле. Увеличивается количество другой продукции, которой страны обмениваются. Во время выставок индийские бизнесмены знакомятся с производимыми в Белоруссии товарами и проявляют к ним огромный интерес», – подчеркнул Тяги.

С учетом этого ожидается, что белорусско-индийский товарооборот достигнет 500 млн.долл. в 2009г., на год раньше запланированного главами Индии и Белоруссии во время их последней встречи. К 2010г. уровень белорусско-индийского торгово-экономического взаимодействия может превысить 700 млн.долл. Росбалт, 12.8.2008г.

– Ведутся переговоры о создании совместного предприятия на базе Минского автомобильного завода (МАЗ). Об этом 1 авг. сообщил на пресс-конференции в национальном пресс-центре Республики Белоруссия первый заместитель премьер-министра Белоруссии Владимир Семашко. По его словам, предполагается, что СП будет представлять из себя единый комплекс, в который помимо самого МАЗа войдут активы российского бизнесмена Олега Дерипаски, а также западные инвестиционные активы. Вопрос с распределением долей в будущем СП находится в стадии обсуждения.

Помимо этого, сообщил Семашко, вопрос создания СП стоит в повестке дня заседания совместной коллегии российского минэкономразвития и министерства промышленности Белоруссии, назначенного на авг. ИА Regnum, 1.8.2008г.

– Минский завод колесных тягачей в I пол. 2008г. изготовил 378 ед. техники, что превышает аналогичный прошлогодний показатель в 1,6 раза.

Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на специалистов предприятия.

В целом за янв.-июнь МЗКТ произвел товарной продукции в сопоставимых ценах на Br11 млрд. (рост на 37,3%). В I пол. отмечено увеличение доли автомобилей в общем количестве производимой техники на 2,5% по сравнению с тем же периодом 2007г. Объем инвестиций в модернизацию производства в I пол. составил почти 6,5 млн.долл., превысив показатель за такой же период прошлого года в 6,6 раза.

Производственное унитарное республиканское предприятие «Минский завод колесных тягачей» специализируется на выпуске дорожных и внедорожных автомобилей большой грузоподъемности, прицепной техники к ним, а также специальных колесных шасси под монтаж оборудования для транспортных организаций и предприятий строительного, нефтегазового и машиностроительного комплексов. Является производителем специальных многоосных колесных шасси для условий Крайнего Севера и бездорожья. Предприятие создано в 1991г. на базе существующих мощностей производства специальных колесных тягачей Минского автомобильного завода. БЕЛТА, 23.7.2008г.

— Минский автомобильный завод в I пол. тек.г. произвел 12 043 грузовых автомобиля, что на 700 ед. (или на 6,2%) больше, чем за такой же период прошлого года, сообщили на предприятии. Изготовлено также 946 автобусов, включая 14 машинокомплектов троллейбусов (рост на 4,1%).

В янв.-июне МАЗ выпустил 4385 ед. прицепной техники, что на 13,1% больше, чем в I пол. 2007г. При этом 2480 прицепов изготовлено на филиале РУП «МАЗ» «Завод «Могилевтрансмаш». Это на 282 ед. больше (на 12,8%), чем за соответствующий период прошлого года. В Могилеве также произведено 345 автокранов (рост на 28,7%).

В целом за I пол. 2008г. Минский автомобильный завод увеличил объем производства товарной продукции в сопоставимых ценах по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 18,7%. Среднесуточный темп сборки автотехники за шесть месяцев составил 139,6 ед. против 126,4 в такой же период в 2007г.

Республиканское унитарное предприятие «Минский автомобильный завод» является крупнейшим в странах Восточной Европы производителем большегрузной автомобильной, а также автобусной, троллейбусной и прицепной техники. В 2007г. МАЗ произвел 23 тыс. грузовых автомобилей. Предприятие создано в 1944г. БЕЛТА, 18.7.2008г.

— РУП «Минский автомобильный завод» (МАЗ) приступает к акционированию. Об этом заявил первый вице-премьер Республики Беларусь Владимир Семашко. «Мы сейчас стоим на пороге акционирования крупных предприятий, в ближайшее время они будут акционированы, — сказал он. «В этой связи правительство дало команду начинать процесс на одном из таких предприятий — на МАЗе».

Минский автомобильный завод инвестировал в развитие производства 380 млн.долл. и произведет в 2008г. 26 тыс. автомобилей. Но до 2014г. в развитие МАЗа необходимо вложить еще 1 млрд.долл. для удвоения объемов производства — до 50 тыс. машин.

«Чтобы быть серьезным игроком на автомобильном рынке, МАЗу необходимо наращивать объемы производства не менее чем до 80 тыс. автомобилей. Такая задача уже сейчас формируется перед Минским автозаводом», — отметил В.Семашко. АК&М, 14.7.2008г.

— Минский тракторный завод (МТЗ) в янв.-июне 2008г. увеличил экспорт продукции на 15,1%, сообщили на предприятии. «За 6 месяцев 2008г. МТЗ поставил на экспорт 29,9 тыс. тракторов, что составляет 115,1% к аналогичному периоду пред.г.», — сказал представитель завода.

Он уточнил, что в страны СНГ (без учета России) в янв.-июне поставлено 7,3 тыс. тракторов и машин (рост на 7,8%). Экспорт в Россию составил 13,9 тыс.шт. (рост в 1,6 раза).

В дальнейшем зарубежье в янв.-июне 2008г. было отгружено 8,8 тыс. тракторов и машин (снижение на 17%). Среди стран дальнего зарубежья самый высокий темп роста наблюдался в поставках на Кубу — в 6,4 раза (230 единиц), во Вьетнам — в 3,4 раза (309), в Венгрию — в 2,4 раза (727). На 24,2% выросли поставки МТЗ в Литву — до 1,2 тыс.ед. Еще 2,5 тыс. тракторов и машин было экспортировано в Пакистан, что составило лишь 57,5% от объема поставок за янв.-июнь 2007г. «Снижение объема поставок продукции в Пакистан связано с неравномерностью закупок, и мы рассчитываем, что к концу года ситуация выровняется», — уточнил представитель предприятия.

Всего в янв.-июне МТЗ отгрузил потребителям 33,8 тыс. тракторов и машин, что на 15,6% больше, чем за I пол. 2007г. При этом на внутренний рынок было поставлено 3,9 тыс.ед. продукции, или на 19% больше, чем за аналогичный период пред.г.

Минский тракторный завод является одним из крупнейших в мире и на территории б.СССР производителей тракторов. МТЗ производит тракторы мощностью от 20 л.с. до 300 л.с. В тек.г. предприятие продолжает работу над созданием базовой модели трактора с двигателем мощностью до 350 л.с., а также семейства малогабаритных тракторов «Беларус-422», «Беларус-622» с двигателем мощностью 58 л.с.

МТЗ является головным заводом ПО «Минский тракторный завод». В состав объединения входят 8 промышленных предприятий республики и их дочерние организации, в т.ч. Сморгонский агрегатный завод, Бобруйский завод тракторных деталей и агрегатов, Минский завод шестерен, Гомельский завод «Гидропривод», Мозырский машиностроительный завод, Витебский завод тракторных запчастей. Interfax, 14.7.2008г.

— В дилерские центры Минского автомобильного завода в России в ближайшее время начнут поставляться первые партии автомобилей «МАЗ», оснащенных двигателями «ЯМЗ-650» ярославского моторного завода «Автодизель». Об этом сообщили в пресс-службе российской Группы ГАЗ.

Регионами первоначальных продаж определены Москва, Санкт-Петербург, Волгоград, Челябинск, Нижний Новгород, Ярославль, Самара, Краснодар, Тверь и Сочи.

Двигатель «ЯМЗ-650» выполняет текущие нормативы по экологии Евро-3. Принципиально новая система рядной компоновки цилиндров снизила общую массу самого двигателя до 970 кг., что помогло увеличить полезную грузоподъемность автомобиля. Двигатель имеет увеличенный мото-

ресурс — 1 млн.км пробега. Увеличен межсервисный интервал. Это означает, что плановое техническое обслуживание владелец автомобиля с 650 дизелем может делать не через каждые 30 тыс.км, а через 40 тыс.км. Использование нового двигателя позволяет снизить расходы на ремонт до 25%.

Гарантийное послепродажное обслуживание новой техники «МАЗ» с двигателем «ЯМЗ-650» будут осуществлять сервисные центры Минского автозавода и ярославского «Автодизеля». В целом обслуживание нового двигателя уже готовы осуществлять 124 сервисные станции в Российской Федерации и 9 — на территории Беларуси. До конца нынешнего года планируется включение в сервисную сеть еще 50 организаций, располагающих специалистами, подготовленными к обслуживанию и ремонту двигателя «ЯМЗ-650».

По информации Группы ГАЗ, с янв. 2008г. реализуется специальная программа обучения обслуживанию и ремонту новых дизельных двигателей семейства «ЯМЗ-650». Ежемесячно на базе «Автодизеля» проходят обучение две группы из 15 специалистов каждая. По истечении десятидневного курса все специалисты, успешно сдавшие итоговый зачет, обеспечиваются документацией для сервисного обслуживания и ремонта этого типа дизеля.

Новые двигатели «ЯМЗ» комплектуются современной системой топливopодачи Common Rail 2 поколения, производимой на предприятиях компании Robert Bosch. Определена схема взаимодействия с сервисной сетью Bosch по ее диагностике и ремонту.

Производство двигателя «ЯМЗ-650» освоено в конце 2007г. на производственной площадке ОАО «Автодизель» в Тутаеве Ярославской обл. Мощность производства — 20 тыс. двигателей в год. На проектную мощность планируется выйти к будущему году. Прототипом нового силового агрегата послужил французский дизельный двигатель dCi-11, права на производство и доработку которого в 2006г. были приобретены Группой ГАЗ у французского Renault Trucks.

Семейство тяжелых рядных двигателей «ЯМЗ-650» представлено базовой моделью «ЯМЗ-650.10» мощностью 412 л.с., а также двумя модификациями «ЯМЗ-6501.10» и «ЯМЗ-6502.10» мощностью 362 и 311 л.с. соответственно. Идет доработка двигателя до параметров Евро-4 совместно с реинжиниринговой компанией Ricardo (Великобритания).

Специалисты, которые испытывали минские автомобили с ярославскими моторами, дали им высокую оценку, отмечая низкий уровень шума внутри кабины и снаружи и высокую мощность двигателя. «Двигатель в составе автомобиля «МАЗ-5440А9» прошел более 20 тыс.км по реальным российским дорогам и отлично себя показал», — отметили в Группе ГАЗ. Было проведено два автопробега: первый испытательный Минск — Новый Уренгой в дек. 2007г. и второй Минск — Новосибирск в мае. Автомобиль с новым силовым агрегатом доказал свою надежность, испытав разные рельефы и местности, температуры и особенности погодных условий.

Минский автомобильный завод является одним из крупнейших производителей автомобильной, прицепной и пассажирской техники в СНГ. Предприятие выпускает автомобили, соответ-

ствующие требованиям европейского стандарта Евро-3, Евро-4. МАЗ начал серийные поставки автотехники с двигателями Евро-3 на рынок России с окт. 2007г. Сегодня более 85% автомобилей «МАЗ» уровня Евро-3 оснащаются двигателями «ЯМЗ».

Группа ГАЗ — крупнейший российский производитель коммерческого автотранспорта, строительной-дорожной техники, дизельных двигателей и топливной аппаратуры. В состав группы входят ОАО ГАЗ, 15 предприятий в России, британская автокомпания LDV, сбытовые и сервисные структуры. БЕЛТА, 8.7.2008г.

— Производство деталей и узлов для карьерных самосвалов «БелАЗ» планируется организовать в Красноярске. Это предусмотрено протоколом о намерениях, подписанном между РУПП «Белорусский автомобильный завод» и Красноярским заводом тяжелого машиностроения, сообщили на российском предприятии.

Представители БелАЗа уже в ближайшее время предоставят красноярским специалистам техническую документацию на необходимое оборудование, после чего стороны примут окончательное решение о дальнейшем сотрудничестве. Ожидается, что первая опытная продукция для самосвалов будет произведена сибирскими машиностроителями уже в 2008г. БЕЛТА, 7.7.2008г.

— Санкт-Петербург в текущем году закупит самую крупную партию троллейбусов КУП «Белкоммунмаш» — 60 ед., сообщил главный инженер — заместитель директора Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия «Горэлектротранс» Сергей Китаев.

Право выхода на рынок северной российской столицы оспаривали в конкурсе ведущие производители этого вида транспорта. В результате лучшим по итогам тестовой эксплуатации был признан троллейбус минской марки. «Минская машина во время обкатки показала себя очень хорошо с точки зрения простоты обслуживания, ремонтпригодности и управляемости. Троллейбус получил высокие отзывы у водителей», — сказал собеседник.

В Питере проходит обкатку троллейбус четвертого поколения. Эта модель — ноу-хау КУП «Белкоммунмаш». При конструировании троллейбуса предприятие применило революционные подходы. Троллейбус с футуристическим дизайном, по словам Сергея Китаева, вызывает восторг и удивление питерцев. Не скупятся на положительные отзывы водители и местная пресса.

По результатам тестовой эксплуатации Санкт-Петербургское ГУП «Горэлектротранс» передаст минскому производителю пожелания по комплектации этого супертроллейбуса с учетом питерского климата. БЕЛТА, 4.7.2008г.

— Министерство промышленности Белоруссии и министерство легкой промышленности и торговли Венесуэлы намерены подписать в июле в Каракасе соглашение о создании сборочных производств МАЗа, МТЗ и БелАЗа, сообщил посол Венесуэлы в Белоруссии Америко Диас Нуньес на пресс-конференции в пятницу в Минске.

«Техническая делегация венесуэльской компании «Корпивенса» находится в Белоруссии и готовит информацию для создания совместно с заводами «МТЗ», «МАЗ» и «БелАЗ» трех совместных

сборочных предприятий в нашей стране», сказал он.

Посол сообщил, что АК «ВенеМинскТракторес» будет собирать тракторы, АК «МАЗ Вен» – грузовики и автопогрузчики, АК «Вен-БелАЗ Камьонес» – карьерные самосвалы.

Белоруссия считает Венесуэлу стратегическим партнером в Латинской Америке и намерена реализовать там ряд крупномасштабных проектов. В 2007г. в Венесуэле создано СП по добыче нефти, которое в 2012г. будет добывать до 7 млн.т. нефти в год, организуется производство бытовой техники, начата реализация проектов в жилищном строительстве, поставке продуктов питания, расширяется военно-техническое сотрудничество. Interfax, 27.6.2008г.

– По заявлению генерального директора Минского автомобильного завода («МАЗ») Н. Костеня, сделанному в ходе работы выставки «Коммерческий транспорт – 2008» (г.Москва, апр. 2008г.), предприятие изучает возможность промышленной сборки легковых автомобилей на своих мощностях в объеме 20-50 тыс.шт. ежегодно, при этом их значительная часть будет предназначена для поставок на российский рынок. Для организации производства рассматриваются площади как самого «МАЗа», так и одного из семи предприятий по производству комплектующих и оборудования, входящих в состав объединения «БелавтоМАЗ».

В 2007г. на белорусском автомобильном рынке было продано 180 тыс. новых и подержанных автомобилей. Продажи продолжают расширяться, и поэтому в нояб. 2007г. Министерство промышленности РБ рекомендовало наладить выпуск легковых автомобилей в стране и базовым предприятием для этого назначило «МАЗ». Разработка проекта займет от двух до трех лет.

«МАЗ» ведет переговоры с тремя зарубежными продуцентами автомобилей («АвтоВАЗом», одним германским и одним китайским производителями). Среди других возможных партнеров называются такие китайские продуценты автомобилей, как Hafei, Great Wall, Chery и Geely. Некоторое время назад белорусская компания «Китайские автомобили» организовала встречу представителей этих китайских компаний с членами правительства, где обсуждались возможности как расширения импорта, так и организации сборки на территории Белоруссии.

«МАЗ» имеет прочные кооперационные связи с российскими предприятиями; он является основным потребителем продукции Ярославского моторного завода «Автодизель» («Группа ГАЗ»), закупает коробки передач у «Камаза». В апр. текущего года «МАЗ» стал первым иностранным продуцентом автомобилей, ставшим членом «Объединения автопроизводителей России» («ОАР»).

Необходимо отметить, что собранные в Белоруссии автомобили могут ввозиться в Россию без уплаты пошлин, если получают белорусский сертификат происхождения. Для этого более половины себестоимости машины должны составлять комплектующие, произведенные в Белоруссии или России. По аналогичной схеме без уплаты пошлин ввозятся с Украины в РФ автомобили Chevrolet Lanos и его аналог «ЗАЗ Sens».

На территории Белоруссии функционирует одно сборочное предприятие – СП ЗАО «Юнисон», которое в 2007г. собрало 300 иранских легковых

автомобилей Samand, хотя ранее планировалось довести производство до 6 тыс. в прошлом году и до 60 тыс. в перспективе. При этом СП рассчитывало, что до 60% белорусских машин Samand будут поставляться в Россию. «Юнисон» сможет беспешинно экспортировать автомобили в страны СНГ, т.к. большая часть производственного цикла будет осуществляться на территории Белоруссии. Произведенные автомобили Samand будут соответствовать экологическим нормам «Евро-5», что позволит выйти на рынки стран ЕС. Принято во внимание географическое расположение Белоруссии (соседство с Польшей, Литвой, Латвией, Украиной и Россией), которое будет способствовать расширению поставок автомобилей Samand на рынки указанных стран, которые начнутся уже в будущем году.

По информации компании Iran Khodro, при поддержке правительства Белоруссии и создании необходимых условий производство на «Юнисоне» может быть доведено до 120 тыс. машин в год. В соответствии с распоряжением президента Белоруссии от дек. 2007г. Правительство страны предоставляет СП земельный участок площадью 22 га сроком на 40 лет. В ходе общего собрания акционеров ЗАО «Юнисон» в 2008г. было сообщено, что завод Samand выйдет на полную мощность (120 тыс. автомобилей) к 2010г. На предприятии будут возведены цехи покраски и сварки, а также второй конвейер, что позволит расширить выпускаемую линейку до пяти моделей. Инвестиции в проект составят 60 млн.долл.

В администрации президента страны готовится к подписанию новое распоряжение, касающееся снижения тарифов и налогов. Иранская группа Iran Khodro должна как можно быстрее стать акционером СП «Юнисон» с тем, чтобы пользоваться предоставляемыми преимуществами. Совет директоров Iran Khodro утвердил решение о приобретении пакета акций СП «Юнисон», однако условием для этого является предоставление кредита названному СП иранским Банком развития экспорта (банк Toucee Saderat). Министерство промышленности и рудников Ирана также поддерживает данный проект. БИКИ, 19.6.2008г.

– ООО «Гаспо-Ф» в июле 2008г. начинает строительство завода по производству радиаторов в г. Дзержинске (Минская область). Об этом сообщил заместитель генерального директора ООО Александр Губский.

Инвестиционный проект реализуется в 2007-10гг. Общий объем финансирования составит Br4,5 млрд. «Бюджетные средства в этом проекте задействованы не будут, – сказал собеседник. – Рассчитываем на собственные средства предприятия и, возможно, воспользуемся банковским кредитом».

Тендер на проведение строительно-монтажных работ проведен. Генеральным подрядчиком выступит производственное частное унитарное предприятие «Ритм». Срок строительства составит 14 месяцев.

Общество с ограниченной ответственностью «Гаспо-Ф» основано в 1992г. Предприятие выпускает алюминиевые автотракторные радиаторы. Уникальная запатентованная технология обеспечивает высокую эффективность и экологичность производства. Ученые, конструкторы и инженеры предприятия постоянно разрабатывают новые ви-

ды радиаторов различного назначения. Продукция ООО реализуется как в Беларуси (ее основными потребителями являются Минский автомобильный завод, Минский тракторный завод, Минский моторный завод, Минский завод колесных тягачей), так и в странах ближнего и дальнего зарубежья. БЕЛТА, 16.6.2008г.

— Минский завод колесных тягачей за 5 месяцев текущего года произвел 313 ед. техники, что превышает показатель за аналогичный прошлый годный период в 1,7 раза. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на данные предприятия. Из общего числа произведенной техники 289 ед. составляют автомобили, 24 — прицепы и полуприцепы. В целом за янв.-май завод произвел товарной продукции в сопоставимых ценах на Br90,191 млрд., что составляет 137% к аналогичному периоду прошлого года.

В мае МЗКТ инвестировал в технологическое переоснащение производства почти 1,5 млн.долл. Всего с янв. по май 2008г. объем инвестиций в собственное производство составил 6,3 млн.долл., превысив тем самым сумму инвестиций за аналогичный период прошлого года в 7 раз.

Производственное унитарное республиканское предприятие «Минский завод колесных тягачей» специализируется на выпуске дорожных и внедорожных автомобилей большой грузоподъемности, прицепной техники к ним, а также специальных колесных шасси под монтаж оборудования для транспортных организаций и предприятий строительного, нефтегазового и машиностроительного комплексов. Ведущий производитель специальных многоосных колесных шасси для условий Крайнего Севера и бездорожья. Предприятие создано в 1991г. на базе существующих мощностей производства специальных колесных тягачей Минского автомобильного завода. БЕЛТА, 12.6.2008г.

— Россия предлагает объединить активы «Минского автозавода» («МАЗ»), «Руспромавто» и «Камаза», заявил посол России в Белоруссии Александр Суриков на пресс-конференции в понедельник в Минске.

«МАЗ», «Руспромавто» и «Камаз» должны объединить свои усилия, чтобы они были конкурентами не друг другу, а транснациональным корпорациям: Volvo, Scania и другим, чтобы они более серьезно могли противостоять им на рынке», — сказал А.Суриков.

Посол считает, что на данном этапе экономическое сотрудничество Белоруссии и России «начинает приобретать новые оттенки». «Имеется в виду усиление интеграционных и кооперационных составляющих», — сказал российский посол.

По его мнению, «существует угроза, что рынок Белоруссии и России могут занять ТНК (транснациональные корпорации), которые на порядок мощнее российских и белорусских, особенно в области машиностроения».

«Тут нам нужны более четкие и сильные объединительные усилия, чтобы закрыть потребности России и Белоруссии и выходить на рынки других стран», — подчеркнул А.Суриков.

Посол также отметил улучшение приватизационного законодательства в Белоруссии, что, по его мнению, повлияло на активность российских инвесторов. «Российский бизнес совершенно правильно понял стимулы, которые обозначили пре-

зидент и правительство Белоруссии, и более активно стал выходить на рынок страны», — сказал А.Суриков.

Посол также заявил о существовании определенных опасений у руководства Белоруссии при проведении приватизационных процессов. «Есть, я так понимаю, сомнения у руководства государства как бы не потерять самостоятельность и так далее», — отметил А.Суриков. По его мнению, эти опасения абсолютно беспочвенны. «Я вас уверяю, что они имеют под собой мало основ», — сказал дипломат. «Лучший пример тому — деятельность транснациональных корпораций, которые занимаются организацией производства там, где более дешевая рабочая сила, но при этом остаются патриотами своего государства», — отметил посол.

А.Суриков считает, что Россия и Белоруссия также могут создавать совместные предприятия и «начинать движение в те регионы, где более дешевая рабочая сила и более низкое налогообложение». Посол уточнил, что такими странами могут быть Китай и Индия. По мнению А.Сурикова, это позволит производителям двух стран «укрепить свои позиции на мировом рынке».

Посол считает, что угрозу национальным производствам представляет не сотрудничество, а стремление изолироваться от системы мирового разделения труда. «Опасаться нам надо, сдерживая предприятия насильно», — подчеркнул дипломат. Он считает, что именно в этом случае «мы можем потерять их».

А.Суриков добавил, что «при дальнейшей либерализации белорусского законодательства будет еще более мощное движение российского капитала в Белоруссию».

Владелец холдинга «Базовый элемент» («БазЭл», в его структуру входят «Руспромавто» и ОАО «Русские машины») Олег Дерипаска в мае обсуждал с президентом Белоруссии Александром Лукашенко возможности сотрудничества «БазЭла» и «МАЗа».

На прошлой неделе источник, близкий к переговорам, сообщил «Интерфаксу», что правительство Белоруссии считает целесообразным принять предложение ОАО «Русские машины» об интеграции активов Минского автозавода и ОАО «Автозавод «Урал».

Заинтересованность в создании корпоративной структуры на базе «МАЗа» и автозавода «Урал» недавно публично высказал премьер-министр Белоруссии Сергей Сидорский.

Минский автомобильный завод выпускает более 250 модификаций автомобилей, свыше 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов.

«Русские машины» — управляющая компания группы ГАЗ. Interfax, 9.6.2008г.

— ОАО «Русские машины» провели переговоры, посвященные приватизации белорусского автоконцерна МАЗ, сообщил гендиректор «Русских машин» Валерий Лукин журналистам в субботу в Санкт-Петербурге. «Если Лукашенко объявит об акционировании, тогда будем участвовать», — сказал он. «Мы провели переговоры, в течение месяца определимся, добавил В.Лукин.

Возможности сотрудничества холдинга «Базовый элемент», в который входит группа компаний «Русские машины», и МАЗа в мае обсуждал с пре-

зидентом Белоруссии владелец «БазЭла» Олег Дерипаска.

В минувшую среду источник, близкий к переговорам, сообщил «Интерфаксу», что правительство Белоруссии считает целесообразным принять предложение ОАО «Русские машины» об интеграции активов «Минского автозавода» (МАЗ) и ОАО «Автозавод «Урал».

«Среди вариантов перспективного развития «МАЗа» объединение его активов с автозаводом «Урал» представляется наиболее целесообразным», — сказал источник и напомнил, что заинтересованность в создании корпоративной структуры на базе «МАЗа» и автозавода «Урал» недавно публично высказал премьер-министр Белоруссии Сергей Сидорский.

Источник сообщил, что предложение российской стороны предполагает создание «Международного финансово-промышленного союза» (МФПС) в виде совместного акционерного общества. Предполагается, что после акционирования «МАЗа» белорусская сторона внесет 100% его уставного капитала в обмен на 40% акций МФПС, Группа ГАЗ в обмен на 35% акций МФПС внесет 100% акций ОАО «Автозавод «Урал».

Оставшиеся 25% акций планируется предоставить одному из международных инвестиционных банков в обмен на денежные средства, которые будут направлены на развитие МФПС.

Источник отметил, что инициаторы этого варианта указывают на необходимость включения в состав акционеров МФПС инвестбанка, поскольку в перспективе возможно размещение акций МФПС на международных биржах.

При этом белорусская сторона не поддерживает вариант продажи группе ГАЗ блока акций МАЗа с последующим увеличением доли инвестора до 50% через допэмиссию. В Минске считают, что это займет не менее 3 лет, а длительный срок создания новой структуры негативно повлияет на капитализацию компании и ее долю на рынках.

Проект по объединению активов «МАЗа» и автозавода «Урал» предусматривает также создание управляющей компании, которую белорусская сторона намерена зарегистрировать в Минске. В функции этой компании будут входить управление объединенной сетью продаж, единой финансовой службой, централизованная закупка комплектующих и создание единого инженерного центра грузового автомобилестроения.

Минский автомобильный завод выпускает более 250 модификаций автомобилей, свыше 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов.

«Русские машины» — управляющая компания группы ГАЗ. Interfax, 7.6.2008г.

— Правительство Белоруссии считает целесообразным принять предложение ОАО «Русские машины» об интеграции активов «Минского автозавода» (МАЗ) и ОАО «Автозавод «Урал», сообщил источник, близкий к переговорам.

«Среди вариантов перспективного развития МАЗа объединение его активов с автозаводом «Урал» представляется наиболее целесообразным», — сказал источник и напомнил, что заинтересованность в создании корпоративной структуры на базе МАЗа и автозавода «Урал» недавно публично высказал премьер-министр Белоруссии Сергей Сидорский.

По его сведениям, предложение российской стороны предполагает создание Международного финансово-промышленного союза (МФПС) в виде совместного акционерного общества. Предполагается, что после акционирования МАЗа белорусская сторона внесет 100% его уставного капитала в обмен на 40% акций МФПС, Группа ГАЗ в обмен на 35% акций МФПС внесет 100% акций ОАО «Автозавод «Урал». Оставшиеся 25% акций планируется предоставить одному из международных инвестиционных банков в обмен на денежные средства, которые будут направлены на развитие МФПС.

Источник отметил, что инициаторы этого варианта указывают на необходимость включения в состав акционеров МФПС инвестбанка, поскольку в перспективе возможно размещение акций МФПС на международных биржах.

При этом белорусская сторона не поддерживает вариант продажи Группе ГАЗ блока акций МАЗа с последующим увеличением доли инвестора до 50% через допэмиссию. В Минске считают, что это займет не менее 3 лет, а длительный срок создания новой структуры негативно повлияет на капитализацию компании и ее долю на рынках.

Проект по объединению активов «МАЗа» и автозавода «Урал» предусматривает также создание управляющей компании, которую белорусская сторона намерена зарегистрировать в Минске. В функции этой компании будут входить управление объединенной сетью продаж, единой финансовой службой, централизованная закупка комплектующих и создание единого инженерного центра грузового автомобилестроения.

Наряду с регистрацией управляющей компании в Минске, белорусская сторона выдвигает и ряд дополнительных условий. В частности, предполагается, что российская сторона инвестирует средства в развитие «МАЗа» для увеличения его мощностей, будет способствовать расширению продаж «МАЗа», включит его продукцию в госзаказ и обеспечит согласованную ценовую политику.

Возможности сотрудничества холдинга «Базовый элемент», в который входит группа компаний «Русские машины», в мае обсуждал с президентом Белоруссии его владелец Олег Дерипаска.

Минский автомобильный завод выпускает более 250 модификаций автомобилей, свыше 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов.

«Русские машины» — управляющая компания Группы ГАЗ. Interfax, 4.6.2008г.

— Минский авиаремонтный завод готовится приступить к обслуживанию самолетов иностранного производства. По словам генерального директора УП «Минский авиаремонтный завод» Юрия Чаховского, предприятие является флагманом отрасли, стабильно выполняет все задачи и заключенные контракты, берет на вооружение последние достижения науки и новейшие технологии. В последние годы завод специализируется на ремонте и техническом обслуживании самолетов ЯК-40, ТУ-134 различных модификаций, техобслуживании ЯК-42. А за прошедшее пол. освоен ремонт спортивного самолета ЯК-52.

Предприятие постоянно осваивает новые направления деятельности. Поскольку далеко не все авиапредприятия бывшего СССР функциониру-

ют, жизнь заставила освоить изготовление и восстановление запчастей своими силами. Для этого на заводе есть необходимые техническая база, станочный парк, квалифицированные специалисты. Предприятие получило сертификат МАК (Межгосударственного авиационного комитета) СНГ на право изготавливать детали для самолетов как для своих нужд, так и для эксплуатационных подразделений. Сегодня налажено производство нескольких сотен наименований.

Совершенствуются и расширяются технологические возможности. За последние годы освоены такие технологии, как гальванопокрытие, применяются новые методы механообработки, газодинамическое напыление, вакуумного прессования. Также специалисты-авиаремонтники освоили модернизацию и переоборудование внутреннего интерьера салонов воздушных судов с последующим их внутренним оборудованием с учетом пожеланий заказчика. Оборудуется светодиодное освещение.

Среди важнейших достижений предприятия Юрий Чаховский назвал непосредственное участие в кооперации с Россией в программе авиационного строительства. Авиаремонтники с дек. 2007г. изготавливают более 10 наименований запчастей для Смоленского авиазавода, выпускающего ЯК-18Т. Показательно и то, что на минском заводе на постоянной основе действуют представительства КБ Туполева и Яковлева, которые осуществляют техническое сопровождение.

География сотрудничества предприятия достаточно широка. 90% заказов поступают из России и других стран СНГ, заключаются контракты с Сирией, Италией, Словакией, Польшей, где есть летательные аппараты ЯК-40, ТУ-134.

Среди перспективных направлений в работе предприятия – переход на обслуживание воздушных судов иностранного производства, в т.ч. «Боинга». Тем более что такие самолеты уже появляются в авиационном парке Беларуси. В этом плане активно изучается зарубежный опыт. Белорусские специалисты побывали в центрах обслуживания у коллег во Внуково (Россия), Киеве, Варшаве, планируется поездка в Вильнюс. Отобраны 2 группы молодых перспективных специалистов, которые интенсивно изучают английский язык, в т.ч. техническую лексику, а впоследствии пройдут стажировку за рубежом.

В этом году предприятию исполняется 55 лет. Его история неразрывно связана с историей развития отечественной авиации. Но, пожалуй, кардинальные перемены в работе завода произошли с 2005г., отметил Юрий Чаховский. Появились новые формы и методы управления производством. Став головным предприятием вновь созданной отрасли, Минский авиаремонтный завод уверенно приступил к реализации новых программ. Ремонт самолетов ЯК-40, ЯК-42, ТУ-134 всех модификаций, переоборудование самолетов в различные варианты стали главным направлением в деятельности авиаремонтников. А всего с момента организации завода отремонтировано 777 самолетов ЛИ-2, 3658 – ИЛ-14, 497 – ТУ-124, свыше 3 тыс. ЯК-40, 2,5 тыс. ТУ-134, более 10 ЯК-42. БЕЛТА, 3.6.2008г.

– УП «Минский завод колесных тягачей» в начале июня поставит горно-обогатительному комбинату вг.Навои (Узбекистан) крупную партию самосвалов «МЗКТ-65151» с объемом платформы

16 куб.м. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на специалистов предприятия.

Стоимость контракта не раскрывается, но, по мнению экспертов рынка, может составлять от 1,5-2 млн.долл. В начале 2008г. продукция МЗКТ признана победителем в тендере на поставку самосвальной техники. Тендер объявлял Навоийский горно-обогатительный комбинат. Как отметил заместитель генерального директора УП «МЗКТ» по коммерческим вопросам Виталий Вовк, «это уже не первая поставка самосвалов такой серии в Узбекистан. В 2004г. мы отгрузили 30 самосвалов этому же потребителю. Кроме того, такие же самосвалы, но с увеличенным до 20 куб.м объемом платформы, в количестве 50 шт. в прошлом поставлены в Москву предприятию «Мосавтотранс».

Самосвалы «МЗКТ-65151» колесной формулы 8х4 при снаряженной массе 15850 кг. имеют номинальную грузоподъемность 25 тыс.кг. (полная масса – 41 тыс.кг). Объем платформы у грузовиков – 12, 16, 18 или 20 куб.м. Установлен двигатель «ЯМЗ-7511.10» мощностью 400 лошадиных сил, он соответствует экологическому классу «3».

Производственное унитарное республиканское предприятие «Минский завод колесных тягачей» специализируется на выпуске дорожных и внедорожных автомобилей большой грузоподъемности, прицепной техники к ним, а также специальных колесных шасси под монтаж оборудования для транспортных организаций и предприятий строительного, нефтегазового и машиностроительного комплексов. Ведущий производитель специальных многоосных колесных шасси для условий Крайнего Севера и бездорожья. Предприятие создано в 1991г. на базе существующих мощностей производства специальных колесных тягачей Минского автомобильного завода. БЕЛТА, 31.5.2008г.

– Совместное предприятие ЗАО «МАЗ-МАН» изготовило седельный тягач MAN TGX, соответствующий экологическим нормам Евро-5. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на генерального директора предприятия Александра Картынного.

Современный тягач высокого экологического уровня впервые был представлен на прошедшей недавно в Минске ежегодной выставке «БАМАП-2008». Как отметил Александр Картынный, белорусские автомобильные перевозчики заинтересованы в приобретении машин Евро-5. «Мы предлагаем им технику для перевозок в любых странах в соответствии с действующими экологическими классами и с учетом ближайшей перспективы. В России сегодня действуют нормы Евро-3, в Европе – Евро-4. С осени текущего года Европейский союз переходит на Евро-5. Так что наша техника поможет перевозчикам избежать дополнительных затрат и ограничений по поездкам», – сказал гендиректор «МАЗ-МАНа».

Седельный тягач MAN TGX-18.400 с колесной формулой 4х2 обладает всеми признаками современного европейского экологичного и экономичного грузовика, но при этом имеет опции, учитывающие условия эксплуатации в странах СНГ. На тягаче применен дизельный двигатель новой серии D-20 мощностью 400 л.с. Соответствие нор-

мам Евро-5 достигнуто применением системы SCR (AddBlue).

СП ЗАО «МАЗ-МАН» было создано (зарегистрировано) компаниями MAN Nutzfahrzeuge AG, РУП «МАЗ» и «Лада ОМС Холдинг» в 1998г. Акционерами компании являются П&V GmbH (Австрия, 48,2% акций), РУП «МАЗ» (Беларусь, 44,43% акций) и ЗАО «Трастбанк» (Беларусь, 7,37% акций). Предприятие производит восемь собственных моделей грузовой техники и одну модель фронтального погрузчика. БЕЛТА, 31.5.2008г.

— В союзном строительстве на данный момент необходимо уделить особое внимание реализации программы сельхозмашиностроения. Об этом сообщил госсекретарь Союзного государства Павел Бородин. «Программу сельхозмашиностроения мы совместно с минфинами принимали два года. Эта программа начала работать только в прошлом году. Сейчас мы активно будем ее продвигать», — сказал Павел Бородин. По его мнению, успешной реализации программы будет способствовать эффективная деятельность совместных коллегий министерств Беларуси и России. В частности, необходимо активизировать работу коллегиям минсельхозпрода, минфина и минэкономики.

Павел Бородин сообщил также, что бюджет Союзного государства на 2009г. должен составить 7 млрд. российских руб. За последние 8 лет союзный бюджет вырос почти в 10 раз и сейчас превышает 4 млрд. российских руб. При этом четверть союзного бюджета идет на решение медицинских проблем здравоохранения Беларуси и России. По межрегиональному территориальному союзному строительству работают 28 тыс. предприятий, создано 5 млн. рабочих мест.

Павел Бородин совершает 29 мая рабочую поездку в Гомель. В программе пребывания госсекретаря Союзного государства запланировано посещение Республиканского центра радиационной медицины, РУП ПО «Гомсельмаш». Состоялась встреча с руководством юго-восточного региона страны. БЕЛТА, 29.5.2008г.

— Совместное предприятие ЗАО «МАЗ-МАН» в мае выпустило первые пять самосвалов с колесной формулой 8x4 грузоподъемностью 25 т. с задней разгрузкой. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на генерального директора СП Александра Картынника.

Первая партия грузовиков предназначена для белорусского заказчика. «В условиях повышенного спроса на технику для строительства мы должны своевременно реагировать на запросы потребителей, предлагая новые модели грузовиков в перспективных сегментах рынка», — отметил руководитель предприятия.

Самосвалы выпущены в версии для использования в северных регионах и в Восточной Европе. Полная масса автомобиля — 41 т. Машина буквально «нашпигована» техническими решениями, обеспечивающими надежный пуск и бесперебойную работу в тяжелых условиях. В ней есть все необходимое для эксплуатации в холодное время года. Применен ряд конструкций, защищающих агрегаты автомобиля от ударов камнями, грязи и пыли, неизбежных при работе на строительных площадках.

Двигатель MAN D 2876 LF 12 мощностью 480 л.с. соответствует экологическим нормам Евро-3.

Используется тормозная система MAN BrakeMatic и кабина MAN. Самосвал может перевозить любые виды строительных грузов, в т.ч. асфальтобетонные смеси. БЕЛТА, 28.5.2008г.

— Премьер-министр Беларуси Сергей Сидорский потребовал ускорить преобразование ОАО «Слуцк-Модуль» и начать работу на этом предприятии уже в текущем году. Об этом он заявил сегодня в Слуцке во время посещения ОАО.

Руководитель правительства отметил, что министерство промышленности через месяц должно представить в правительство на утверждение бизнес-план работы предприятия. При этом акции ОАО должны стать собственностью государства. Премьер-министр потребовал «не ждать и не искать акционеров, которые развалили этот завод и сейчас требуют деньги за свои акции». Поэтому в ближайшее время будет объявлена стоимость акций, и они будут проданы.

А завод приступит к подготовке нового производства. Планируется, что здесь разместят выпуск узлов и компонентов для Минского автомобильного завода. Возможно, будут производить прицепы. Сергей Сидорский подчеркнул, что за 2г. предприятие должно выйти на хорошие показатели по объему выпуска.

Производственная площадь ОАО «Слуцк-Модуль» составляет 33 тыс.кв.м. Все имущество сохранено. Вместе с тем долги предприятия составляют Br3,3 млрд., из них Br1 млрд. бюджету и Br1 млрд. банкам. Акциями на сумму Br32 млн. владеют работники предприятия и сторонние физлица. БЕЛТА, 26.5.2008г.

— Ввод завода по производству легковых автомобилей марки Samand запланирован на начало янв. 2010г., сообщил председатель совета акционеров СП ЗАО «Юнисон» Алексей Ваганов.

«Мы договорились о том, что официальный пуск завода состоится спустя 18 месяцев после начала реализации второй стадии этого проекта, которая намечена на 1 июня», — сказал он. На второй стадии проекта на заводе будут организованы кузовное и покрасочное производства.

Открытие кузовного и покрасочного производства на СП «Юнисон», которое с авг. 2006г. собирает иранские автомобили марки Samand, позволит довести долю белорусской комплектации до 51%, отметил А.Ваганов. «Это позволит нам претендовать на получение сертификата СТ-1, подтверждающего белорусское происхождение собираемых автомобилей. Это даст возможность экспортировать Samand в страны СНГ», — сказал он.

А.Ваганов сообщил, что после реализации второго этапа проекта по организации сборки мощности нового завода составят 60 тыс. автомобилей в год. В планах на этот год — выпустить 3 тыс. автомобилей.

В нояб. 2007г. в Минске иранский холдинг Iran Khodro и ЗАО «Юнисон» подписали контракт о создании предприятия по производству комплектующих для сборки и Белоруссии иранских автомобилей. Доля белорусской стороны — 26% СП, Iran Khodro принадлежит 40%, английской компании «Фенокс» — 23%, ЗАО «Юнисон» — 11%.

Iran Khodro планирует инвестировать в создание сборочного и покрасочного производств 80 млн.долл.

Iran Khodro и «Юнисон» в авг. 2006г. приступили к серийной сборке легковых автомобилей. Ав-

томобиль Samand создан на базе Peugeot 405. Interfax, 23.5.2008г.

— С конвейера Белорусского автомобильного завода сегодня сошел 130-тысячный карьерный самосвал — «БелАЗ-75306» грузоподъемностью 220 т. Об этом сообщили на предприятии.

Такое количество машин на заводе изготовлено с 1959г. Планируется, что юбилейный самосвал будет реализован российской горнодобывающей компании «Кузбассразрезуголь». Это крупнейший партнер БелАЗа. Белорусский завод продает в Кузбасс более 20% продукции. С 1994 по 2007г. в этом российском регионе реализовано свыше 500 белорусских карьерных самосвалов. В «Кузбассразрезуголь» сейчас также эксплуатируется самая крупная машина БелАЗа — самосвал грузоподъемностью 320 т., созданный в 2005г.

Белорусский автомобильный завод основан в 1948г. в г.Жодино. Основной продукцией ПО «БелАЗ» являются карьерные самосвалы, фронтальные колесные погрузчики и бульдозеры, тягачи-эвакуаторы, специальные транспортные средства для подземных работ, тяжеловозы для металлургического производства и другие специализированные технологические машины.

На БелАЗе работают 9,6 тыс.чел., в объединении — более 12 тыс. За всю историю предприятия разработано более 400 модификаций карьерных самосвалов от 27 до 320 т. Карьерные самосвалы «БелАЗ» работают в 50 странах мира. Белорусский автомобильный завод занимает треть мирового рынка карьерных самосвалов и входит в семерку ведущих мировых концернов по производству карьерной техники наряду с Komatsu-Dresser, Euclid-Hitachi, Caterpillar, Liebherr, Terex, Kress. БЕЛТА, 22.5.2008г.

— Отдельные условия развития малой авиации в Беларуси необходимо либерализовать. Такое мнение высказал министр транспорта и коммуникаций Беларуси Владимир Сосновский. Касаясь недавнего случая падения воздушного шара, министр отметил, что ужесточение условий выдачи разрешений на полеты и осуществление этой деятельности могло бы улучшить ситуацию, однако в подобных случаях большое влияние оказывает человеческий фактор. По мнению Владимира Сосновского, в Беларуси достаточно жесткое отношение к малой авиации.

Как сообщил министр, в республике рассматривается возможность создания единой структуры при министерстве транспорта и коммуникаций, которая занималась бы вопросами безопасности и контроля транспортной деятельности. «Процесс интеграции различных транспортных инспекций находится на завершающей стадии, и в случае одобрения концепция будет реализовываться в конкретные проекты. Основой для такой структуры, скорее всего, станет транспортная инспекция», — сказал Владимир Сосновский. Он добавил также, что минтранс Беларуси высоко оценивает принятые сегодня на Координационном транспортном совещании решения. БЕЛТА, 22.5.2008г.

— Сегодня было подписано двухстороннее соглашение о поставке БелАЗом в Иран 35 самосвалов на 15 млн.долл., что в 2 раза больше, чем в 2007г. Об этом сообщили на предприятии. В Иран планируется поставить 20 самосвалов грузоподъемностью 30-55 т. и 15 самосвалов грузоподъем-

ностью 135 т. Как отметили специалисты, достигнутое соглашение является значительным успехом для предприятия.

Сегодня Белорусский автомобильный завод посетил министр промышленности и шахт Исламской Республики Иран Али Акбар Мехрабьян. Ознакомившись с техникой, он заверил, что сделает все возможное, чтобы использовать в Иране продукцию БелАЗа вместо продукции других заводов мира.

Белорусский автомобильный завод основан в 1948г. в городе Жодино. Основной продукцией ПО «БелАЗ» являются карьерные самосвалы, фронтальные колесные погрузчики и бульдозеры, тягачи-эвакуаторы, специальные транспортные средства для подземных работ, тяжеловозы для металлургического производства и другие специализированные технологические машины.

Карьерные самосвалы «БелАЗ» работают в 50 странах мира. Белорусский автомобильный завод занимает треть мирового рынка карьерных самосвалов и входит в семерку ведущих мировых концернов по производству карьерной техники наряду с Komatsu-Dresser, Euclid-Hitachi, Caterpillar, Liebherr, Terex, Kress. БЕЛТА, 22.5.2008г.

— ОАО «Лидагропромаш» (Гродненская область) с начала 2008г. реализовало на внутреннем рынке техники и запчастей к ней на Br51,5 млрд., что в пять раз больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом сообщил замначальника отдела маркетинга предприятия Михаил Пиуто.

За 4,5 месяца сельхозорганизациям Беларуси поставлено 83 сеялки, 3 картофелекопалки, 49 почвообрабатывающих комбинированных посевных агрегатов АПП-6-А, а также 61 агрегат АПП-6-01 и 35 комбайнов «Лида-1300».

Всего в текущем году предприятие планирует изготовить 250 комбайнов, 200 из которых поступит в хозяйства до начала уборки, а 50 будет реализовано на экспорт — в Россию, Украину, Молдову, Казахстан, страны Балтии. За 4,5 месяца предприятие экспортировало продукции на 2,3 млн.долл., что в 2,6 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

На выставке «Белагро-2008», которая пройдет с 10 по 13 июня в Минске, предприятие представит 11 моделей техники — современные пневматические сеялки и сеялки точного высева, почвообрабатывающие комбинированные агрегаты, прицепы, приставки к комбайнам для уборки рапса и усовершенствованный комбайн «Лида-1300».

В т.ч. будут демонстрироваться новые модели. Это посевные почвообрабатывающие агрегаты АПП-6А и АПП-6П-01, АПП- 6Д. В 2008г. их планируется выпустить не менее 200 единиц. Внимание заслуживает и другая новинка — прицеп 2ПТС-14 вместимостью 60 куб.м. Такой прицеп незаменим при перевозке сена, других крупногабаритных с/х грузов. Предприятие осваивает их выпуск второй год, совершенствуя конструкцию. В текущем году планируется произвести не менее 50 единиц. По словам специалиста, на выставке «Белагро-2008» предприятие намерено изучить спрос на новую технику и организовать ее выпуск в соответствии с заказами организаций АПК.

В 2007г. удельный вес новой продукции в объеме производства «Лидагропромаш» составил

25%. На таком же уровне он сохранится и в 2008, рассчитывают специалисты.

Предприятие основано в 1958г. на базе местного ремонтного завода. Акционировано в 2003г. ОАО «Лидагропроммаш» является одним из крупнейших производителей сельхозтехники в Беларуси. Специализируется на выпуске зерноуборочных комбайнов, почвообрабатывающих комбинированных агрегатов, сеялок (стерневых, предназначенных для работы на тяжелых почвах и способных сеять по стерне, и универсальных пневматических). Освоен также выпуск зернотуковых сеялок, которые могут осуществлять сразу несколько операций — обработать почву, произвести сев с одновременным внесением удобрений. На предприятии трудятся более 1 тыс.чел. БЕЛТА, 20.5.2008г.

— Власти Ставропольского края (Россия) выразили заинтересованность в закупках троллейбусов и трамваев производства УП «Белкоммунмаш» в ходе визита в этот регион делегации деловых кругов Беларуси в мае. Об этом сообщили в Белорусской торгово-промышленной палате (БелТПП).

УП «Белкоммунмаш» согласовывает с властями Ставрополя спецификацию троллейбусов и условия их поставки. Как отметили в БелТПП, правительство края планирует в 2008г. выделить 200 млн. российских руб. на закупку троллейбусов.

Также между УП «Белкоммунмаш» и администрациями Ставропольского края и г.Пятигорска достигнута договоренность о проектировании и возможной поставке в Пятигорск белорусских узкоколейных трамваев. В Пятигорске планируют заменить весь трамвайный парк — 65 единиц.

Ставропольский край кроме УП «Белкоммунмаш» посетили в мае представители еще восьми белорусских предприятий, в т.ч. ОАО «Белшина», ОАО «Гомельдрев», ПРУП «Борисовский хрустальный завод», ОАО «Белмагистральавтотранс» и другие. Практически все белорусские производители уехали из российского региона, наладив новые деловые контакты.

Представители ОАО «Белшина» договорились с двумя российскими компаниями о прямых поставках в Ставропольский край шин. ОАО «Белмагистральавтотранс» достигало договоренности о транспортировке в этот регион гомельской мебели. БЕЛТА, 19.5.2008г.

— Президент Белоруссии Александр Лукашенко считает перспективной реализацию совместных проектов с ОАО «Русские машины», в частности, с участием «Минского автомобильного завода». «Мне давно известны ваши предложения и интерес российских компаний к нашему машиностроению. Это естественно, нам надо вместе работать, чтобы получать наибольшую выгоду от наших совместных проектов, чтобы мы смогли противостоять в этой жесткой конкуренции», — заявил А.Лукашенко в понедельник в Минске на встрече с председателем наблюдательного совета компании «Базовый элемент», председателем совета директоров ОАО «Русские машины» Олегом Дерипаской.

По словам А.Лукашенко, белорусская сторона готова сотрудничать с ОАО «Русские машины» «на основе рыночных цивилизованных методов». «Меня привлекают ваши предложения, которые вы сделали еще год назад», — сказал он.

При этом, по словам президента, «единственным тормозом в ответе являлось то, что аналогичное предложение мы получили от Камаза». «Они (Камаз) также рассчитывали от нас получить ответ, и мы занимались изучением и их предложением», — отметил А.Лукашенко.

Говоря о сотрудничестве с «Русскими машинами», президент сказал: «Это фундаментальная, концептуальная вещь, что мы должны объединить усилия. Я готов в этом отношении принимать решение, если мы согласуем подходы и общее видение перспектив. Почему бы и нет».

При этом он подчеркнул, что, «если мы начнем торговаться, то хотелось, чтобы это было честно и прилично». «Мы прилично модернизировали наш МАЗ, и, в принципе, и сами можем работать и конкурировать, но вместе мы могли бы сделать больше», — отметил А.Лукашенко.

По его словам, объединяя усилия, «мы будем делать это исключительно в интересах Белоруссии, а вы, естественно, в своих интересах, поэтому нам надо найти компромисс и обеспечить взаимный интерес».

О.Дерипаска заявил, что «наши предприятия технологически сотрудничают уже более 20 лет, и сегодня важно с нашими партнерами стратегически определиться на ближайшие 10-15 лет». По словам О.Дерипаски, важно помнить о том, что Россия и Белоруссия будут постепенно открывать свои рынки. «Поэтому важно как мы сможем в этой связи конкурировать с европейскими производителями», — заявил председатель совета директоров ОАО «Русские машины». Interfax, 19.5.2008г.

— Республиканское унитарное предприятие «Минский автомобильный завод» (РУП «МАЗ») — крупнейшее государственное предприятие Белоруссии по выпуску большегрузной автомобильной, а также автобусной, троллейбусной и прицепной техники. «МАЗ» располагает всеми видами производств, свойственных современным крупным машиностроительным заводам, среди которых литейное, кузнечное, прессовое, сварочное, механообрабатывающее, термическое, окрасочное, сборочное, инструментальное.

Предприятие выпускает седельные тягачи, бортовые, среднетоннажные низкорамные автомобили, самосвалы, лесовозы, сортиментовозы, автомобили повышенной проходимости, автомобили-шасси — всего 250 модификаций, а также свыше 60 модификаций прицепной техники, автобусы и машинокомплекты троллейбусов.

В 2007г. производство товарной продукции увеличилось по отношению к 2006г. на 12,6%, а выпуск превысил 23,4 тыс. автомобилей (не учитывая шасси под краны и автобусы, но с включением машинокомплектов), что на 2,1 тыс.шт., или на 9,8%, больше, чем в пред.г. Также выпущено более 7,8 тыс. автоприцепов, из них более 4,4 тыс.шт. изготовлено филиалом РУП «МАЗ» — заводом «Могилев-трансмаш», что почти на 0,3 тыс.шт. (7%) больше, чем в 2006г.

В прошлом году также изготовлено почти 1,8 тыс.ед. пассажирской автотехники (в т.ч. почти 1,7 тыс. автобусов и 106 машинокомплектов троллейбусов), что на 0,1 тыс.шт., или на 6,1%, больше, чем в 2006г. В 2007г. изготовлено до 3 тыс. прицепов к легковому автомобилю. На «Заводе «Могилев-трансмаш» в прошлом году произведено 563 автокрана, что на 24,6% больше, чем в 2006г.

ПО «БелавтоМАЗ» к концу 2008г. планирует изготовить опытные образцы машин, соответствующих требованиям стандарта «Евро-5». Предприятие по заданию министерства транспорта и коммуникаций разрабатывает новые модели автомобилей указанного стандарта для международных перевозок – седельные тягачи и грузовики с прицепом, а также автобусы для поставок в Европу.

Сейчас на заводе ежедневно производится 101 машина, из которых 70-80 ед. соответствуют стандарту «Евро-3». Техника, соответствующая нормам «Евро-4», поставляется в основном международным перевозчикам и в дальнейшем зарубежье, поэтому ее доля в общем объеме выпуска незначительна – в день по заказу изготавливаются 2-3 такие машины.

РУП «МАЗ» подписало протокол с китайским производителем двигателей – компанией Weichai Power и представительством американской Cummins в КНР о сотрудничестве в сфере поставок комплектующих для серийного производства двигателей «МАЗ» с четырех предприятий компании Shaanxi Fast Gear и Cummins. Минский моторный завод в 2006г. осуществил сборку первых двигателей Cummins, машинокомплекты которых поставляются из КНР. На первом этапе было выпущено несколько двигателей мощностью до 300 л. с. для сельхозтехники и несколько двигателей мощностью 300 л. с. для с/х и автомобильной техники.

Белоруссия заинтересована в расширении выпускаемого модельного ряда двигателей, в первую очередь за счет силовых агрегатов мощностью 350-450 л. с. Созданное в 2006г. Cummins (США) и российским ОАО «Камаз» СП по производству двигателей мощностью 120-175 л. с. не стало препятствием для осуществления аналогичного проекта в Белоруссии, поскольку это СП работает в другом классе моторов. Потребность белорусских предприятий в дизельных двигателях большой мощности достигает 1,5 тыс. шт. в год.

«МАЗ» рассматривает возможность создания совместно с болгарскими партнерами предприятия по сборке автомобилей в Болгарии для дальнейших поставок собранной автотехники в некоторые балканские страны. Также обсуждаются возможности экспорта в Болгарию дорожно-строительной техники. В 2007г. достигнуты договоренности о поставках из Белоруссии шин и создании сервисных центров для осуществления шиномонтажа. В авг. 2007г. в Болгарии начало работу первое предприятие со 100% белорусским капиталом, которое объединило в единую сеть всех дилеров, занимающихся реализацией белорусских тракторов. В перспективе на его базе планируется создать крупный центр технического обслуживания.

В 2007г. СП ЗАО «МАЗ-МАН» увеличило производство по сравнению с 2006г. на 30%. Изготовлено и реализовано 108 грузовиков различных моделей и модификаций. В текущем году ожидается прирост в 1,5-2 раза. Заказы на машины поступили от белорусских перевозчиков и из России. Расширение производства требует постоянного инвестирования, поэтому в 2007г. «МАЗ-МАН» вложило 0,5 млн.долл. собственных средств. На предприятии реализуется несколько новых проектов, а объем новых капиталовложений в 2008г. сохранится на уровне прошлого года.

СП приступило к выпуску грузовых автомобилей с кабиной нового поколения «МАЗ». Ранее предприятием использовались двигатели и кабины, поставляемые MAN. Для перехода на новое производство понадобилось около года, чтобы разработать модели и все семейство, а также провести сертификацию. В такой комплектации выпускаются автомобили с колесной формулой 6x4, 6x2, 8x4. Кроме тягачей, предприятие активно наращивает производство погрузчиков. Этот вид техники освоен на заводе в 2006г. Сейчас они успешно продаются на внутреннем рынке Белоруссии.

Минский завод колесных тягачей (МЗКТ) закончил выполнение важного контракта для вооруженных сил ОАЭ по изготовлению 40 трех-звенных автопоездов для перевозки особо тяжелых грузов, состоящих из полноприводного капотного седельного тягача «МЗКТ-74135», полуприцепа «МЗКТ-99942» и прицепа «МЗКТ-83721». Такой автопоезд в состоянии транспортировать два танка Leclerc или три «БМП-3». Автомобиль с 4-дверной стеклопла-стиковой кабиной «МЗКТ-74135» (8x8) оборудован 12-цилиндровым турбодизельным двигателем OM 444LA мощностью 585 квт. (796 л. с.) при 2100 об./мин и автоматической трансмиссией Allison M6610AR (шесть передач вперед и две назад). Снаряженная масса тягача составляет 29,9 т., полуприцепа – 26,4 т., грузоподъемность – 70 т. На полуприцепе установлен автономный двигатель Kubota (Япония), присоединенный к воздушному компрессору и гидронасосу. Грузоподъемность прицепа – 60 т.

С учетом опыта, накопленного в ходе выполнения указанного контракта, предприятие создало полноприводное шасси «МЗКТ-790976» гражданского назначения. Автомобиль оснащен дизельным двигателем Caterpillar C-15 мощностью 410 квт. (550 л. с.). Все мосты тяжеловоза ведущие, а два передних – управляемые. Снаряженная масса автомобиля – 27,85 т., грузоподъемность – 45 т.

РУП «Минский моторный завод» (ММЗ), созданный в 1963г., производит 80 модификаций 4-цилиндровых двигателей мощностью 60-136 л. с. и 20 модификаций 6-цилиндровых двигателей 130-250 л. с. На Минском моторном заводе имеются мощности по производству более 200 тыс. двигателей в год. Предприятие также произвело 40,4 тыс. автомобильных дизелей в 2007г., что составляет 30,4% общего количества произведенных им двигателей. При этом производство двигателей для автомобильной промышленности за прошлый год выросло на 21,2% по сравнению с 2006г. (33,3 тыс.шт.).

ММЗ за первые 2 месяца 2008г. реализовал более 23,3 тыс. дизельных двигателей, что на 16,3% больше, чем за тот же период прошлого года (в денежном выражении – на 25,6%). Из общего количества проданных моторов 78% составляют силовые агрегаты, соответствующие требованиям «Евро-3», серийное производство которых ведется с нояб. 2007г.

На предприятии, где работают более 5,6 тыс.чел., выпускаются 4- и 6-цилиндровые дизельные двигатели 44 модификаций мощностью от 60 до 350 л. с., в т.ч. тракторные мощностью 130-350 л. с., комбайновые (210 л. с.), автомобильные (185-230 л. с.). В 2007г. завод поставил более 132,8 тыс. дизельных двигателей, что на 24,8%

больше, чем в 2006г. (106,4 тыс.). «ММЗ» направляет свою продукцию 42 заводам в Белоруссии и других странах СНГ, выпускающим автомобильную, тракторную, дорожно-строительную технику, а также генераторные установки.

Основными потребителями двигателей ММЗ являются Минский тракторный завод, российские АМО «ЗИЛ», Тверской экскаваторный и Павловский автобусный заводы, Горьковский автозавод. Крупнейшим потребителем силовых агрегатов с маркой ММЗ остается Минский тракторный завод, который приобрел более 45% совокупного выпуска.

Главной задачей программы развития автомобильной отрасли Белоруссии на 2007-10гг. является техническое перевооружение предприятий с целью освоения серийного производства принципиально новых видов конкурентоспособной автомобильной техники, дизельных двигателей и автокомпонентов, соответствующих международным стандартам. Основной исполнитель программы — Минский автомобильный завод.

Программа развития разработана министерством промышленности совместно с Государственным военно-промышленным комитетом, концерном «Белнефтехим», Объединенным институтом машиностроения НАН. Основной раздел программы — развитие производства грузовых, пассажирских и легковых автотранспортных средств. Его разработчиками являются ПО «БелавтоМАЗ», УП «Минский завод колесных тягачей» («МЗКТ»), УП «Опытный завод «Неман», РУП «Гомельский авторемонтный завод», СП ЗАО «Юнисон». Для реализации поставленных задач в 2007-10гг. планируется осуществить техническое перевооружение и модернизацию производств. Так, стоимость технического перевооружения РУП «МАЗ» составит 376,9 млрд. бел. руб., «МЗКТ» — 161,2 млрд., УП «ОЗ «Неман» — 13,5 млрд. Источниками инвестиций станут собственные средства предприятий, банковские кредиты, средства инновационных фондов и республиканского бюджета (субсидии и займы).

В развитии производства автокомпонентов, в первую очередь дизельных двигателей, будут задействованы 10 предприятий республики, в т.ч. машиностроительные, электротехнические и нефтехимические заводы (ОАО «Белшина» и ОАО «Лакокраска»). Программой предусматривается, что продукция Минского моторного завода должна достичь уровня зарубежных аналогов, в первую очередь по топливной надежности и экономичности, общим затратам потребителей на эксплуатацию. Двигатели должны соответствовать экологическим требованиям Tier-3 (тракторные модификации), «Евро-3» и «Евро-4» (автомобильные).

ОАО «Силовые машины» (Россия) и Республиканское унитарное производственное предприятие (РУПП) «БелАЗ» (Белоруссия) подписали двухгодичное (до конца июня 2009г.) соглашение о сотрудничестве в области производства и поставок систем тягового электропривода для большегрузных автосамосвалов и оказания сопутствующих сервисных услуг.

Как предусмотрено программой развития автомобильной отрасли Белоруссии на 2007-10гг., использование электроники местного производства в белорусских грузовых автомобилях будет расши-

ряться. По информации министерства промышленности Белоруссии, развитие отечественной электроники является важнейшим фактором сохранения конкурентоспособности белорусского автомобилестроения, в частности в связи с необходимостью обеспечения соответствия требованиям «Евро-3» и «Евро-4».

Белорусская электронная отрасль еще не производит всего необходимого спектра электронных компонентов для автотехники. В создании белорусских электронных компонентов для автомобилестроения участвуют НПО «Интеграл», ОАО «Минское производственное объединение вычислительной техники», РПУП «Завод «Измеритель» (г.Новополоцк), НПРУП «Экран» (г.Борисов).

ГРУПП «Радиоволна» (г.Гродно), входящее в ПО «Минский моторный завод», в I кв. 2008г. начало выпуск электрических жгутов для комплектации топливной аппаратуры и электронных систем управления двигателями по заказам фирмы «Bosch». Поставка импортных комплектующих для производства жгутов будет осуществляться из Германии.

В первую очередь необходимость организации производства была вызвана тем, что саратовское дочернее предприятие фирмы «Bosch», выпускающее электрические жгуты, перегружено и не справляется с заказами. Это привело к задержкам в производстве дизельных двигателей экологического стандарта «Евро-3» в янв. 2008г. «Радиоволна» специализируется на производстве компонентов автотракторного электрооборудования — генераторов, деталей и узлов для двигателей Минского моторного завода, систем вентиляции и обогрева кабин и салонов автотракторной техники, ручек и наборов запорных устройств к дверям автомобилей «МАЗ». Продукция, выпускаемая предприятием, имеет сертификаты соответствия Госстандарта Белоруссии и России. С 2003г. на территории ГРУПП «Радиоволна» было организовано производство электропроводных жгутов для фирмы Volkswagen. Предприятие было признано за 2004г. самым динамично развивающимся среди других поставщиков концерна Volkswagen. Уровень дефектности изделий, выпущенных в 2004г. и 2005г., составил 5 PPM. На предприятии выпускается более 40 наименований деталей и узлов к двигателям производства УП «ММЗ» — демпферы, теплообменники, натяжители, шкивы, моноциклоны, кронштейны, вязкостные муфты с вентилятором, охладители, катушки со спиралью и 30 наименований деталей и узлов для моторов объединения. 70% генераторов, выпускаемых предприятием, поставляются на УП «ММЗ», производящие двигатели для тракторов РУП «МТЗ», и на сборочные конвейеры других предприятий — ОАО «Амкор», Петербургского, Липецкого и Челябинского тракторных заводов, «МАЗ», ОАО «Ростсельмаш», ООО «Павловский автобусный завод» и др.

Помимо этого, с Bosch достигнуты договоренности о партнерстве в создании и освоении производства дизельных двигателей, соответствующих нормам экологической безопасности «Евро-4». Германская компания поставляет топливную аппаратуру и электронные системы управления подачей топлива для дизельных двигателей на конвейер Минского моторного завода. Сотрудничество успешно развивается уже несколько лет. Ре-

зультатом его явилось освоение серийного производства с нояб. 2007г. дизельных двигателей, отвечающих уровню требования стандарта «Евро-3» на ММЗ с применением систем Common Rail.

Министерство промышленности РБ и иранская компания «Iran Khodro» недавно подписали в дополнение к протоколу о сотрудничестве соглашение об увеличении производственных мощностей завода для ежегодного выпуска легковых автомобилей Samand в Белоруссии с 3 тыс. до 120 тыс.шт. в год. Второй этап сотрудничества предусматривает организацию цехов сварки и покраски кузовов легковых автомобилей при финансировании иранской стороной. К 2009г. доля белорусских материалов и комплектующих при сборке иранских машин может быть увеличена до 51%. На ЗАО «Юнисон» ведется отверточная сборка легковых автомобилей Samand из иранских машинокомплектов.

В соответствии с соглашением иранский партнер предоставит к 2012г. в распоряжение ЗАО «Юнисон» технологии производства автомобилей различных классов, в т.ч. коммерческих и специального назначения. Кроме того, Khodro и «Юнисон» изучат вопрос о производстве деталей и комплектующих для легковых автомобилей на белорусских предприятиях. В ряде статей соглашения говорится о готовности сторон к совместному производству грузовых автомобилей и автобусов.

Доля государства в уставном фонде ЗАО «Юнисон» составляет 26%. Сборка машин осуществляется на заводе в пос. Обчак (Минский район). В Белоруссии собирается только «люксовая» комплектация Samand LX, оснащенная кожаным салоном, кондиционером, бортовым компьютером. Автомобиль стоимостью 12,5 тыс.долл. комплектуется двигателем рабочим объемом 1,8 л. мощностью 100 л. с. С выходом производства на проектную мощность белорусский Samand будет экспортироваться в ряд стран СНГ, в т.ч. в Россию.

Автомобильный рынок Белоруссии продолжает быстро расширяться. По объему продаж эта страна прочно удерживает 4 место в СНГ после России, Украины и Казахстана. По итогам 2006г. было импортировано более 22,3 тыс. легковых автомобилей, кроме того, еще 135 тыс. машин ввезли частные лица, которые специализируются на импорте подержанных автомобилей из соседних стран. Доля автомобилей российского производства составила в стоимостном выражении 10%.

Ввоз грузовиков составил 11 тыс.шт., а автобусов – 1,6 тыс. Частные лица ввезли еще более 200 грузовиков и автобусов. Наиболее динамично росли продажи малолитражных автомобилей (А-класс), легких коммерческих фургонов (LCV) и машин В-класса. Наибольшей популярностью в 2006г. пользовались внедорожники класса SUV, машины гольф-класса (С) и среднего класса (D). В классе А лидером сбыта была модель Daewoo Matiz (384 шт.). В классе В лидировали Dacia Logan (515 шт.) и Skoda Fabia (241 шт.), в классе С – Skoda Octavia (366 шт.), Toyota Corolla (237 шт.) и Opel Astra (221 шт.), в классе D-Volkswagen Passat (378 шт.), Mazda 6 (139 шт.) и Ford Mondeo (119 шт.), в классе E – Toyota Camry (263 шт.), Premium Mercedes-Benz S (43 шт.), SUV-Chevy Niva (353 шт.), Toyota Land Cruiser (210 шт.) и Toyota RAV-4 (176 шт.), MPV – Renault Scenic (144 шт.) и Ford Fusion (134 шт.), LCV – Peugeot Partner (200 шт.),

Volkswagen Caddy (162 шт.) и Renault Kangoo (132 шт.). БИКИ, 13.5.2008г.

– Завод «Бобруйскагромаш» в апр. возобновил поставки с/х техники в Грузию, рассказали в отделе маркетинга предприятия. Первая после многолетнего перерыва партия продукции из 2 прессподборщиков высокой степени прессования была отгружена в Грузию 29 апр.

В 2008г., согласно заключенному контракту, «Бобруйскагромаш» планирует поставить в Грузию 11 таких машин. Специалисты отметили, что «Бобруйскагромаш» прекратил поставки техники в Грузию после развала СССР. Возобновление сотрудничества с грузинскими партнерами произошло благодаря активной работе на рынке грузинской компании «Гермес», с которой предприятие планирует заключить дилерский договор.

При этом в отделе маркетинга уточнили, что компания «Гермес» – дилер и Минского тракторного завода. Оно может предложить потребителям комплексные поставки белорусской с/х техники в Грузию.

В текущем году «Бобруйскагромаш» значительно расширил географию поставок своей техники в страны СНГ. Кроме сотрудничества с основными партнерами в России, Казахстане и на Украине, возобновлен экспорт в Армению, Молдавию, выполняется крупный контракт с Туркменистаном на поставку 500 машин для внесения минеральных удобрений. RosInvest.Com, 8.5.2008г.

– Российская группа ГАЗ (РТС: GAZA) готова рассмотреть вопрос об участии в акционировании «МАЗа «в случае принятия в Белоруссии такого решения, заявил директор дивизиона «Силовые агрегаты» группы ГАЗ Игорь Кульган на прессконференции в Минске. «Если встанет вопрос об акционировании «МАЗа», мы с удовольствием его рассмотрим и будем участвовать в этом процессе», – сказал И.Кульган.

Он подчеркнул, что группа ГАЗ и Минский автотавол, являющийся республиканским унитарным предприятием, «говорят только о развитии долгосрочного партнерства».

И.Кульган добавил, что группа ГАЗ, которая занимается также производством автомобильных двигателей, не обсуждают возможность акционирования Минского моторного завода в связи с «МАЗом». «С Минским моторным заводом у нас идут несколько другие процессы. Мы хотим найти сопряжение с Минским моторным заводом в выпуске двигателей определенной номенклатуры, и этот вопрос оказался гораздо сложнее, чем мы думали», – отметил И.Кульган.

Он пояснил, что для выхода на такой компромисс группа ГАЗ должна убедиться в том, что мощности ММЗ позволяют выпускать определенные компоненты к дизельным двигателям и качество этой продукции удовлетворяет требованиям российского партнера. «Для этого мы должны предоставить ММЗ весь пакет технической документации, а Минский моторный завод – раскрыть нам всю экономику производства. Это достаточно сложно. Мы хотим избежать жесткой конкуренции на наших рынках и надеемся на то, что компромисс будет найден», – сказал И.Кульган. Interfax, 4.5.2008г.

– Минский автомобильный завод (МАЗ) прорабатывает возможность производства легковых автомобилей, сообщил журналистам помощник

генерального директора предприятия по организации производства легковых автомобилей Александр Ракомсин.

«Министерством промышленности МАЗ определен головным предприятием по созданию в Белоруссии производства легковых автомобилей и будет стоять у истоков строительства этого завода», — сказал А.Ракомсин.

Он подчеркнул, что это будет отдельное предприятие, специализирующееся только на выпуске легковых автомобилей. Предполагается, что МАЗ привлечет к созданию этого предприятия стратегических инвесторов. В настоящее время ведется поиск партнеров, в числе которых рассматриваются российские, китайские и другие мировые автопроизводители.

«На уровне минпрома определено, что государство не будет возражать, если предприятие будет создано как компания с чисто иностранным или совместным капиталом», — отметил А.Ракомсин. В то же время он подчеркнул, что белорусская сторона будет стремиться к максимально быстрой локализации создаваемого производства, чтобы уже в ближайшие годы от начала работы завода 50% комплектующих производилось на территории Белоруссии.

А.Ракомсин добавил, что завод будет построен на новой площадке. «На территории завода создавать такое производство негде, у нас очень большая плотность застройки. Мы планируем выносить за пределы заводы литейное и кузнечное производства», — сказал он. Interfax, 4.5.2008г.

— Минский автомобильный завод к 2012г. рассчитывает увеличить объем производства грузовой автомобильной техники до 40 тыс.ед. против 23,4 тыс. в 2007г., сообщил гендиректор предприятия Николай Костень на пресс-конференции в Минске.

«С учетом растущих продаж на российском и других рынках к 2012г. мы планируем увеличить производство грузовых автомобилей до 40 тыс.ед. и в самое ближайшее время после выполнения этой задачи нарастить объем производства до 50 тыс. автомобилей в год», — сказал Н.Костень.

Он отметил, что решение этой задачи потребует дополнительных финансовых затрат. В настоящее время специалисты предприятия уточняют параметры новой инвестиционной программы. Гендиректор не исключил, что рост производства в таких объемах также потребует импортных закупок комплектующих, которые ранее производились на предприятии.

По данным Н.Костеня, в 2008г. предприятие планирует выпустить более 25 тыс. автомобилей, 8 тыс.ед. прицепной техники и 700 автомобильных кранов. К 2010г. «МАЗ» рассчитывает увеличить производство грузовиков до 31 тыс. в год.

Как сообщил заместитель коммерческого директора предприятия Сергей Захаревич, «МАЗ» в 2008г. рассчитывает поставить в РФ более 60% выпускаемой техники. «Мы стремимся сохранить свои доли на основных рынках сбыта и в текущем году рассчитываем поставить в Россию более 60% от общего объема произведенной техники, что приблизительно соответствует показателю 2007г.», — сказал С.Захаревич.

По его данным, в текущем году на внутренний рынок «МАЗ» поставит 19% всей продукции, 11%

составит экспорт на Украину, 10% поставок придется на другие страны СНГ и дальнего зарубежья.

В I кв. МАЗ увеличил поставки в Россию на 30% и реализовал российским потребителям 3,74 тыс. грузовых автомобилей и 1344 ед. прицепной техники.

С.Захаревич отметил, что в общем объеме производства «МАЗа» 29% выпускаемой техники приходится на самосвалы, 36,3% составляют седельные тягачи, 18% приходится на производство колесных шасси. Interfax, 4.5.2008г.

— Минский автомобильный завод и российская Группа ГАЗ готовы увеличивать производство в соответствии с потребностями растущего рынка грузовой автомобильной техники. Об этом заявили 2 мая в Минске гендиректор ПО «БелавтоМАЗ» Николай Костень и директор дивизиона «Силовые агрегаты» Группы ГАЗ Игорь Кульган.

Как отметил руководитель МАЗа, в 2008г. завод увеличит производство грузовых автомобилей до более чем 25 тыс.ед. (в 2007г. было выпущено 23 тыс.). В Россию МАЗ поставляет почти 60% продукции.

В прошлом году прирост объема продаж на российском рынке грузовиков составил более 30%. Причем впервые новой техники продано больше, чем ввезено бывшей в употреблении. Создавая совместный продукт — машины «МАЗ» с ярославскими двигателями «ЯМЗ», «мы претендуем на увеличение своей доли на этом рынке», отметил директор дивизиона «Силовые агрегаты» Группы ГАЗ Игорь Кульган.

Сегодня потребитель в России стремится купить не обязательно дешевле. Все больший акцент делается на машины высоких экологических и технико-эксплуатационных качеств. Группа ГАЗ предложила новый высокоэкономичный двигатель ЯМЗ-650, который приобретает МАЗ. «С такой техникой мы можем сохранить нынешнего потребителя и войти в новый растущий сегмент рынка, который, если бы не было этого продукта, был бы очень скоро замещен импортом», — считает руководитель российской структуры.

Он также сообщил, что еще два года назад ОАО «Автодизель» (Ярославский моторный завод) произвело в год 63 тыс. тяжелых двигателей. В нынешнем году предприятие выходит на 97 тыс.шт. Есть возможность увеличить эту программу до 100-110 тыс. моторов. Сейчас в Ярославле изготавливается 360 силовых агрегатов в день — это очень высокий темп.

В Ярославле из одного предприятия — ОАО «Автодизель» — вырастают три больших полноценных завода, сказал Игорь Кульган. На одном из них создаются мощности на 20 тыс. двигателей семейства ЯМЗ-650. Строится еще один завод в Ярославле, который будет выпускать моторы средней мощности — семейства ЯМЗ-530 до 315 л.с. Мощность этого завода — 80 тыс. двигателей. Все они работают в связке с МАЗом.

Как отметил представитель Группы ГАЗ, для этого требуются огромные инвестиции. В группе ГАЗ большая половина всех инвестиций идет в дивизион «Силовые агрегаты». В нынешнем году бюджет дивизиона составляет 6 млрд. российских руб. Суммарная же стоимость программы создания нового семейства двигателей на 2007-12г. составит 23 млрд. российских руб.

Группа ГАЗ не намерена вступать в жесткую конкуренцию с Минским моторным заводом в производстве двигателей семейства 530, добавил Игорь Кульган.

Группа ГАЗ создана в 2005г. в ходе реструктуризации производственных активов ОАО «Рус-ПромАвто». В состав группы входят ОАО ГАЗ и его дочерние предприятия (Автомобильный завод ГАЗ, Павловский автобусный завод, Голицынский автобусный завод, Канацкий автоагрегатный завод, Саранский завод автосамосвалов, Ярославский завод дизельной аппаратуры, «Автодизель», Ликинский автобусный завод, Курганский автобусный завод, Ярославский завод топливной аппаратуры), а также ОАО «Урал», Тверской экскаваторный завод, «Брянский арсенал», Челябинский завод строительно-дорожных машин, Заволжский завод гусеничных тягачей, Арзамасский машиностроительный завод, Холдинговая компания «Барнаултрансмаш», их дочерние сервисно-сбытовые и снабженческие предприятия.

ОАО «ЯЗДА» (Ярославль) с ОАО «Автодизель» составляют дивизион «Силовые агрегаты» Группы ГАЗ. БЕЛТА, 3.5.2008г.

— ОАО «Бобруйскагромаш» (Бобруйск, Могилевская обл.) возобновил поставку сельхозтехники в Грузию. Об этом говорится в сообщении компании. В рамках контракта, предусматривающего поставку в Грузию 11 тюковых пресс-подборщиков высокой степени прессования ПТ-165, предприятие произвело отгрузку первой партии техники — двух таких машин.

Возобновление сотрудничества с грузинскими партнерами произошло благодаря активной работе на рынке ООО «Гермес», с которой бобруйские машиностроители планируют заключить дилерский договор. А с учетом того, что данное предприятие является и дилером Минского тракторного завода, оно может предложить потребителям комплексные поставки белорусской с/х техники в Грузию.

По мнению заместителя начальника отдела маркетинга и внешнеэкономических связей ОАО «Бобруйскагромаш» Василия Царика, «сотрудничество с фирмой «Гермес» позволит предприятию закрепиться на рынке Грузии и обеспечить поставку сюда расширенной номенклатуры сельхозтехники».

Отметим, что в текущем году «Бобруйскагромаш» значительно расширил географию поставок своей техники в страны СНГ. Кроме сотрудничества с основными партнерами в России, Казахстане и Украине, возобновлен экспорт в Армению, Молдову, выполняется крупный контракт с Туркменистаном на 500 машин для внесения минеральных удобрений МТТ-4У. Росбалт, 30.4.2008г.

— Минский автомобильный завод (МАЗ) в I кв. 2008г. увеличил объем экспорта автотехники в Россию по сравнению с показателем янв.-марта 2007г. на 28,2% — до 5157 ед., сообщили в руководстве предприятия. «За I кв. 2008г. в Россию поставлено 5157 ед. автотехники, что на 1136 ед. больше, чем за три месяца 2007г.», — сказал представитель завода.

Он отметил, что Россия является основным рынком сбыта автотехники МАЗа. В общем объеме экспорта доля поставок в Россию составляет 60% по грузовой технике и 40% — по пассажирской.

В 2007г. МАЗ поставил в Россию 19 197 ед. автотехники. Как ожидается, в 2008г. МАЗ увеличит объем поставок автотехники российским потребителям на 12% по сравнению с 2007г.

Представитель завода отметил, что стабильному росту экспорта способствует развитие заводом собственной товаропроводящей сети в основных странах-покупателях. По данным завода, МАЗ имеет в России 58 официальных дилеров по реализации грузовой техники, 25 дилеров по реализации пассажирской техники, 47 дилеров по реализации запасных частей, 54 сертифицированных станций техобслуживания.

В последние годы МАЗ стабильно наращивает продажи грузовой техники на рынке Украины, отметили также на предприятии. Так, на Украине функционирует 10 официальных дилеров МАЗа по грузовой технике, 5 дилеров по пассажирской технике, 7 дилеров по реализации запасных частей, 28 сертифицированных станций техобслуживания.

Через субъекты товаропроводящей сети в I кв. 2008г. в Россию и на Украину реализовано 6,5 тыс.ед. автотехники МАЗ, что на 22% больше, чем за аналогичный период 2007г.

По данным предприятия, МАЗ в янв.-марте 2008г. увеличил производство грузовых автомобилей на 2,9% по сравнению с аналогичным периодом 2007г. — до 6006 единиц. Производство прицепной техники выросло на 7,4% — до 2072 ед., пассажирской техники — на 4,3%, до 466 ед.

В янв.-марте 2008г. МАЗ увеличил объем производства товарной продукции на 15,6% по сравнению с янв.-мартом 2007г.

Минский автомобильный завод выпускает более 250 модификаций автомобилей, свыше 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Interfax, 22.4.2008г.

— Минский моторный завод (ММЗ) в янв.-марте 2008г. реализовал потребителям более 35,65 тыс. дизельных двигателей, что на 13,3% больше по сравнению с янв.-мартом 2007г., сообщили на предприятии. В I кв. завод увеличил объем производства товарной продукции на 23% по сравнению с янв.-мартом 2007г. — до 242,3 млрд. белорусских руб. Экспорт продукции возрос на 60%.

«Итоги I кв. 2008г. показывают, что предприятие успешно справилось с техническими, производственными и сбытовыми задачами, связанными с введением в Российской Федерации с 1 янв. 2008г. экологических требований евро-3 к транспортным средствам, хотя некоторых сложностей не удалось избежать», — отметил представитель предприятия.

В начале года ММЗ по вине поставщиков испытывал дефицит в импортных топливоподающих системах типа Common Rail. По этой причине доля автомобильных дизелей в общей отгрузке снизилась до 23%, тогда как по итогам 2007г. их удельный вес в общей отгрузке составлял 30,4%. «В марте 2008г. ситуация стабилизировалась. Почти две трети автомобильных дизелей, реализованных в I кв., произведены и отгружены в марте 2008г.», — сказал представитель предприятия.

Согласно бизнес-плану, в 2008г. ММЗ планирует увеличить производство товарной продукции на 10% по сравнению с 2007г., экспорт — на 16%, импорт сырья и комплектующих — на 11%.

В 2007г. ММЗ увеличил объем производства и реализации дизельных двигателей на 24,8% по сравнению с 2006гг. — до 132,847 тыс.ед. Объем производства товарной продукции вырос в сопоставимых ценах на 25,7%, экспорт увеличился на 29% по сравнению с 2006гг.

ПО «Минский моторный завод» специализируется на производстве автомобильных, тракторных, комбайновых дизельных двигателей, а также запчастей к ним.

Официальный курс на 22 апр. — 2143 бел. руб./\$1. Interfax, 22.4.2008г.

— Минский автомобильный завод («МАЗ») в 2008г. планирует увеличить объем поставок в страны дальнего зарубежья на 13% в стоимостном выражении, сообщили на предприятии.

В 2008г. «МАЗ» рассчитывает поставить в страны дальнего зарубежья 3,5 тыс.ед. автотехники. Из общего объема поставок в страны вне СНГ 52% автотехники планируется реализовать в регион Центральной Азии, 13% — в Европу, в страны Африки и Латинской Америки — также 13%, в Юго-Восточную Азию — 5%.

«Рост объемов реализации автотехники МАЗ в зарубежных странах обеспечивается благодаря сборочным производствам, которые работают в Литве, Латвии, Сербии, Азербайджане, Египте. Если в 2006г. сборочные предприятия завода поставили потребителям 355 ед. автотехники, то в 2007г. — 471 ед., в 2008г. планируется поставить 610 ед.», — сказал представитель предприятия.

По данным завода, «МАЗ» реализует свою продукцию в 50 стран. В странах дальнего зарубежья работает 19 официальных дилеров предприятия и сертифицировано более 20 станций технического обслуживания (СТО). Interfax, 21.4.2008г.

— Несмотря на неоднократные попытки правительства Белоруссии вывести из кризисной ситуации минское ОАО «Мотовело» (г.Минск), предприятие сохраняет значительную задолженность перед городским и республиканским бюджетами, а также по оплате за энергоносители. Значительных капиталовложений требовало техническое переоснащение производства. ОАО «Мотовело» полностью лишилось системы сбыта, которая была передана посредникам. За последние годы на предприятии не было запущено в производство практически ни одной новой модели.

В авг. 2007г. фирма АТЕС Holding (Австрия) выкупила 100% акций «Мотовело» за 15,6 млрд. бел. руб., взяв обязательство сохранить специализацию предприятия и его торговую марку, а также инвестировать в развитие предприятия в 2007-12гг. не менее 20 млн.долл.

В фев. 2008г. белорусское представительство австрийской компании и итальянский производитель мототехники Fantic Motor подписали соглашение о сотрудничестве в разработке новых моделей спортивных мотоциклов «Минск» («Эндуро», «Кросс», «Мотард») в классах от 50 до 450 куб. см. Образцы новых мотоциклов планировалось представить в марте тек.г. БИКИ, 19.4.2008г.

— Минский моторный завод начинает серийные поставки дизельных моторов по нормам Tier-3A для зерноуборочных комбайнов. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на специалистов предприятия.

Завод в марте 2008г. поставил 10 дизельных двигателей Д-260.4S3A мощностью 210 лошади-

ных сил на ПО «Гомсельмаш» (г. Гомель). Двигатели соответствуют нормам экологической безопасности Tier-3A и предназначены для применения в зерноуборочных комбайнах «Полесье-812» (КЗС-7). Комбайны этой модели будут поставлены в Европейский Союз. Первые образцы пройдут сертификацию в Чехии.

В 2007г. предприятие реализовало 2117 двигателей для комбайнов. Основные потребители — ОАО «Ростсельмаш» (Россия), ПО «Гомсельмаш» (Беларусь), ОАО «Лидагропроммаш» (Беларусь).

Минский моторный завод создан в 1962г. Сейчас здесь производятся основные модели четырех- и шестицилиндровых дизельных двигателей 44 модификаций мощностью от 60 до 350 л.с. Среди них тракторные мощностью 130-350 л.с., комбайновые — 210 л.с., автомобильные — 185-230 л.с.

ММЗ поставляет свою продукцию на 42 действующих конвейера заводов Беларуси и СНГ, выпускающих различные виды техники — автомобильную, тракторную, дорожно-строительную, для генераторных энергоустановок. На предприятии работают более 5,6 тыс.чел. БЕЛТА, 13.4.2008г.

— Предприятия по выпуску легковых автомобилей в Белоруссии будут рентабельными при условии организации производства полного цикла, считает директор ИООО «Атлант Вест» — импортера Ford Александр Чернов. По его мнению, создание обычной сборки будет недостаточно рентабельным. Чтобы производство окупилось, необходимо рассчитывать не только на белорусский, но и на российский рынок, пояснил А.Чернов в интервью БелаПАН.

Таким образом, отметил он, при создании заводов легковых автомобилей в Белоруссии нужно организовывать не сборочное, а производство полного цикла. Это должно позволить освободить конечную продукцию от дополнительных платежей при ввозе в Россию.

Значительная часть комплектующих должна выпускаться внутри страны. Для этого нужны огромные инвестиции, пояснил А.Чернов, отметив еще одну проблему — недостаточную емкость отечественного рынка новых автомобилей. Сейчас в Белоруссии СП ЗАО «Юнисон» собирает легковые автомобили Samand. В 2007г. на предприятии было собрано 300 автомобилей. Иранская компания Iran Khodro — соучредитель СП — планирует направить на развитие предприятия вторую очередь инвестиций. Китайский автопром также заинтересован в создании сборочного производства легковых автомобилей в Белоруссии. ИА Regnum, 13.4.2008г.

— Минский автомобильный завод (МАЗ) и российская группа ГАЗ (РТС: GAZA) создадут общую сеть сервиса автомобилей, сообщили в управлении маркетинговых коммуникаций белорусского предприятия. Предполагается, что в рамках создания общей сервисной сети МАЗ до конца апр. завершит аттестацию своих дилерских предприятий и станций техобслуживания (СТО) в России на право гарантийного ремонта техники ОАО «Автодизель» (Ярославская обл., входит в группу ГАЗ). Это условие будет являться обязательным для получения разрешений сервисных центров МАЗа в России.

Такие сертификаты получили 29 из 56 СТО МАЗа в России.

Представитель МАЗа напомнил, что в янв. текущего года в Ярославле прошло совещание дивизиона «Силовые агрегаты» группы ГАЗ и МАЗа, на котором было принято решение о совместных действиях компаний по обеспечению доступности гарантийного ремонта и сервиса автомобилей МАЗ стандарта евро-3.

По данным МАЗа, доля продукции компании на российском рынке большегрузных автомобилей составляет 20%. В 2007г. МАЗ увеличил производство грузовых автомобилей на 9,8% по сравнению с 2006гг. — до 23 тыс. 429 единиц. В минувшем году предприятие также изготовило 1 тыс. 796 автобусов и троллейбусов, что на 6,1% больше по сравнению с 2006гг.

Минский автомобильный завод выпускает более 250 модификаций автомобилей, свыше 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Завод является самостоятельным хозяйствующим субъектом с правом юридического лица, входит в качестве головного предприятия в состав производственного объединения «БелавтоМАЗ», в составе которого находятся также РУП «БААЗ» (г. Барановичи), РУП «ОЗАА» (г. Осиповичи), РУА «КЗТШ» (г. Жодино), РУП «Литмаш» (Минск), ПРУП «ДЭМЗ» (г. Дзержинск), РУП «СтройМАЗтрест» (Минск). Interfax, 7.4.2008г.

— На Минском заводе колесных тягачей изготавливается уникальный автомобиль — транспортер-тяжеловоз «МЗКТ-79086». После заводских испытаний он будет отгружен заказчику в Объединенные Арабские Эмираты. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на управление маркетинга МЗКТ.

Машина предназначена для перевозки тяжелой гусеничной техники в условиях пустынного бездорожья. Она способна перевозить 55-тонный бульдозер. «МЗКТ-79086» представляет собой полноприводный автомобиль с колесной формулой 12х12. За счет конструктивных решений и применяемых материалов отношение грузоподъемности к снаряженной массе составляет 1,43. Это означает, что автомобиль перевозит в 1,43 раза больший груз, чем весит сам. У автомобилей обычной конструкции это соотношение составляет 0,87-1,1.

Груженный автомобиль способен развивать максимальную скорость 75 км/ч, осуществлять поворот с радиусом 16 м., преодолевать брод глубиной 1 м и взбираться по 20-градусному склону. Кроме этого, он оборудован автоматической подкачкой колес из кабины. Это позволяет, изменяя давление в колесах, передвигаться по зыбучим пескам и доставлять груз до места назначения даже с поврежденными шинами.

В 2004г. подобный автомобиль МЗКТ поставил в Туркменистан, где он прекрасно зарекомендовал себя. Заказчики из ОАЭ изучили работу этого автомобиля и приняли решение о закупке аналогичного тяжеловоза. Этот же заказчик изучает сейчас и возможности закупки партии таких автомобилей.

Предприятие создано в 1991г. на базе мощностей производства специальных колесных тягачей Минского автомобильного завода. На протяжении многих лет завод являлся важным научно-техническим и производственным объектом военно-промышленного комплекса бывшего СССР. Сегодня производственное унитарное республикан-

ское предприятие «Минский завод колесных тягачей» специализируется на выпуске дорожных и внедорожных автомобилей большой грузоподъемности, прицепной техники к ним, а также специальных колесных шасси под монтаж оборудования для транспортных организаций и предприятий строительного, нефтегазового и машиностроительного комплексов. Ведущий производитель специальных многоосных колесных шасси для условий крайнего Севера и бездорожья. На рынке МЗКТ известен под торговой маркой «Волат». БЕЛТА, 4.4.2008г.

— Китайский автопром заинтересован в создании сборочного производства легковых автомобилей в Беларуси. Об этом было заявлено сегодня в Минске на встрече членов Белорусской научно-промышленной ассоциации (БНПА) с делегацией китайских автомобильных компаний во главе с заместителем инспектора департамента промышленности Государственного комитета развития и реформы КНР Чэнь Цзяньго.

Руководитель китайской делегации отметил: «Мы готовы рассмотреть все предложения белорусской стороны по торговому и инвестиционному сотрудничеству». В Беларуси китайские промышленники ищут партнеров для организации сборки на территории страны легковых автомобилей.

На встрече детально обсуждались возможные формы сотрудничества (ввоз готовых новых легковых автомобилей или организация сборки машин из китайских комплектующих), модели автомобилей, которые можно собирать. Белорусская сторона представила китайским партнерам на электронных носителях нормативно-правовые акты, направленные на создание благоприятных условий для повышения инвестиционной активности и развития бизнеса в республике.

Как отметил финансовый директор СП ЗАО «Юнисон» Сергей Скоморох, предприятие заинтересовано в иностранных инвестициях и готово рассмотреть предложения китайской стороны. По его мнению, сегодня белорусский покупатель может приобрести любой легковой автомобиль известной мировой марки. При этом он хочет иметь качественную и надежную машину. Поэтому в Беларуси необходимо производить хороший, надежный и конкурентоспособный в ценовом сегменте автомобиль, в т.ч. эконом-класса. Сергей Скоморох также отметил, что при организации сборочного производства для соблюдения интересов поставщика и потребителя должна выдерживаться ценовая пропорция. Необходимо, чтобы 50% комплектующих при сборке автомобилей были белорусского производства. В этом случае производитель имеет налоговые и таможенные льготы. Такой ценовой фактор и является привлекательным для белорусской стороны.

В планах «Юнисона» — организация производства сварки и окраски кузовов легковых автомобилей. «Наши акционеры хотели бы осуществить этот проект с участием одной из надежных мировых компаний. Мы заинтересованы привлечь иностранные технологии по сварке, окраске, обработке металла. Сейчас мы ищем варианты, кто предложит наиболее подходящие технологии», — подчеркнул финансовый директор предприятия.

Он также сообщил, что в уставном фонде СП есть доля государства в лице минпрома, англий-

ской компании «Фенокс» и самого предприятия «Юнисон». Процесс покупки 40% акций «Юнисон» иранской автомобильной компанией Iran Khodro пока не завершен.

Директор ООО «Китайские автомобили» (г. Минск, официальный дилер автопроизводителей Китая Chery и Great Wall) Сергей Варивода считает, что емкость автомобильного рынка в Беларуси пока недостаточна для организации собственного сборочного производства автомобилей. По оценкам, к 2010г. продажи легковых автомобилей в Беларуси составят 50 тыс.ед. «Китайские производители могут занять к этому времени 10% рынка при соблюдении следующих условий: сохранить текущий уровень цен на свою продукцию, увеличить уровень качества и сертифицировать машины по нормам Евро-4, а также за 2-3г. расширить в Беларуси дилерскую сеть по продажам и обслуживанию автомобилей», — отметил Сергей Варивода. По его прогнозам, к 2010г. в Беларуси будет присутствовать 7-8 китайских автомобильных брендов. Директор считает, что в ближайшие 2-3г. целесообразно более активно раскручивать на белорусском рынке готовые импортные китайские автомобили, а затем уже организовывать сборку из китайских машинокомплектов.

Директор ООО «Китайские автомобили» также подчеркнул, что «сейчас в Беларуси созданы беспрецедентные налоговые и таможенные льготы на ввоз новых автомобилей». Поэтому выгоднее ввозить новые машины. Он считает, что в Беларуси необходимо «сделать более решительные шаги по борьбе с ввозом бывших в употреблении легковых автомобилей». Целесообразно также в целом повысить пошлины на ввоз всех автомобилей. Тогда более выгодно будет ввозить комплекты для сборки.

Продолжая этот диалог, финансовый директор СП ЗАО «Юнисон» Сергей Скоморох уточнил, что предприятие находится в СЭЗ «Минск» и соответственно имеет льготный режим ввоза комплектующих, а также здесь есть определенные налоговые преференции для белорусского рынка.

Стороны реально рассматривали все варианты сотрудничества как в сфере торговли, так и сборки легковых автомобилей. По мнению генерального конструктора по автомобильной технике Беларуси, гендиректора ГНУ «Объединенный институт машиностроения» НАН Михаила Высоцкого, «если машина хорошая, конкурентоспособная, то ее никакая пошлина не остановит, она сама себе пробьет дорогу и укрепится на рынке». «Нам сейчас важно выбрать определенные модели, такие, которые пойдут на нашем рынке, чтобы покупатель хотел ее приобрести», — считает конструктор.

Выступившие на встрече белорусские промышленники также отмечали, что сегодня в Беларуси хватает мощностей и площадей для размещения сборочных производств. Однако уже появляются проблемы с рабочей силой, которой недостает. Наши специалисты также признают, что себестоимость изготовления деталей в Китае в несколько раз ниже, чем в Беларуси.

По мнению директора по координации и развитию БНПА Анатолия Язвинского, в Беларуси можно развивать два проекта одновременно: ввоз готовых китайских автомобилей и организацию их сборки. При этом специалисты считают, что надо конкретно говорить по каждой модели автомоби-

ля, найти оптимальный экономический эффект для двух сторон и тогда приступать к работе.

Как отметил представитель китайской автомобильной компании Chery Чжоу Иньчжэ, «если правительства Китая и Беларуси поддержат предложения промышленников, совместные проекты могут быть успешными». Он сообщил, что в ходе визита в Минск бизнесмены изучили автомобильный рынок Беларуси и считают его привлекательным.

После переговоров в БНПА китайские и белорусские промышленники отправились на СП ЗАО «Юнисон». БЕЛТА, 3.4.2008г.

— В Беларуси в соответствии с указом №167 установлена нулевая ставка таможенной пошлины на ввоз грузовиков Евро-5. Комментируя этот документ, первый замминистра транспорта и коммуникаций Беларуси Николай Верховец отметил, что в настоящее время в Беларусь можно ввозить грузовые транспортные средства, сертифицированные по стандарту Евро-5, без уплаты таможенных платежей. В течение полутора месяцев министр проводил работу, чтобы органы государственного управления признали необходимость такого решения.

Белорусские автоперевозчики получают возможность наравне с отечественной техникой приобретать новые иностранные автомобили и использовать их в международных перевозках. «Документ является очень своевременным. Транспортные предприятия Беларуси приобретут дополнительный импульс для увеличения объема экспорта транспортных услуг», — подчеркнул первый замминистра.

Указ принят для создания условий по обновлению парка транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, увеличения объема экспорта товаров и услуг. Нулевая таможенная пошлина устанавливается сроком на девять месяцев в отношении автотранспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Республики Беларусь.

В Беларуси действует серийное производство грузовых автомобилей и дизельных двигателей уровня Евро-3. Кроме того, на Минском моторном заводе созданы и проходят испытания опытные образцы автомобильных двигателей Евро-4. На Минском автомобильном заводе также производится автотехника стандарта Евро-4 с импортными двигателями по заказам международных перевозчиков. К 2010г. по программе развития автомобильной отрасли Беларуси на 2007-10г. МАЗ и Минский моторный завод должны создать серийное производство автомобилей и двигателей уровня Евро-4.

Также сейчас на Минском автозаводе создаются опытные образцы машин уровня Евро-5 с импортными двигателями, которые будут готовы к концу текущего года. БЕЛТА, 25.3.2008г.

— Министерство промышленности Беларуси и корейские автопроизводители обсуждают возможности сотрудничества. Об этом заявил сегодня премьер-министр Беларуси Сергей Сидорский на встрече с представителями корейских компаний. «Минпром Беларуси ведет активную работу по изучению возможностей интеграции с автомобильными компаниями Кореи», — сказал Сергей Сидорский и пояснил, что обсуждаются различные варианты сотрудничества — начиная от произ-

водства отдельных компонентов и заканчивая производством грузовых автомобилей средней тоннажности.

По словам премьер-министра, в ходе его последнего визита в Корею в конце 2007г. были обсуждены возможности участия корейских компаний в финансировании инвестиционных и инновационных проектов в Беларуси. В первую очередь это касается проектов в энергетической и банковской сферах, есть интересные проекты в медицинской отрасли. Всего на рассмотрение корейской стороне было передано более 10 проектов.

Сергей Сидорский также напомнил, что Беларусь активно сотрудничает и с другими корейскими компаниями, в частности LG. «Мы договорились с президентом компании LG по странам СНГ встретиться в ближайшее время в Минске и обсудить возможности производства LCD-панелей в Беларуси. Наши договоры с LG выполняются, первые комплекты LCD-панелей поступили на «Интеграл», где успешно идет их сборка», — отметил премьер-министр.

На встрече присутствовали представители корейских компаний Goodmorning Shinhan Securities, SK E&C (SK Engineering & Construction Co., Ltd), KEPSCO (Korea Electric Power Company). Компания Goodmorning Shinhan Securities — одно из ведущих брокерских и инвестиционно-банковских учреждений Кореи. SK E&C является лидером страны в строительной области. Основные проекты, реализованные компанией, — высокоскоростная железная дорога Seoul-Busan, новейший завод по очистке нефти, а также нефтяные очистительные заводы в Кувейте, Бразилии, Гане и других странах мира. Компания KEPSCO является единственным поставщиком электроэнергии в Корею, работает на внутренних и внешних рынках мира. Международная деятельность компании — инвестирование в проекты, связанные с энергетикой. БЕЛТА, 24.3.2008г.

— Правительство Белоруссии в ближайшее время обсудит с российскими группой ГАЗ и компанией «Камаз» вопросы акционирования Минского автомобильного завода (МАЗ). Такое заявление сделал в Минске на заседании «круглого стола» по вопросам союзной программы дизельного машиностроения замминистра промышленности Белоруссии Валентин Гуринович.

«Мы получили предложение от «ГАЗа» и «Камаза» по их возможному участию в акционировании Минского автозавода. Я недавно вернулся из командировки, где подробно изучал этот вопрос. В ближайшее время будет встреча на уровне правительства, где мы обсудим все детали», — сказал В.Гуринович.

Замминистра отметил, что предложение российских компаний не вполне устраивает Белоруссию. ГАЗ и «Камаз» хотели бы видеть «МАЗ» компаньоном, но скорее, младшим партнером, и нас это не устраивает», — сказал В.Гуринович.

Он подчеркнул, что белорусские и российские автопроизводители должны найти взаимопонимание по всем вопросам. «Нам нужно найти взаимоприемлемые пути для развития отечественного автомобилестроения, иначе через несколько лет мы будем ездить не на своих автомобилях, а, допустим, на мерседесах», — заявил замминистра.

Как сообщили в минпроме Белоруссии, российские компании предложили правительству Бе-

лоруссии различные варианты обмена пакетами акций в случае акционирования «МАЗа». «Мы рассмотрели предложения «ГАЗа» и «Камаза» и готовим им для рассмотрения свои варианты их возможного участия в акционерном капитале «МАЗа» в случае принятия правительством решения о его реформировании», — сказал представитель минпрома подчеркнув, что такого решения еще нет.

Кроме того, по его словам, принципиальной позицией белорусской стороны в ходе возможных переговоров с потенциальными российскими инвесторами является акционирование всего ПО «БелавтоМАЗ», в которое, помимо «МАЗа» как головного предприятия, входит еще 6 технологически связанных с «МАЗом» предприятий.

В Фонде госимущества «Интерфаксу» сообщили, что практических шагов, даже на подготовительном уровне, по акционированию «МАЗа» пока не предпринималось. «У нас по поводу «МАЗа» нет никаких документов», — сказал представитель фонда. «МАЗ» также не включен в перечень предприятий, планируемых к акционированию в 2008г., отметил он, но добавил, что в случае необходимости «включить «МАЗ» в этот перечень не составит проблем».

Группа «Камаз» производит более 30 моделей грузовиков (свыше 300 модификаций), прицепную технику, автобусы, двигатели и силовые агрегаты, инструмент и оснастку. Всего в группу компаний «Камаз» входит более 100 предприятий, включая зарубежные сборочные производства.

Группа ГАЗ создана в 2005г. на базе объединения Горьковского автозавода и других автомобилестроительных активов. В ее состав входят предприятия по производству легковых и легких коммерческих автомобилей, средних и тяжелых грузовиков, двигателей и двигательных систем, автобусов и строительно-дорожной техники.

РУП «Минский автомобильный завод» производит большегрузную автомобильную, а также автобусную, троллейбусную и прицепную технику. Всего «МАЗ» выпускает более 250 модификаций автомобилей, свыше 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Interfax, 20.3.2008г.

— Межгосударственная финансово-промышленная группа «БелРусАвто» разрабатывает концепцию новой программы «Развитие дизельного автомобилестроения на период с 2009 по 2014г.». Это будет третья по счету союзная программа, направленная на развитие авто- и моторостроения в Беларуси и России, сообщил руководитель представительства компании «БелРусАвто» в Беларуси Михаил Шалимо.

Создана рабочая группа из представителей белорусских и российских предприятий для формирования новой программы. «От них мы ждем предложений по тематике основных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР)», — отметил Михаил Шалимо.

В «БелРусАвто» считают, что полномасштабную реализацию программных мероприятий по техническому перевооружению предприятий и созданию мощностей по выпуску продукции экологического класса Евро-4 целесообразно начать в 2009г. Это позволит обеспечить переход на выпуск продукции Евро-4 с 1 янв. 2010г. в соответствии с установленным Специальным техническим регла-

ментом «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ».

Фактическая сдвигка на год срока создания мощностей по выпуску автотехники Евро-4, как и в случае с внедрением Евро-3, позволит предприятиям минимизировать риски получения убытков из-за невозможности реализации продукции, не соответствующей на рынке, и соответственно не своевременной возврата коммерческих кредитов.

Ранее планировалось продлить срок действия второй программы (2005-08г.) на один год (до 2009г.) для узаконивания этой сдвигки. Но затем в процессе подготовки соответствующих документов было решено создать новую программу. «Реализацию мероприятий по созданию мощностей для выпуска продукции Евро-4 в 2009г. целесообразно выполнять не в ходе продления действующей программы, а по новой программе на период с 2009 по 2014г.», — подчеркнул собеседник.

Целью новой программы Союзного государства будет не только совместное своевременное выполнение предприятиями Беларуси и России положений регламента по подготовке производств к переходу на выпуск автотехники и компонентов Евро-4 и Евро-5. Предстоит также выполнить мероприятия, направленные на снижение потребления моторного топлива нефтяного происхождения, уменьшение выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов, повысить технический уровень автомобильной техники.

Для достижения поставленных целей в новой программе планируется реализация совместных наукоемких инновационных проектов по дальнейшему улучшению технических характеристик разрабатываемых машин. В первую очередь это касается разработки и внедрения опережающих прогрессивных технологий использования комбинированных энергоустановок на перспективных автотранспортных средствах. Эти технологии обеспечивают выполнение международных требований по экологии, безопасности, энерго- и ресурсосбережению за счет значительного повышения топливной экономичности, снижения выбросов вредных веществ и повышения безопасности конструкций автотранспортных средств.

«Государственный заказчик-координатор действующей второй программы — минпромэнерго России, а также госзаказчики — минпром Беларуси и Роспром согласовали наше предложение сконцентрировать усилия не на продлении действующей программы на один год, а на разработку новой», — сказал руководитель представительства «БелРусАвто». Теперь такое предложение компания «БелРусАвто» выносит на обсуждение Совета министров Союзного государства, которое состоится 21 марта в Минске.

Первая союзная программа развития дизельного автомобилестроения, которая действовала с 1998 по 2002г., позволила объединить усилия двух государств по стабилизации работы автопромышленного комплекса. Были созданы мощности и организовано производство автомобилей и двигателей стандарта Евро-2, организован научно-технический задел по достижению норм Евро-3. В союзный бюджет возвращены все кредиты, которые предприятия получали на реализацию проектов.

Вторая программа развития дизельного автомобилестроения начала работать с 2005г. Ее задачи — создание конструкций и освоение серийного производства двигателей и автомобилей стандарта Евро-3 и переход с 1 янв. 2010г. на выпуск двигателей и автомобилей уровня Евро-4.

За время реализации программы в 2005-07гг. разработаны конструкции и созданы мощности, позволившие российским и белорусским предприятиям перейти на серийный выпуск автотехники экологического класса 3 с 1 янв. 2008г., т.е. в срок, установленный специальным техрегламентом.

Главным разработчиком и исполнителем, а также связующим звеном в реализации программы является ЗАО «Центральная компания МФПП «БелРусАвто». Центральный офис компании находится в Москве. В Беларуси с 2004г. работает представительство этой компании.

Основными участниками программы с белорусской стороны являются МАЗ, Минский моторный завод, Минский завод колесных тягачей. С российской — ОАО «Камаз», ОАО «Автодизель» (Ярославский моторный завод), ярославские заводы дизельной и топливной аппаратуры, ОАО «Тутаевский моторный завод», ОАО «Урал», ЗАО «Автокомпоненты и оборудование» и другие. БЕЛТА, 19.3.2008г.

— На сборке автобусов малой вместимости «Радзіміч» на РУП «Гомельский авторемонтный завод» можно заменить до 45% импортных комплектующих отечественными. Такой вывод сделал Комитет государственного контроля в ходе контрольных мероприятий, связанных с проверкой выполнения программ импортозамещения. Об этом шла речь на рабочем совещании в Комитете государственного контроля, которое провел председатель КГК Зенон Ломать, сообщили в пресс-службе комитета.

На гомельском предприятии, где с 2005г. организована сборка городских и пригородных автобусов малой вместимости «Радзіміч», доля импортных материалов и комплектующих изделий составляет от 75,3% до 81%. Все основные узлы — двигатель, трансмиссия, ходовая часть и рулевое управление — японского производства, кузов и другие узлы — украинского. По оценке специалистов Комитета госконтроля, до 45% импортных составляющих можно заместить отечественными.

КГК считает, что единая политика необходима и при изготовлении автомобильного и городского электрического пассажирского транспорта. Производством автобусов в Беларуси занимается 3 предприятия, однако их различная ведомственная подчиненность, разнородность конструкций машин не позволяет выйти на унификацию отдельных узлов и деталей автобусов и троллейбусов. В результате ряд узлов и агрегатов импортируется, потому что выпускать такие изделия в республике экономически целесообразно только при условии применения их всеми производителями пассажирского транспорта.

Изучение ситуации, связанной с импортозамещением, показало, что имеются факты, когда предприятия импортируют комплектующие изделия для собственного производства. Но при этом не находят рынка сбыта в республике отечественные аналоги, не уступающие им в эффективности, и более дешевые. Нередки случаи, когда имеется

возможность организации производства импортозамещающей продукции в республике, однако до настоящего времени этого не сделано.

РУП «Могилевский завод лифтового машиностроения» в своем производстве использует прутки из углеродистой и легированной стали круглого сечения диаметром более 80 мм. Потребность в данном сортаменте проката имеется практически у всех машиностроительных предприятий республики, в т.ч. у РУП «МТЗ» и ОАО «Минский подшипниковый завод». В республику импортируется более 5 тыс.т. указанного сортамента проката в год. Такие объемы позволяют наладить данное производство на РУП «Белорусский металлургический завод» с годовым объемом производства только для нужд республики 3,5 млн.долл.

На БМЗ возможна также организация производства уголков, фасонных и специальных профилей из углеродистой стали, потребность в которых имеется практически у всех машиностроительных предприятий и строительных организаций республики. При этом сегодня ввоз в республику профили из углеродистой стали составляет 13,5 тыс.т. в год, а годовой объем его производства в Беларуси только для нужд отечественных предприятий может достичь 9,5 млн.долл.

Еще один пример импортозамещения – организация колесного производства на РУП «Бобруйский завод тракторных деталей и агрегатов» (производственная мощность цеха колесного производства на данном предприятии – до 500 тыс. колес в год). Здесь можно заместить импорт на 39,4 млн.долл.

Зенон Ломать в ходе совещания отметил, что работники Комитета госконтроля продолжают доскональное изучение ситуации, связанной с импортозамещением. Результаты проверок выполнения программ импортозамещения будут рассмотрены во время выездного заседания коллегии Комитета государственного контроля, которое состоится в апр. в Гомеле. БЕЛТА, 18.3.2008г.

– Минский тракторный завод поставит сельским хозяйствам Беларуси к началу весенних полевых работ не менее 500 тракторов, в т.ч. 250 энергонасыщенных. Такая договоренность достигнута 12 марта в ходе рабочей встречи представителей министерств сельского хозяйства и продовольствия и промышленности. Об этом сообщил начальник главного управления механизации и технического прогресса минсельхозпрода Франц Минько. Всего в этом году сельхозорганизациям планируется поставить 1000 тракторов.

По его словам, основная часть энергонасыщенной техники будет направлена в хозяйства Витебской, Гомельской, Могилевской областей, которые наиболее нуждаются в обновлении машинно-тракторного парка.

Кроме того, с минпромом достигнута договоренность о том, что машиностроительные предприятия к началу посевной направят хозяйствам до 60% запланированного на год количества комбинированных почвообрабатывающих и посевных агрегатов, машин для внесения минеральных и органических удобрений, сеялок, культиваторов и другой техники, предназначенной для обработки почвы.

Перечень необходимой техники уточнен и направлен в минпром для заключения договоров между заводами-изготовителями и организация-

ми, поставляющими машины и механизмы хозяйствам. Многие предприятия, такие как МТЗ, ОАО «Амкодор», ОАО «Лидагропроммаш», ОАО «Бобруйскагромаш», уже осуществляют отгрузку техники.

Франц Минько сообщил также, что в текущем году сельхозорганизациям будет поставлено на условиях лизинга техники не менее чем на Вг1 трлн. Причем прорабатывается вопрос о предоставлении льготных кредитов не на 7 лет, как планировалось ранее, а на 10 лет.

Что касается закупок импортной техники, то этот вопрос пока находится в стадии проработки. Условия ее приобретения и перечень будут определены позднее. БЕЛТА, 13.3.2008г.

– Совместное белорусско-германское предприятие ЗАО «МАЗ-МАН в 2008г. планирует увеличить объем производства автомобильной и погрузочной техники более чем на 40%, сообщил первый заместитель гендиректора предприятия Виктор Дуденко. «Рост промышленного производства составил по итогам 2007г. более 100%, в 2008г. планируем увеличить производство более чем на 40%», – сказал он.

В.Дуденко отметил, что в 2007г. предприятие выпустило и реализовало потребителями 108 ед. автомобильной техники. По его словам, производство автомобильной техники было начато во II пол. 2007г. «В прошлом году мы полностью поменяли модельный ряд техники, перешли на кабины МАЗ и начали производство новых видов автомобильной техники во II пол. наряду с уже существующим производством погрузчиков», – пояснил он.

В.Дуденко сообщил, что в этом году МАЗ-МАН планирует начать производство новых видов техники. В частности, будет производиться автомобильная техника на основе двигателя МАН Д-20 нового поколения и новые модели погрузчиков с использованием импортных трансмиссий. «Сейчас доля белорусских комплектующих близка к 45%, но она будет меняться, поскольку мы собираемся производить новые виды техники», – уточнил он.

По его данным, в 2007г. МАЗ-МАН вложил в приобретение окрасочной камеры 0,5 млн.долл. В 2008г. предприятие планирует построить склад металла и приобрести складское оборудование. «В настоящее время мы рассматриваем несколько проектов, от того, какой выберем, будет зависеть объем инвестиций на текущий год, но не менее объемов 2007г.», – сказал В.Дуденко.

Он подчеркнул, что компания реализует все проекты за счет собственных средств и пока не нуждается в привлечении сторонних инвестиций. «Но мы тесно сотрудничаем с МАЗом, увеличиваем объемы закупок их комплектующих. МАЗ рассматривает нас как надежных партнеров, и вполне вероятно, будет в будущем использовать наши мощности для производства каких-либо видов своей техники», – считает В.Дуденко.

«Надо сближаться с мировыми производителями автомобильной техники и пытаться каким-то образом сокращать свои издержки на логистику, привлекать новые технологии, вкладывать большие средства в конструкторские работы, а это требует работы с мировыми корпорациями», – добавил он.

Как сообщил директор по сбыту и сервису СП ЗАО «МАЗ- MAN Станислав Иванюшенко, в 2008г. МАЗ-MAN планирует увеличить объем реализации техники МАН более чем в 3,5 раза — до 400 единиц. Он отметил, что сотрудничество по реализации техники МАН начато с 2006г. «В 2006г. мы продали 26 автомобилей, в 2007г. — 113. В 2008г. мы планируем выйти на объем реализации 400 ед. техники. Динамика растет, и мы постепенно занимаем место серьезного игрока на белорусском рынке», — отметил он.

Отвечая на вопрос агентства о целесообразности акционирования Минского автомобильного завода и возможности участия в этом процессе немецкого автомобильного концерна MAN Nutzfahrzeuge AG, В.Дуденко отметил, что МАН «вряд ли заявит когда-либо о намерении участвовать в акционировании МАЗа, т.к. его стратегия в отношении приобретения новых активов предусматривает 100% владение собственностью». «Что касается других инвесторов — это должен быть российский бизнес, но возможны и другие варианты», — считает В.Дуденко.

Он также подтвердил, что считает возможность акционирования МАЗа перспективной, поскольку оно повлечет за собой приход стратегического инвестора, приток капитала и привлечение современных технологий.

Ранее о своем интересе к участию в акционировании МАЗа заявила российская группа ГАЗ. В то же время в руководстве МАЗа и министерстве промышленности считают, что акционирование предприятия возможно только при условии прихода стратегического инвестора, который возьмет на себя обязательства по привлечению как инвестиций в развитие производства, так и современных технологий автомобилестроения.

Совместное белорусско-германское предприятие ЗАО «МАЗ-MAN создано в 1998г. Учредителями предприятия являются немецкий автомобильный концерн MAN Nutzfahrzeuge AG, РУП «Минский автомобильный завод», Инфобанк и другие.

Предприятие специализируется на производстве автомобильной техники и погрузчиков. Производственные мощности завода рассчитаны на выпуск до 2 тыс. автомобилей в год. Interfax, 12.3.2008г.

— Компания МАН представила сегодня в Минске новое поколение грузовиков серии TGX.

На презентации автомобилей гендиректор СП ЗАО «МАЗ-MAN» Александр Картынник сообщил, что с 2005г., когда предприятие стало официальным дилером МАН в Беларуси, удалось достичь значительного увеличения продаж грузовой техники этой немецкой компании. В результате МАН выходит в число лидеров на рынке тяжелых грузовиков в Беларуси.

В 2005г. в республике было продано 6 новых автомобилей МАН, в 2006-26, в 2007-113. Ожидается, что такая положительная динамика продаж сохранится и в нынешнем году. На начало марта текущего года уже заключены договоры на поставку 200 грузовиков марки «МАН».

СП ЗАО «МАЗ-MAN», которое известно как производитель отечественных грузовиков собственной конструкции с использованием компонентов МАН, в 2007г. произвело и реализовало 108 грузовиков марки «МАЗ-MAN» различных модификаций и моделей.

В 2008г. планируется предложить белорусским потребителям различные системы финансирования продаж грузовиков, соответствующих высоким европейским стандартам.

Грузовики «МАН серии TGX недавно были представлены на выставке в Амстердаме, где получили титул «Грузовик года-2008 в Европе». В Минске презентованы четыре машины: седельный тягач, оснащенный двигателем D28 мощностью 480 л.с., отвечающий нормам Евро-3, седельный тягач с двигателем D20 мощностью 390 л.с., а также шасси для самосвала и туристический автобус в VIP-исполнении. БЕЛТА, 11.3.2008г.

— Четыре тракторных дизельных двигателя Минского моторного завода получили европейские сертификаты. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей» со ссылкой на информацию предприятия.

Во второй декаде фев. 2008г. ММЗ прошел процедуры сертификации четырехцилиндровых дизельных двигателей для тракторной техники в европейском центре сертификации «Е-8» в Праге (Чехия) на соответствие их нормам Tier-3A. Ранее Минский моторный завод сертифицировал по этой же процедуре свои модели шестицилиндровых двигателей. Теперь сертификаты имеют еще четыре модели: D245 S3A, D245.5 S3A, D245.2 S3A, D245.43 S3A.

Нормы Tier-3A являются аналогом более известных норм для автомобильных дизелей Евро-3, но отличаются по ряду требований к содержанию вредных выбросов. Требования Tier-3A по выбросам окислов азота более жесткие и соответствуют нормам Евро-4 для автомобильных дизелей.

Как отметил директор по сбыту и сервису Минского моторного завода Виктор Мартинкевич, в фев. предприятие начало поставлять сертифицированные двигатели на Минский тракторный завод, являющийся основным потребителем тракторных двигателей ММЗ. Наличие европейского сертификата Tier-3A позволит ММЗ беспрепятственно реализовывать белорусские тракторы в странах Европы.

Минский моторный завод создан в 1962г. Сейчас здесь производятся основные модели четырех- и шестицилиндровых дизельных двигателей 44 модификаций мощностью от 60 до 350 л.с. Среди них — тракторные мощностью 130-350 л.с., комбайновые — 210 л.с., автомобильные — 185-230 л.с. ММЗ поставляет свою продукцию на 42 действующих конвейера заводов Беларуси и СНГ, выпускающих различные виды техники — автомобильную, тракторную, дорожно-строительную, для генераторных энергоустановок. На предприятии работает более 5,6 тыс.чел. БЕЛТА, 28.2.2008г.

— Минский завод колесных тягачей (МЗКТ) в 2008-10гг. планирует инвестировать в переоснащение основных производственных участков 44,5 млн.долл., сообщили в службе маркетинга предприятия.

Программа долгосрочного развития предприятия на 2007-10гг. предусматривает инвестиции в развитие производства в 50 млн.долл. При этом в 2007г. завод вложил в основной капитал 5,4 млн.долл., что в 2,7 раза больше по сравнению с 2006г.

Как сообщили в министерстве промышленности Белоруссии, проекты технического переоснащения МЗКТ включены в государственную про-

грамму развития автомобилестроения Белоруссии. Согласно программе, до 2011г. завод планирует реконструкцию сварочно-заготовительного производства стоимостью 13,1 млрд. белорусских руб., механосборочного (57,26 млрд. бел. руб.), окрасочного и термогальванического производств. Кроме того, до конца 2010г. МЗКТ намерен довести долю сертифицированной продукции до 100%.

Общая стоимость включенных в программу мероприятий по переоснащению завода составляет 80,9 млрд. бел. руб., из которых собственные средства завода составляют 7,5 млрд. бел. руб. Бюджетные ассигнования по программе составят 55 млрд. бел. руб., остальные средства планируется привлечь из инновационного фонда минпрома и за счет кредитов белорусских банков.

По данным службы маркетинга МЗКТ, в 2007г. предприятие изготовило 542 ед. автомобильной и 93 ед. прицепной техники, что превышает объем производства 2006г. на 6,5%. При этом производство самосвалов выросло на 20% — до 176 машин.

В прошлом году МЗКТ экспортировал продукцию на 28,7 млн.долл., при этом удельный вес экспорта в общем объеме товарного производства составил 40%.

Минский завод колесных тягачей специализируется на разработке и производстве специальных колесных шасси, предназначенных для монтажа различных систем вооружений и военной техники, агрегатов нефтегазового комплекса, автомобилей дорожного габарита, автопоездов и полуприцепов грузоподъемностью 40-130 т. для транспортировки тяжелой гусеничной техники.

Официальный курс на 20 фев. — 2147 бел. руб./1 долл. Interfax, 20.2.2008г.

— ОАО «Белшина», единственный в Белоруссии производитель шинной продукции, планирует направить 58,8 млн. евро на техническое перевооружение завода сверхкрупногабаритных шин, сообщили в руководстве предприятия.

Планируется, что в результате реализации проекта «Белшина» почти в 3 раза увеличит объем производства шин для карьерной техники, а также повысит качество выпускаемой продукции. Кроме того, предприятие начнет серийный выпуск цельнометаллокордных шин радиальной конструкции. В настоящее время выпущена опытная партия продукции. Планируется, что в 2010г. выпуск таких шин составит 28,5 тыс.шт.,

Модернизацию планируется завершить к концу 2008г.

ОАО «Белшина» выпускает 200 типоразмеров шин. В состав предприятия входят завод крупногабаритных шин, завод массовых шин, завод сверхкрупногабаритных шин, механический завод, сбытовые предприятия. Interfax, 19.2.2008г.

— Благодаря программам Союзного государства Беларуси и России по развитию дизельного автомобилестроения выпуск грузовых автомобилей за 10 лет возрос в 8,7 раза. Об этом сообщил заместитель Госсекретаря Союзного государства Василий Хрол сегодня в Москве на заседании круглого стола, посвященного результатам 10-летней работы по реализации программ.

По его словам, если в 1999г., когда начала реализовываться первая союзная программа, было выпущено 11,9 тыс. грузовых автомобилей, то в 2007г. с конвейеров сошло 103,1 тыс. машин. Про-

изводство дизельных двигателей возросло в 7,5 раза: с 36,2 тыс.шт. в 1999г. до 273 тыс. в 2007г. При этом объем товарной продукции увеличился в 11,9 раза — с 12,5 млрд. российских руб. до 148,7 млрд. российских руб.

Василий Хрол подчеркнул, что немаловажным показателем эффективности реализации союзных программ по развитию дизельного автомобилестроения является количество созданных новых рабочих мест. За 10 лет численность занятых в дизельных проектах возросла в 2,4 раза с 59 069 чел. до 143 915 чел.

Говоря о важности развития собственного автомобилестроения, заместитель Госсекретаря отметил, что наличие этой отрасли является одним из элементов обеспечения национальной безопасности. «Введение в Евросоюзе жестких ограничений на вредные выбросы, уровень шума, а также мер по повышению безопасности движения поставило Беларусь и Россию перед выбором: или полностью перейти на импортную технику, или срочно развивать свое автомобилестроение, — сказал Василий Хрол. — Наши страны пошли по второму пути. Объединение усилий двух государств позволило создать технику, отвечающую мировым стандартам».

Первая программа Союзного государства по развитию дизельного автомобилестроения была принята в конце 1998г. и рассчитана по 2002г. Она позволила разработать и наладить серийный выпуск автомобилей, отвечающих вначале стандарту Евро-1, а затем и Евро-2.

Вторая программа рассчитана на 2005-08г. Благодаря ей в IV кв. 2007г. начался серийный выпуск двигателей стандарта Евро-3. В реализации программы принимают участие РУП «МАЗ», РУП «Минский завод колесных тягачей», РУП «Минский моторный завод», ОАО «Борисовский завод автотракторного оборудования», ПН РУП «Экран» (г.Борисов), РУП «ВЗЭП» (г.Витебск), УП «СКБ Камертон» (г.Минск), а также 11 российских предприятий, в т.ч. ОАО «Автодизель», ОАО «Ярославский завод топливной аппаратуры», ОАО «Тутаевский моторный завод», ОАО «КамАЗ», ОАО «Автомобильный завод «Урал». Объем финансирования программы из бюджета Союзного государства составляет 1 млрд. 75 млн. российских руб. БЕЛТА, 18.2.2008г.

— Реализация программ Союзного государства по развитию дизельного автомобилестроения позволила уменьшить суммарный объем вредных выбросов в атмосферу на 1 млн. 428 тыс.т. Об этом сообщил гендиректор Межгосударственной финансово-промышленной группы «БелРусАвто» Олег Данилов в ходе прошедшего сегодня в Москве заседания круглого стола.

По его словам, осуществленный благодаря первой союзной дизельной программе переход на серийный выпуск грузовых автомобилей стандарта Евро-2 снизил количество вредных выхлопов на 1 т. с каждой машины ежегодно. Начатое в конце 2007г. серийное производство дизелей стандарта Евро-3 уменьшит еще на 520 кг. количество загрязняющих атмосферу веществ от одного автомобиля. А планируемое в дальнейшем освоение стандарта Евро-4 даст дополнительный эффект по снижению выбросов в 610 кг. ежегодно с одной ед. техники.

Олег Данилов отметил, что помимо экологических задач в рамках реализации программ Союзного государства по развитию дизельного автомобилестроения решались также проблемы, связанные со снижением шума и повышением безопасности автомобилей до норм, принятых в странах Евросоюза. Он сообщил, что с начала нынешнего года все автомобили, выпускаемые Минским заводом, оснащаются специальными системами безопасности, выпускаемыми в Борисове. В Витебске разрабатываются технические средства, позволяющие контролировать время нахождения водителя за рулем. Это новшество вскоре тоже планируется применять во всех выпускаемых по союзным программам автомобилях.

Первая программа Союзного государства по развитию дизельного автомобилестроения принята в конце 1998г. и рассчитана по 2002г. Она позволила разработать и наладить серийный выпуск автомобилей, отвечающих вначале стандарту Евро-1, а затем и Евро-2.

Вторая программа рассчитана на 2005-08г. Благодаря ей в IV кв. 2007г. начался серийный выпуск двигателей стандарта Евро-3. В реализации программы принимают участие МАЗ, Минский завод колесных тягачей, Минский моторный завод, Борисовский завод автотракторного оборудования, ПН РУП «Экран» (г.Борисов), РУП «ВЗЭП» (г.Витебск), УП «СКБ Камертон» (г.Минск), а также 11 российских предприятий, в т.ч. ОАО «Автодизель», Ярославский завод топливной аппаратуры, Гутаевский моторный завод, КАМАЗ, Автомобильный завод «Урал». Объем финансирования программ из бюджета Союзного государства составляет 1 млрд. 75 млн. российских руб. БЕЛТА, 18.2.2008г.

— Минский тракторный завод планирует в 2008г. выпустить продукции на 1 млрд. евро и довести объем производства до 70 тыс. тракторов в год. Об этом сегодня на семинаре «Вопросы энергоэффективности ресурсосбережения: опыт реализации положений Директивы №3» заявил первый заместитель технического директора предприятия Александр Чака.

Он отметил, что техника Минского тракторного завода пользуется в мире популярностью и востребована сельхозпроизводителями. В 2007г. было выпущено и реализовано в 80 странах мира 60 тыс. тракторов мощностью 40-300 лошадиных сил почти 80 моделей. Общий объем производства и продаж составил 1 млрд.долл.

«Мы каждый год проводим работу по повышению конкурентоспособности продукции и снижению ее себестоимости. В СНГ таких предприятий как МТЗ, с объемом производства более 1 млрд.долл., единицы», — сказал первый заместитель технического директора.

Для обеспечения непрерывности процесса производства завод потребляет значительный объем топливно-энергетических ресурсов. При этом предприятию удается снижать энергозатраты. За 2000-07гг. при росте объема производства в условных тракторах на 243,8% показатель энергосбережения составил минус 87,8%. Доля энергозатрат в себестоимости выпускаемой продукции в 2007г. составила 5,4% против 7,6% в 2000г., подчеркнул Александр Чака. БЕЛТА, 14.2.2008г.

— Известный мотоциклетный бренд «Минск», о котором многие стали забывать, вскоре получит

новую жизнь. Сегодня в белорусской столице было подписано соглашение о сотрудничестве в разработке новых моделей спортивных мотоциклов «Минск» между группой компаний АТЕС (владелец ОАО «Мотовело») и итальянской компанией Fantic Motor.

Директор АТЕС Александр Муравьев сообщил, что образцы новых мотоциклов планируется представить уже в марте этого года. Ожидается, что на «Мотовело» будут производиться машины в классах от 50 до 450 куб.см. Гендиректор Fantic Motor Федерико Френьян надеется, что сотрудничество с белорусскими коллегами будет долгосрочным и плодотворным, а белорусские мотокроссмены вскоре добьются успехов, выступая на минских мотоциклах.

Как сообщил председатель Белорусской федерации мотоспорта Александр Слуцкий, нашим гонщикам есть, где проявить свое мастерство. В стране регулярно проводится национальный чемпионат (4 этапа), чемпионат «Супер Мото» (3 этапа), Кубок Беларуси и Кубок «Супер Мото», а также другие соревнования мотоциклистов. В этом году в Беларуси пройдет один из этапов Кубка мотоциклетной ассоциации стран Центральной Европы. В распоряжении белорусских спортсменов шесть мотокроссовых трасс, которые в перспективе будут соответствовать международным стандартам.

Национальная сборная нашей страны по мотокроссу дебютировала на чемпионатах мира в 1995г. в Швейцарии, заняв 30 итоговое место. В прошлом году на командном чемпионате Европы белорусы оказались на 18 позиции. В индивидуальных международных соревнованиях нашу страну представляет лидер национальной дружины мастер спорта международного класса Евгений Тылецкий. В его активе призовые места на чемпионатах мира и Европы. БЕЛТА, 9.2.2008г.

— Минский тракторный завод инвестировал в создание в Молдове производства модернизированного универсального трактора Т-70 под маркой «Беларус» 1,3 млн. евро. Об этом сообщил гендиректор ПО «МТЗ» Александр Пуховой.

Он отметил, что этот проект станет одним из самых крупных для предприятия в 2008г. «Мы доработали этот трактор до мирового уровня. Машину показали президенту Молдовы, и он ее одобрил. В нынешнем году мы уже должны наладить там серийное производство и получать тракторы», — сказал гендиректор. Трактор имеет многофункциональное назначение в сельском хозяйстве, может эксплуатироваться в садах и виноградниках.

Важность этого проекта для Минского тракторного завода состоит в том, что МТЗ фактически закрепляется на рынке Молдовы и сопредельных государств Евросоюза. «Не было еще такого примера, чтобы кто-то из белорусских производителей в другом государстве довел продукт до высокого уровня и получил возможность продвигать его на рынок под своим брендом», — отметил Александр Пуховой. — Сохранить марку «Беларус» — это было наше принципиальное условие». В дальнейшем молдавская сторона будет использовать часть своих комплектующих для сборки машин.

В ближайшее время будет создано белорусско-молдавское СП по производству тракторов «Беларус». Инвестиции в объеме 1,3 млн. евро составят долю МТЗ в уставном фонде этого предприятия.

Минский тракторный завод основан 29 мая 1946г. Здесь работает почти 20 тыс.чел. ПО «Минский тракторный завод» разрабатывает, изготавливает и экспортирует колесные тракторы, запасные части, оказывает услуги по наладиванию и осуществлению сервиса. Предприятие входит в восьмерку крупнейших мировых производителей тракторов, которые обеспечивают 96% общего объема мирового рынка сбыта этой техники. МТЗ экспортирует свою продукцию более чем 60 стран мира.

Сегодня ПО «МТЗ» производит 24 модели универсально-пропашных тракторов, 6 моделей малогабаритных тракторов, 8 моделей мотоблоков и мини-тракторов, 15 моделей специальных машин промышленного назначения: коммунальных, погрузочных, лесоразрабатывающих и шахтных, а также плуги. БЕЛТА, 8.2.2008г.

– ДОСААФ Беларуси в 2007г. выделило на организацию соревнований по автомобильному спорту и закупку новой техники более Br300 млн. Как сообщила руководитель пресс-центра общереспубликанского спортивного общества Ирина Калмыкова, руководство ДОСААФ уделяет и намерено уделять далее приоритетное внимание развитию этого вида спорта, а также таким дисциплинам, как авторалли, ралли-спринт, автокросс, зимние трековые гонки, скоростное маневрирование, состязания внедорожников по джип-триалу. В прошлом спортивном сезоне ДОСААФ и Белорусская автомобильная федерация совместно провели свыше 20 соревнований по автоспорту. На открытые республиканские старты вышли более 120 спортсменов из всех регионов Беларуси. Серьезную конкуренцию опытным белорусским гонщикам составили гости из России, Литвы, Латвии, Украины.

Характерной особенностью прошедшего спортивного сезона было проведение многоэтапных республиканских чемпионатов. Некоторые из них, например, чемпионаты страны по драгрейсингу и шоссейно-кольцевым гонкам проводились впервые. Благодаря усилиям ДОСААФ и были возобновлены республиканские состязания по шоссейно-кольцевым автогонкам.

Удача сопутствовала белорусским гонщикам на международных соревнованиях по авторалли, автокроссу и драгрейсингу. На ежегодном авторалли в Ялте белорусская сборная впервые выступала в большом составе. На ялтинскую трассу вышли сразу три белорусских экипажа, представлявших команду Rally Team и Республиканский учебно-спортивный центр ДОСААФ. Дуэт в составе Андрея Цыганкова и Николая Виноградова завоевал «бронзу» чемпионата. Также в 2007г. белорусский гонщик Сергей Шкель успешно дебютировал в знаменитом ралли-марафоне «Лиссабон-Дакар». Белорусский экипаж сумел по сложнейшей трассе дойти до финиша – столицы Сенегала, что является большим достижением. В эту победу внесло свой вклад и ДОСААФ, оказав финансовую и организационную поддержку белорусскому участнику ралли-рейда.

В 2007г. специально для гонок оборонное общество приобрело три автомобиля Citroen Saxo, которые были полностью подготовлены к стартам.

Ирина Калмыкова также сообщила, что чемпионами Беларуси в различных спортивных дисциплинах стали Олег Вабищевич (зимний автодрек), Олег Захаренков, Вадим Кишкурно и Алек-

сей Кобяк (летний автокросс), экипажи Андрей Голобородько – Владимир Булойчик и Анатолий Шимаковский – Игорь Макаруч (авторалли), Михаил Мельниченко, Андрей Цыганков и Юрий Семенчук (шоссейно-кольцевые автогонки), Дмитрий Баркан (скоростное маневрирование), Артем Гаевой, Андрей Соловей и Алексей Вашкевич (драгрейсинг). Лучшими по итогам республиканских чемпионатов признаны команды Rally Team, AV-Avtotechnik, «Газавтосистем», команда Республиканского учебно-спортивного центра ДОСААФ. БЕЛТА, 5.2.2008г.

– Белорусский автомобильный завод инвестирует в техническое перевооружение производства до 2012г. более 100 млн. евро. Это предусмотрено проектом техперевооружения на 2008-12гг., сообщили на предприятии.

Запланирована организация серийного производства карьерных самосвалов грузоподъемностью 320 т., а также автомобилей грузоподъемностью 90 т. с гидромеханической трансмиссией. Предусматривается и соответствующее развитие производственных мощностей. В результате реконструкции объемы производства возрастут в 1,8 раза.

Белорусский автомобильный завод постоянно совершенствует конструкции выпускаемой техники в соответствии с пожеланиями и запросами заказчиков. В 2007г. удельный вес новых видов продукции на БелАЗе составил 55,7%, что является очень высоким показателем для автомобильной отрасли.

За последние два года на предприятии разработана документация и изготовлены опытные образцы 320-тонного самосвала «БелАЗ-75600», 90-тонного «БелАЗ-75570», 45-тонного «БелАЗ-7545», 160-тонного «БелАЗ-7517». Создан 50-тонный подземный самосвал «БелАЗ-75810» и 9-тонная подземная погрузочно-доставочная машина «МоАЗ-4055».

Номенклатурный ряд расширен также за счет разработки и постановки на производство новых модификаций самосвалов грузоподъемностью 130 и 220 т. с двигателями компании MTU. На базе карьерных самосвалов грузоподъемностью 55, 130 и 220 т. изготовлены новые модели тягачей-эвакуаторов. Для Белорусского металлургического завода выпущен 150-тонный тяжеловоз новой модификации.

Планомерная и целенаправленная работа БелАЗа по повышению качества выпускаемой продукции позволяет предприятию расширять и укреплять свои позиции на мировом рынке самосвалов. В Россию отправлено 55,3% всей реализованной в 2007г. продукции. Основными потребителями там являются горнодобывающие предприятия Кузбасского угольного бассейна, металлургические и добывающие Уральского региона, а также компании Якутии, Дальнего Востока, Кольского полуострова, Курской магнитной аномалии. Там эксплуатируются самосвалы БелАЗа грузоподъемностью от 30 до 320 т. Выпускаемая сейчас на БелАЗе техника способна полностью удовлетворить растущие потребности интенсивно развивающихся горнодобывающих отраслей России и стран СНГ, прирост производства которых, по данным Санкт-Петербургского государственного горного института, увеличится к 2010г. в два раза. Соответственно, и объемы заказов на автомобильную тех-

нику, эксплуатируемую в этой отрасли, также увеличатся.

По итогам 2007г. производство товарной продукции в сопоставимых ценах на Белорусском автомобильном заводе увеличилось по сравнению с 2006гг. на 10,6%.

Белорусский автомобильный завод основан в 1948г. в городе Жодино. Основной продукцией ПО «БелАЗ» являются карьерные самосвалы, фронтальные колесные погрузчики и бульдозеры, тягачи-эвакуаторы, специальные транспортные средства для подземных работ, тяжеловозы для металлургического производства и другие специализированные технологические машины.

На БЕЛАЗе работают 9,6 тыс.чел., в объединении – более 12 тыс. За всю историю предприятия разработано более 400 модификаций карьерных самосвалов от 27 до 320 т. Выпущено свыше 120 тыс.ед. карьерных самосвалов, которые работают в 50 странах мира. Белорусский автомобильный завод занимает треть мирового рынка карьерных самосвалов и входит в семерку ведущих мировых концернов по производству карьерной техники – Komatsu-Dresser, Euclid-Hitachi, Caterpillar, Liebherr, Terex, Kress. БЕЛТА, 4.2.2008г.

– Использование отечественной электроники в белорусских грузовых автомобилях будет увеличиваться. Это предусмотрено программой развития автомобильной отрасли Беларуси на 2007-10г., сообщил замминистра промышленности Геннадий Свицерский.

Он отметил, что развитие отечественной электроники является важнейшим фактором сохранения конкурентоспособности белорусского автомобилестроения. «Сейчас в Беларуси создаются автомобили уровня Евро-3 и Евро-4. И здесь соблюдение этих высоких экологических норм без электроники невозможно», – подчеркнул замминистра.

Поэтому в дальнейшем для сохранения конкурентоспособности машиностроения важнейшим направлением работы будет освоение отечественных электронных блоков. Сегодня белорусская электронная отрасль еще не производит весь необходимый спектр электронных компонентов для автотехники. Геннадий Свицерский отметил: «Здесь наблюдается такая закономерность: чем меньше мы сами будем это производить, тем дороже нам будут продавать эту продукцию. Но тогда и мы не сможем больше продать свой готовый товар – автомобиль».

В Беларуси в создании электронных компонентов для автомобилестроения участвуют НПО «Интеграл», ОАО «Минское производственное объединение вычислительной техники», РПУП «Завод «Измеритель» (г.Новополоцк), НПРУП «Экран» (г.Борисов).

Основной исполнитель программы Минский автомобильный завод в 2007г. произвел 23,429 тыс. грузовых автомобилей, что на 9,8% больше, чем за 2006г.

Главная задача программы развития автомобильной отрасли Беларуси на 2007-10г. – техническое перевооружение предприятий с целью освоения в 2010г. серийного производства принципиально новых видов конкурентоспособной автомобильной техники, дизельных двигателей и автокомпонентов, соответствующих международным стандартам. Программа разработана министер-

ством промышленности совместно с Государственным военно-промышленным комитетом, концерном «Белнефтехим», Объединенным институтом машиностроения НАН.

Основной раздел программы – развитие грузового, пассажирского и легкового автотранспорта. Его разработчиками являются ПО «БелавтоМАЗ», УП «Минский завод колесных тягачей», УП «Опытный завод «Неман», РУП «Гомельский авторемонтный завод», СП ЗАО «Юнион». Для реализации поставленных задач в 2007-10гг. планируется осуществить техническое перевооружение и модернизацию производств. Так, стоимость техперевооружения РУП «МАЗ» составит Br376,9 млрд., МЗКТ – Br161,2 млрд., УП «ОЗ «Неман» – Br13,5 млрд. Источниками инвестиций станут собственные средства предприятий, кредиты банков, средства инновационных фондов, республиканского бюджета (субсидии, займы).

В развитии производства автокомпонентов, в первую очередь дизельных двигателей, будут задействованы 10 предприятий республики. В их числе заводы – как машиностроительные, электротехнические, так и нефтехимические (ОАО «Белшина», ОАО «Лакокраска»).

На Минском моторном заводе имеются мощности по производству более 200 тыс. двигателей в год. Программой предусматривается, что продукция Минского моторного завода должна достичь уровня зарубежных аналогов, в первую очередь по топливной надежности и экономичности, общим затратам потребителей на эксплуатацию. Двигатели должны соответствовать экологическим требованиям Tier-3 (тракторные модификации) и Евро-3/4 (автомобильные). БЕЛТА, 29.1.2008г.

– Минский моторный завод и компания Bosch договорились о сотрудничестве в создании производства дизельных двигателей, соответствующих нормам экологической безопасности Евро-4. На ММЗ состоялись переговоры по этому вопросу с делегацией Bosch во главе с вице-президентом, членом наблюдательного совета компании Клаусом Болером. Об этом сообщили в ООО «Агентство деловых связей».

Bosch является поставщиком топливной аппаратуры и электронных систем управления подачи топлива для дизельных двигателей Минского моторного завода. Сотрудничество успешно развивается уже 4г. Результатом его явилось освоение на ММЗ в серийном производстве с нояб. 2007г. дизельных двигателей уровня Евро-3 с применением систем Common Rail.

«На моторном заводе выпускаются современные моторы, и мы сделаем все, чтобы обеспечить нашими поставками их выпуск в необходимом количестве», – отметил на встрече в Минске Клаус Болер. Вице-президент компании также подчеркнул, что Bosch работала по нормам Евро-4 с производителями многих стран и готова помочь в этом и Минскому моторному заводу. Сейчас фирма предлагает свои know-how в этой области.

Минский моторный завод создан в 1962г. Сейчас на предприятии работают более 5,6 тыс.чел. Здесь производятся основные модели 4 и 6-цилиндровых дизельных двигателей 44 модификаций мощностью от 60 до 350 л.с. Среди них – тракторные мощностью 130-350 л.с., комбайновые – 210 л.с., автомобильные – 185-230 л.с. ММЗ поставляет продукцию на 42 действующих конвейера

заводов Беларуси и СНГ, выпускающих различные виды техники – автомобильную, тракторную, дорожно-строительную, для генераторных энергоустановок. БЕЛТА, 29.1.2008г.

– Министерство промышленности Белоруссии допускает возможность акционирования Минского автомобильного завода (МАЗ), но только в случае прихода на предприятие стратегического инвестора.

«Я думаю, что в ближайшее время, если найдется достойный инвестор, который будет заинтересован в том, чтобы не загубить это предприятие, а развивать его, то и решение будет найдено», – заявил замминистра промышленности Белоруссии Валентин Гуринович.

В Белоруссии существуют различные мнения относительно целесообразности акционирования крупных промышленных предприятий, в т.ч. и «МАЗа», являющегося головным предприятием ПО «БелавтоМАЗ». «Люди-то останутся, предприятие останется, а если инвестор будет готов вложить средства в развитие, чтобы наше производство не отставало от западных предприятий, то почему бы на это не пойти?», – сказал замминистра.

По его словам, интерес к акционированию белорусского предприятия проявляют «Камаз» и группа ГАЗ.

Говоря о перспективах привлечения иностранных инвестиций в белорусские предприятия автомобилестроения, замминистра добавил, что считает перспективным проведение субъектами хозяйствования IPO, а также выпуск белорусскими предприятиями облигаций.

Ранее со ссылкой на руководство ОАО «Камаз» сообщалось, что «Камаз» не планирует приобретать Минский автомобильный завод. При этом в течение последних 4 лет российская компания не раз обсуждала вопрос о заключении стратегического альянса с «МАЗом».

РУП «Минский автомобильный завод» является крупнейшим в Белоруссии и одним из крупнейших в странах Восточной Европы производителем большегрузной автомобильной, а также автобусной, троллейбусной и прицепной техники. МАЗ выпускает 250 модификаций автомобилей, свыше 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Interfax, 29.1.2008г.

– Белоруссия планирует направить на реализацию мероприятий государственной программы развития автомобильной отрасли, рассчитанной на 2007-10г., 1,5 трлн. белорусских руб. (почти 700 млн.долл.), сообщил замминистра промышленности республики Валентин Гуринович.

«Программа направлена на объединение усилий белорусских предприятий автомобилестроения и тех заводов, которые работают на валообразующие предприятия – МАЗ, БелАЗ, ОАО «Амкор», Минский моторный завод – а также ряд автоагрегатных заводов», – сказал В.Гуринович.

По его словам, в результате реализации программы будет проведено техническое перевооружение и модернизация производств, внедрены новые технологии и созданы новые производства, разработаны новые виды продукции, созданы мощности по выпуску новых видов автомобильной техники и дизельных двигателей уровня Евро-3 в 2008г. и Евро-4 в 2010г., карьерной и дорожно-

строительной техники, шинной и лакокрасочной продукции.

Собственные средства предприятий и организаций составят 651,2 млрд. бел. руб., остальные средства планируется привлечь из инновационного фонда министерства, кредитных ресурсов белорусских банков, а также в виде иностранных инвестиций и других источников финансирования, отметил В.Гуринович.

Он добавил, что программа также включает в себя подпрограмму, направленную на развитие в республике производства легковых автомобилей, которое будет вестись на базе СП ЗАО «Юнисон» с участием иранской стороны – компании «Иран Ходро».

По его словам, предусматривается, что «Иран Ходро» войдет в состав акционеров «Юнисона», выкупив 40% акций компании. В настоящее время «Иран Ходро» поставляет машинокомплекты для сборки автомобилей «Саманд» в СП.

В.Гуринович уточнил, что ЗАО «Юнисон» будет выпускать не только «Саманды» нового поколения, но и еще 2-3 модификации автомобилей других марок. «Не исключено, что будет организован выпуск «Пежо 206», который в настоящее время собирается на «Иран Ходро». Также будем подтягивать к организации производства какой-то недорогой китайский автомобиль», – сказал он.

В.Гуринович подчеркнул, что производимые в Белоруссии легковые автомобили будут ориентированы как на внутренний рынок, так и на экспорт, и будут «абсолютно конкурентоспособны как по качеству, так и по цене».

Он также отметил, что СП ЗАО «Юнисон» в 2008г. планирует выпустить не менее 2 тыс. легковых автомобилей марки «Саманд». «Работа «Юнисона» в 2007г. неудовлетворительна. В минувшем году они произвели немногим 300 автомобилей, тогда как планировали 2 тыс. штук», – подчеркнул В.Гуринович. По его словам, это объясняется, прежде всего, дефицитом оборотных средств. Кроме того, отмечалась нестабильность с поставкой машинокомплектов из-за непроработанности логистических схем.

Представитель минпрома также отметил, что считает целесообразным привлечение иностранных банков к созданию в республике лизинговых компаний для кредитования закупок автомобильной техники.

По его словам, Белоруссия в настоящее время проигрывает Западу в организации лизинговых продаж. «Довольно велика процентная ставка выдаваемых кредитов, где-то необоснованная перестраховка банков по обеспечению залога», – констатировал В.Гуринович.

Официальный курс на 29 янв. – 2150 бел. руб./1 долл. Interfax, 29.1.2008г.

– Производственное объединение «Минский моторный завод» (ММЗ) и компания Bosch (Германия) достигли договоренности о партнерстве в создании производства дизельных двигателей, соответствующих нормам экологической безопасности евро-4, сообщили в руководстве ММЗ.

В ходе переговоров вице-президент Bosch Клаус Болер отметил, что компания намерена «сделать все, чтобы обеспечить нашими поставками выпуск современных моторов в нужном количестве».

В руководстве ММЗ напомнили, что в настоящее время Bosch поставляет на конвейер завода топливную аппаратуру и электронные системы управления подачи топлива для дизельных двигателей. «Сотрудничество успешно развивается уже 4г. Результатом его явилось освоение в серийном производстве с нояб. 2007г. дизельных двигателей уровня евро-3 на Минском моторном заводе с применением систем Common Rail, — сказал собеседник агентства.

Он также сообщил, что гродненское предприятие «Радиоволна» (входит в состав ПО «ММЗ») будет выпускать комплектующие для топливной аппаратуры и электронных систем управления Bosch по прямым заказам германской компании. В частности, завод уже в I кв. 2008г. начнет выпуск электрических жгутов. Поставка импортных комплектующих будет осуществляться напрямую из Германии.

На ММЗ пояснили, что, в первую очередь, необходимость организации производства в Гродно вызвана тем, что мощности саратовского дочернего предприятия Bosch (ОАО «Роберт Бош Саратов»), выпускающего электрожгуты, перегружены, в связи с чем предприятие не справляется с заказами. «Это привело к задержкам в производстве дизельных двигателей экологического уровня евро-3 в янв. 2008г.», — сказал представитель ММЗ.

Минский моторный завод создан в 1962г., в дальнейшем преобразован в ПО «Минский моторный завод», которое включает головное предприятие «Минский моторный завод», Борисовский завод агрегатов, Гомельский завод пусковых двигателей, Житковичский моторостроительный завод, завод «Радиоволна» (Гродно), а также филиал в Столбцах (Минская область).

ПО «Минский моторный завод» специализируется на производстве автомобильных, тракторных, комбайновых дизельных двигателей, а также запасных частей к ним. Interfax, 28.1.2008г.

— Дизайном мотоциклов «Мотовело» займется британская инжиниринговая и дизайнерская компания Renfrew Group. Сегодня по приглашению компании АТЕС Holding GmbH (Австрия) — нового владельца ОАО «Мотовело» — это минское предприятие посетили специалисты британской инжиниринговой фирмы.

Для переговоров с представителями ОАО «Мотовело», для знакомства с производственной площадкой и существующими разработками белорусских специалистов приехали директор по развитию дизайна компании Renfrew Group Майкл Филипс и автомобильный дизайнер Баи Гхатаоре. Они провели переговоры о начале сотрудничества с белорусско-австрийским СЗАО «Мотоциклетная компания «МКМ», образованном после реструктуризации бизнеса новым собственником ОАО «Мотовело». По итогам встреч подписан протокол.

Как сообщил журналистам директор АТЕС Holding GmbH Александр Муравьев, «мы решили привлечь специалистов из Великобритании для разработки в сжатые сроки дизайна перспективных семейств минских мотоциклов, поскольку последние пять лет продуктовая линейка этой известной марки мало менялась и перестала соответствовать запросам современного рынка». По его мнению, перспективные разработки могут быть

выполнены в течение ближайшего года. Они расширяют модельный ряд выпускаемой продукции. В марте 2008г. потребители уже увидят обновленные мотоциклы минской марки. Преобразованиям подвергнутся все производимые «Мотовело» модели. Готовятся к выпуску новые мотоциклы «Нео-классик» и «Стрит-файтер».

Renfrew Group на рынке дизайна присутствует уже 25 лет. Более 10 лет занимается дизайном мотоциклов. Работает с гоночными командами, а также с мировыми фирмами-производителями мотоциклов, участвующих в гонках, — ССМ, Honda, Suzuki. БЕЛТА, 22.1.2008г.

— На ОАО «Мотовело» созданы две компании — СЗАО «Мотоциклетная компания «МКМ» и СЗАО «Велосипедная компания «МВЗ». Об этом сообщил гендиректор ОАО «Мотовело» Сергей Оношко. Он отметил, что такие структурные преобразования произошли «буквально на днях» в соответствии с концепцией развития предприятия, разработанной новым собственником ОАО «Мотовело» — компанией АТЕС Holding GmbH (Австрия).

Эта компания приобрела в прошлом году 99,7% акций ОАО «Мотовело» в соответствии с указом от 26 июля 2007г. №354 «О некоторых вопросах открытого акционерного общества «Мотовело».

Как отметил гендиректор предприятия, структурные преобразования на «Мотовело» будут продолжаться. Созданные мотоциклетная и велосипедная компании будут продвигать продукцию марки «Минск» на внутренний и внешний рынки. Направления их деятельности — маркетинг, организация продаж мото- и велопродукции, разработка новых моделей мотоциклов и велосипедов.

Минский мотоциклетный и велосипедный завод создан в нояб. 1945г. В 1999г. преобразован в открытое акционерное общество, 100% его акций принадлежало трудовому коллективу. Ранее основная продукция предприятия успешно реализовывалась на рынках России и ряда стран Азии. Но в последние годы «Мотовело» фактически было вытеснено с азиатских рынков китайскими конкурентами. В 2006г. по указу президента была проведена реструктуризация задолженности предприятия перед республиканским и местным бюджетами и выделены бюджетные субсидии. Также проведена эмиссия акций для погашения задолженности за потребленные энергоресурсы. Условием реструктуризации было восстановление госсобственности, которая составила 99,7%. Однако по итогам прошлого года предприятию не удалось выйти на запланированные параметры роста объемов производства. БЕЛТА, 22.1.2008г.

— Минский моторный завод (ММЗ) в 2007г. увеличил объем производства и реализации дизельных двигателей на 24,8% по сравнению с 2006гг. — до 16 847 шт., сообщили в руководстве предприятия.

Из общего объема реализации 45% дизельных двигателей было поставлено на Минский тракторный завод, при этом объем поставок увеличился на 25% по сравнению с 2006гг.

По данным предприятия, в 2007г. ММЗ увеличил объем производства и реализации моторов для автомобилей на 21,2% — до 40 тыс. 371 шт., что составило 30,4% от общего объема производства. При этом наибольшие темпы роста реализации автомобильных дизелей наблюдались при поставках

на экспорт. В целом за 2007г. экспорт в Российскую Федерацию, страны СНГ и дальнего зарубежья вырос на 29% по сравнению с 2006гг.

Минский моторный завод создан в 1962г., в дальнейшем преобразован в ПО «Минский моторный завод», которое включает в себя головное предприятие «Минский моторный завод», Борисовский завод агрегатов, Гомельский завод пусковых двигателей, Житковичский моторостроительный завод, завод «Радиоволна» (Гродно), а также филиал в Столбцах (Минская область).

ПО «Минский моторный завод» специализируется на производстве четырех-и шестицилиндровых дизельных силовых агрегатов мощностью от 60 до 300 л.с. для тракторов, комбайнов, грузовых автомобилей, автобусов, экскаваторов, а также запасных частей к ним. Interfax, 22.1.2008г.

— Республиканское унитарное предприятие «Опытный завод «Неман» и итальянская фирма Sacciamali подписали лицензионное соглашение, которое предусматривает организацию в Лиде совместного производства автобусов малого класса. Об этом сообщил начальник отдела внешнеэкономических связей, маркетинга и реализации предприятия Евгений Грушкин.

Планируется, что первые 10 машинокомплектов лидчане закупят у итальянских партнеров уже в мае текущего года. Всего же в 2008г. на предприятии намерены собрать 100 автобусов Neman-Sacciamali, рассчитанных на 20-28 посадочных мест. Половина машин будет реализована на внутреннем рынке. Ориентировочная стоимость автобуса — 65 тыс.долл.

Сотрудничество с фирмой Sacciamali имеет и еще одно направление: в текущем году лидское предприятие по чертежам Sacciamali изготовит для итальянской фирмы 200 кузовов для автобусов, а для польского предприятия, созданного с участием Sacciamali, — 60 кузовов.

Опытный завод «Неман» создан в 1984. Входит в состав НПО «Агат». Основной продукцией завода являются автобусы серии «Неман-5201» (городской), «Неман-52012» (пригородный) с оцинкованным кузовом, выпускаются также блоки газогорелочные Л1-Н для водогрейных котлов типа «Факел-Г». БЕЛТА, 21.1.2008г.

— Минский тракторный завод (МТЗ) в 2007г. увеличил экспорт тракторов на 30,8% по сравнению с 2006г. до 54,603 тыс. шт, сообщает пресс-служба предприятия. В т.ч. в России предприятие реализовало в 2007г. 20,721 тыс. тракторов (+30,3%), в других странах СНГ — 13,065 тыс. (+66%, прирост в основном обеспечен за счет поставок в Украину и Казахстан).

Объем экспорта в страны вне СНГ за год увеличился на 15,9% до 20,817 тыс. тракторов. Прирост обусловлен ростом поставок в Пакистан, Египет, страны Балтии, Польша, Румыния, Германия. Поставки тракторов МТЗ на внутренний рынок в 2007г. снизились на 21,3% до 6,596 тыс. Всего за 2007г. МТЗ реализовал 61,199 тыс. шт тракторов (+22,1%).

Государственное объединение «Минский тракторный завод» является одним из крупнейших в мире и самым крупным на территории бывшего СССР производителем тракторов. МТЗ производит трактора мощностью 20-300 л.с. www.metalindex.ru, 18.1.2008г.

— ОАО «Амкодор» в 2007г. инвестировало в развитие предприятия более Br40,5 млрд., что почти на 90% больше по сравнению с уровнем 2006г. Об этом сообщили в пресс-службе предприятия.

Средства направлены на закупку новой высокоэффективной техники и оборудования, а также на поддержание основных фондов. В эксплуатацию введено 68 ед. технологического оборудования, из них 46 станков с числовым программным управлением (ЧПУ). К примеру, внедрение в производство высокотехнологичного оборудования лазерной и газоплазменной резки металла позволило производить раскрой и резку металлических листов толщиной до 100 мм, а также значительно сократить издержки и расход металла.

В 2007г. «Амкодор» представил потребителям десять новых машин. Удельный вес новой продукции в общем объеме промышленного производства составил 45%. Затраты на перспективные конструкторские разработки по сравнению с 2006гг. возросли на 20%.

Темп роста объемов производства в минувшем году оставался по-прежнему высоким и составил 120% к 2006г. Значительно увеличена товаропроводящая сеть ОАО, расширена география поставок техники. Экспорт возрос на 33,9%.

В пресс-службе отметили, что в прошлом году велась целенаправленная работа по повышению качества выпускаемой продукции. Предприятие прошло повторную сертификацию системы менеджмента качества на соответствие требованиям СТБ ИСО 9001-2001, а также получило сертификат соответствия требованиям ISO 9001:2000. В 2007г. ОАО «Амкодор» подтвердило звание лауреата премии правительства Республики Беларусь за достижения в области качества.

«Амкодор» неоднократно становился лауреатом различных конкурсов. Так, шасси погрузочное многофункциональное «Амкодор 332С» (и его модификации) признано лучшим на конкурсе «Лучшие товары Республики Беларусь на рынке Российской Федерации», а погрузчик фронтальный одноковшовый «Амкодор 371» — на конкурсе «Лучшие товары Республики Беларусь».

ОАО «Амкодор» — структура холдингового типа, объединяющая 10 юридических лиц. Является одним из крупнейших производителей дорожно-строительной, коммунальной, снегоуборочной, лесной, с/х и другой специальной техники в СНГ и Европе. Выпускает более 80 моделей и модификаций машин: шасси погрузочные многофункциональные и погрузчики одноковшовые фронтальные, погрузчики с бортовым поворотом и автопогрузчики вилочные, шасси с телескопической стрелой и машины аэродромные уборочные, снегоочистители и траншекопатели, бульдозеры и экскаваторы-погрузчики, фрезерные и бурильно-крановые машины, харвестеры и форвардеры, зерноочистительно-сушильные комплексы и др. Ежегодный прирост объема производства составляет не менее 30%. На предприятиях ОАО трудятся свыше 4,5 тыс.чел. БЕЛТА, 17.1.2008г.

— Минский тракторный завод (МТЗ) в 2007г. увеличил экспорт продукции по сравнению с показателем 2006г. на 51,4% — до 894,03 млн.долл., сообщили в отделе маркетинга предприятия.

В прошлом году завод экспортировал 54,603 тыс. тракторов и машин, что на 30,8% больше, чем в 2006г.

МТЗ в 2007г. экспортировал в страны СНГ (без учета России) продукцию на 245,43 млн.долл. (рост по сравнению с показателем 2006г. в 2,1 раза), в Россию — на 393,85 млн.долл. (рост на 40,9%), в страны дальнего зарубежья — на 254,75 млн.долл. (рост на 30,4%).

Представитель предприятия отметил, что в текущем году МТЗ планирует увеличить экспорт по сравнению с показателем 2007г. не менее чем на 15%. Приоритетным направлением маркетинговой стратегии завода будет расширение присутствия на рынках стран СНГ.

По данным планово-экономического отдела предприятия, МТЗ в 2007г. произвел 59,647 тыс. тракторов и машин (рост на 19,2%). Выпуск товарной продукции возрос на 16,9% — до 2,33 трлн. белорусских руб.

Минский тракторный завод является одним из крупнейших производителей тракторов на территории бывшего СССР. В настоящее время МТЗ производит тракторы мощностью от 20 л.с. до 300 л.с. Предприятие работает над созданием базовой модели трактора с двигателем мощностью до 350 л.с., а также семейства малогабаритных тракторов «Беларус-422», «Беларус-622» с двигателем мощностью 58 л.с.

Официальный курс на 15 янв. — 2150 бел. руб./1 долл. Interfax, 15.1.2008г.

— С конвейера Минского тракторного завода сегодня сошел 60-тысячный в 2007г. трактор «Беларус». Эта машина марки «МТЗ-1523» мощностью 130 лошадиных сил. Трактор будет экспортирован в Германию. Он укомплектован двигателем Минского моторного завода.

По поводу этого знаменательного для МТЗ события коллектив предприятия направил телеграмму президенту Беларуси Александру Лукашенко.

Как отметил на состоявшемся сегодня на предприятии митинге заместитель генерального директора МТЗ Чеслав Федорович, Минский тракторный завод ежегодно наращивает производство. Так, в 2005г. было выпущено 40 тыс. тракторов, в 2006-50 тыс. В этом году с конвейера сошла уже 60-тыс.я машина.

Такие высокие темпы роста производства дают основание пересмотреть бизнес-план предприятия на период до 2010г., согласно которому планируется в 2010г. выпустить 75 тыс. тракторов. «Скорее всего, такой объем будет достигнут раньше намеченного срока», — сказал заместитель генерального директора МТЗ Александр Баркун. Специалисты просчитывают, что в следующем году может быть изготовлено 70 тыс. тракторов. При этом, подчеркнул Александр Баркун, вся произведенная продукция продается. По оценке, объем экспорта РУП «МТЗ» в 2007г. составит 840 млн.долл., что обеспечит по отношению к 2006г. темп роста 142,2%.

ПО «Минский тракторный завод» разрабатывает, изготавливает и экспортирует колесные тракторы, запасные части, оказывает услуги по наладке и проведению сервиса. Предприятие входит в восьмерку крупнейших мировых производителей тракторов, которые обеспечивают 96% общего объема мирового рынка сбыта этой техники. МТЗ экспортирует свою продукцию более чем в 60 стран мира.

Сегодня ПО «МТЗ» производит 24 модели универсально-пропашных тракторов, 6 моделей мало-

габаритных тракторов, 8 моделей мотоблоков и мини-тракторов, 15 моделей специальных машин промышленного назначения: коммунальных, погрузочных, лесоразрабатывающих и шахтных, а также плуги.

В состав ПО «Минский тракторный завод» входит восемь предприятий республики, а также дочерние предприятия: РУП «Минский тракторный завод», Сморгонский агрегатный завод, Бобруйский завод тракторных деталей и агрегатов, Витебский завод тракторных запчастей, Минский завод специнструмента и технологической оснастки, Минский завод шестерен, Лепельский электромеханический завод, Смолевичский завод шестерен, гомельский завод «Гидропривод», Завод гидроаппаратуры в гг.ойники, Наровлянский завод гидроаппаратуры, Мозырский машиностроительный завод. БЕЛТА, 28.12.2007г.

— По итогам ежегодного конкурса «Лучшие товары Республики Беларусь на рынке Российской Федерации» машина для внесения жидких органических удобрений МЖТ-Ф-11 производства ОАО «Бобруйскагромаш» признана лауреатом. Об этом сообщили в отделе маркетинга предприятия.

Эта машина для внесения жидких органических удобрений предназначена для самозагрузки, транспортирования, перемешивания и сплошного поверхностного распределения жидких органических удобрений, а также может использоваться для перевозки технической воды, мойки машин и пожаротушения. За 11 месяцев 2007г. бобруйские машиностроители поставили потребителям в Российской Федерации почти 200 ед. машин МЖТ-Ф-11 или в 3 раза больше, чем в 2006.

«Бобруйскагромаш» с 2002г. постоянный участник данного конкурса. За время участия лауреатами признавались пресс-подборщики семейства ПРФ, грабли-ворошилка ГВР-630, самосвальный полуприцеп ПСТ-9, транспортно-технологическая машина МТТ-9.

«Бобруйскагромаш» является ведущим в государствах СНГ и странах Балтии производителем прицепной и навесной сельхозтехники. Производственная программа предприятия насчитывает свыше 50 наименований машин для агропромышленного комплекса. Помимо техники для внесения органических удобрений потребителям предлагается техника для внесения минеральных удобрений, заготовки, хранения и раздачи кормов, разделной рулонной уборки льна, прицепных транспортных средств к тракторам различных тяговых классов, а также некоторая другая с/х техника.

За янв.-нояб. объем производства промышленной продукции в действующих ценах составил свыше Br100 млрд., или увеличился по сравнению с аналогичным периодом пред.г. на 18,7%, экспорт вырос более чем в 2,3 раза до 24,5 млн.долл. БЕЛТА, 17.12.2007г.

— Производственное объединение «Гомсельмаш» готовит к отправке в Иран очередную партию самоходных кормоуборочных комбайнов «Полесье-600» — 10 единиц. Технику планируется отгрузить до конца года, сообщил директор маркетинг-центра объединения Владимир Фролов.

В окт. текущего года на полях Ирана было проведено тестирование четырех машин «Полесье-600». Белорусские комбайны получили высокую оценку иранских специалистов, что послужило

поводом для заключения в короткие сроки нового контракта.

По словам Владимира Фролова, сейчас прорабатывается договор о поставках с/х техники в 2008г. Вполне возможно, что кроме кормоуборочных Иран будет закупать и зерноуборочные комбайны «Палессе GS812», сертифицированные в этой стране в июле текущего года.

В янв.-окт. «Гомсельмаш» экспортировал продукции на 80,2 млн.долл., что на 64,1% больше по сравнению с соответствующим периодом пред.г. С/х техника продавалась в 21 страну мира.

Производственное объединение «Гомсельмаш» — это многопрофильный производитель машин для возделывания и уборки основных с/х культур по современным аграрным технологиям. Технологический ряд выпускаемой продукции состоит из комбайнов и комплексов для уборки зерновых, кормовых культур, сахарной свеклы, картофеля; косилки, машины для комплексной обработки почвы. В объединении работают более 17 тыс.чел. БЕЛТА, 5.12.2007г.

— Белоруссия с 2008г. прекращает импорт сельхозтехники, заявил президент страны Александр Лукашенко в ходе семинара руководящих работников в Минске.

«Я понимаю, что многим хотелось бы и дальше закупать с/х технику за рубежом. Я принял решение о прекращении импорта с/х техники в Белоруссию с 2008г.», — сказал Лукашенко.

По его словам, Белоруссия тратит на закупку импортной сельхозтехники 200 млн.долл. в год.

«Это (прекращение импорта сельхозтехники) — выстраданное решение, но мы должны опираться на свою технику», — сказал Лукашенко.

При этом он сообщил, что письмо о прекращении закупок импортной с/х техники подготовило правительство. «Это не значит, что мы вообще ничего не будем покупать. Что-то будем покупать, но это, практически, будет ничего», — сказал Лукашенко.

«Если я увижу, что наша техника не справляется, то, возможно, мое решение будет пересмотрено. Но я думаю, практика устоит, и в будущем мы будем работать на своей технике», — сказал Лукашенко.

Он сообщил, что подготовит указ о персональной ответственности — от вице-премьера, отвечающего за промышленность, до директора производства — за надежность и качество продукции. «В основном, наши комбайны останавливаются в поле из-за неорганизованности и головотяпства на производстве. Этого не должно быть. Мы слишком много дотируем и вкладываем в производство сельхозтехники», — сказал Лукашенко. РИА «Новости», 30.11.2007г.

— В Беларуси будет строиться вторая очередь завода по сборке иранских легковых автомобилей. Об этом было заявлено сегодня на встрече премьер-министра Беларуси Сергея Сидорского с руководством иранской компании.

Руководитель белорусского правительства выразил уверенность в успехе белорусско-иранского проекта по сборке легковых автомобилей на ЗАО «Юнисон». Он отметил, что это белорусское предприятие имеет опыт работы в автомобилестроении, производит автокомпоненты. Сергей Сидорский также подчеркнул, что для Беларуси важно

выйти на внешний рынок с такой продукцией как легковой автомобиль.

По словам министра промышленности Анатолия Русецкого, в ходе дальнейшей совместной работы доля белорусских компонентов в собираемом иранском автомобиле увеличится до 50%. Эту продукцию можно будет экспортировать как в Иран, так и в другие страны. Министр сообщил, что иранская компания готова купить 40% акций ЗАО «Юнисон». Она согласилась выступить в составе акционеров этого предприятия. Здесь будет производиться не только сборка, но и сварка, окраска автокомпонентов.

Иранская сторона готова предпринять меры по ускорению регистрации пакета акций, которые она собирается приобрести на ЗАО «Юнисон», отметил представитель компании Iran Khodro. Иранская сторона также поддерживает идею параллельного развития производства запасных частей к иранским автомобилям, производимым в Беларуси.

На встрече также речь шла о возможном новом проекте Беларуси и Ирана — производстве вагонов метро. БЕЛТА, 28.11.2007г.

— Производственное объединение «Гомсельмаш» в начале 2008г. поставит в Украину 350 зерноуборочных комбайнов. Причем первая партия комбайнов среднего класса в количестве 150 шт. будут изготовлена уже до конца текущего года. Об этом сообщил заместитель гендиректора объединения — директор департамента региональных продаж Василий Клименок.

Фактически это будут первые поставки белорусских монокомбайнов на рынок соседней страны, т.к. до настоящего времени предприятие экспортировало через собственную дилерскую сеть только универсальные комплексы машин на базе энергосредства «Полесье-2-250А». Кроме того, обсуждается вопрос продажи в Украину кормоуборочных комбайнов «Полесье-600».

Экспорт продукции «Гомсельмаша» в янв.-окт. 2007г. составил 80,2 млн.долл., что на 64,1% больше по сравнению с соответствующим периодом прошлого года. С/х техника продавалась в 21 страну мира. Главный торговый партнер — Россия, на долю которой приходится 90% внешнеторгового оборота.

Производственное объединение «Гомсельмаш» — это многопрофильный производитель машин для возделывания и уборки основных с/х культур по современным аграрным технологиям. Технологический ряд выпускаемой продукции состоит из комбайнов и комплексов для уборки зерновых, кормовых культур, сахарной свеклы, картофеля; косилки, машины для комплексной обработки почвы. В объединении работает более 17 тыс.чел.

В 2006г. «Гомсельмаш» стал победителем конкурса «Лучшие товары Беларуси» и лауреатом конкурса «Лучшие товары Беларуси на рынке Российской Федерации». БЕЛТА, 27.11.2007г.

— ОАО «Бобруйскагромаш» (г.Бобруйск, Могилевская обл.) заключило новые контракты на поставку тыс. пресс-подборщиков в Российскую Федерацию почти на 9 млн.долл., сообщили в отделе маркетинга предприятия.

Отгрузка будет осуществляться с нояб. текущего года по март 2008г. Такие крупные контракты в межсезонье, а это более трети годового производства данных машин, предприятие выполняет

впервые за последние несколько лет. Это очень выгодно для завода, поскольку позволит сейчас загрузить мощности, а весной и летом, когда обычно бывает пик работы, — снизить нагрузку. Две самые популярные в России модели пресс-подборщиков ПРФ-145 и ПРФ-180 потребители получают к началу сезона, что даст им возможность в оптимальные сроки провести полевые работы.

Все договоры на поставку бобруйской техники заключены через крупных дилеров предприятия, которые имеют широкую торговую сеть. Поэтому изделия «Бобруйскагромаша» попадут практически во все регионы Российской Федерации. На сегодняшний день предприятие работает в России примерно с 50 дилерами, которые занимаются реализацией продукции ОАО, а также 7 совместных производств.

«Бобруйскагромаш» является одним из крупнейших предприятий Беларуси в области сельхозмашиностроения, а также крупнейшим производителем прицепной с/х техники в странах СНГ и Балтии. Здесь выпускается более 40 наименований различных прицепных и навесных машин, а также агрегатов с/х назначения. В основном это техника для внесения органических удобрений, комплекс машин для всепогодной заготовки кормов и их раздачи. Также на заводе выпускают машины для внесения минеральных удобрений, прицепные транспортные машины и машины для раздельной рулонной уборки льна.

За янв.-окт. текущего года объем производства промышленной продукции на предприятии в действующих ценах составил Br90,8 млрд. и увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 16%, экспорт вырос более чем в 2,4 раза до 22,7 млн.долл. БЕЛТА, 26.11.2007г.

— Белорусско-словенский инвестиционный проект на 6 млн. евро реализован на Минском тракторном заводе. В результате его осуществления на предприятии вступила в строй новая линия обрабатывающих центров, которую поставила инжиниринговая компания «Рико» из Словении. Установка современного европейского оборудования мировых лидеров по производству станков позволила снизить себестоимость и повысить точность обрабатываемых деталей для выпуска энергонасыщенных тракторов.

Как рассказал корреспонденту БЕЛТА технический директор предприятия Леонид Крупец, в результате модернизации в три раза увеличилась производительность труда на участке. Линия уже работает на комплексном участке полной механической обработки и контроля корпусов коробок передач и корпусов муфт сцепления цеха №1 МТЗ. На новом оборудовании производится обработка 5 модификаций корпусов коробок передач и 3 модификаций корпусов муфт сцепления. Установлена также контрольно-измерительная машина, которая производит обмер деталей по всем конструкторским параметрам.

Гендиректор «Рико» Янез Шкрабец отметил, что компания уже восемь лет присутствует на белорусском рынке. «Рико» сотрудничает с белорусскими автомобиле- и тракторостроителями, поставляет им современное металлообрабатывающее оборудование, которое позволяет модернизировать производство и выпускать конкурентоспособную на зарубежных рынках продукцию. В по-

следние годы компания расширяет поставки своей продукции в Беларусь.

«В Беларуси создан хороший инвестиционный климат, этим и обусловлен интерес зарубежных инвесторов к сотрудничеству с белорусскими партнерами, особенно с такими белорусскими гигантами, как МТЗ, МАЗ. Можно говорить о том, что существует жесткая конкуренция на белорусском рынке, поскольку работать с белорусами стремятся представители многих ведущих зарубежных компаний», — подчеркнул Янез Шкрабец.

Словенские инвесторы убеждены, что Беларусь является стабильно развивающейся и благоприятной для сотрудничества страной. Именно поэтому их сотрудничество с Беларусью — долгосрочное и серьезное. «Рико» поставляет современное металлообрабатывающее оборудование не только из Словении, где расположена штаб-квартира компании, но также из Сербии и Черногории, Хорватии, Македонии.

Янез Шкрабец высоко оценивает усилия белорусского государства по созданию благоприятных условий для деятельности иностранных инвесторов, поэтому словенская компания неоднократно проводила в Минске презентацию возможностей зарубежных инвесторов и производителей, активно работающих в области машиностроения. БЕЛТА, 26.11.2007г.

— Беларусь в текущем году поставит в Туркменистан более 2,7 тыс. тракторов. Об этом сообщил сегодня журналистам премьер-министр Беларуси Сергей Сидорский, комментируя итоги состоявшейся 21 нояб. в Ашхабаде встречи с президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым.

В следующем году Беларусь планирует увеличить поставки в Туркменистан «МАЗов», зерноуборочной и другой техники, т.к. в стране реализуется программа по развитию сельхозпроизводства, которая предусматривает обновление парка техники.

Оценивая в целом торгово-экономическое сотрудничество Беларуси и Туркменистана, Сергей Сидорский подчеркнул, что уровень достигнутого товарооборота в 70 млн.долл. недостаточный. «Эта цифра обязывает вести активные переговоры по развитию экспорта белорусской продукции», — сказал он.

По словам Сергея Сидорского на встрече также обсуждались вопросы сотрудничества в строительной области. В частности, рассматривалась возможность работы специалистов белорусских проектных институтов в Туркменистане. Стороны также обсудили перспективы взаимодействия в нефтегазовой сфере. БЕЛТА, 22.11.2007г.

— Продукция завода «Гомсельмаш», одного из крупнейших производителей с/х техники на территории СНГ широко представлена на IV Международной выставке «Агрофорум-2007», которая с 14 по 16 нояб. проходит в Киеве.

Представляет белорусскую технику на форуме генеральный дилер ПО «Гомсельмаш» на территории Украины — производственно-лизинговое предприятие «Украгропоставч». Как отметил заместитель гендиректора компании Сергей Лесик, украинские потребители проявляют повышенный интерес к с/х технике белорусских производителей и с каждым годом все больше доверяют ей.

Реализуемые на украинском рынке зерно-кормо-свеклоуборочные комплексы на базе УЭС

«Полесье-2-250» и «Полесье-2-280» по наработке и техническим характеристикам занимают одно из первых мест среди множества другой техники, представленной в Украине. К примеру, работая на белорусской зерноуборочной технике, украинским механизаторам удается достигать намолота зерновых до 150-200 т. в день, констатировал заместитель генерального директора ПЛП «Украгропостач».

За время сотрудничества с ПО «Гомсельмаш», начиная с 2005г. и по настоящее время, компанией реализовано 45 ед. дорогостоящих (свыше 200 тыс.долл.) энергосредств завода и большое количество другой белорусской техники: кормозаготовительной, коммунальной, сеялок, косилок, прицепных транспортных средств и др.

ПЛП «Украгропостач», являясь также официальным представителем в Украине заводов РУПП «Бобруйскагромаш», ОАО «Лидсельмаш» и ОАО «Запагромаш», реализует 120 наименований разнообразной с/х техники.

Как сообщил Сергей Лесик, ими, как генеральными дилерами практически во всех регионах Украины, созданы дилерско-технические центры, занимающиеся предпродажной подготовкой белорусской техники, гарантийным, послегарантийным и сервисным обслуживанием, что позволяет значительно повысить ее качество и сроки эксплуатации при постоянно растущем спросе на украинском аграрном рынке.

Кроме того, в целях ознакомления с производством, сборкой и работой белорусской сельхозтехники непосредственно на местах компания «Украгропостач» при содействии посольства Беларуси в Украине постоянно организует стажировки украинских механизаторов в нашей стране. За последние три года для обмена опытом и обучения работе с техникой Беларусь посетили более одной тыс. специалистов и механизаторов из разных областей Украины.

На «Агрофоруме-2007» в Киеве была также широко представлена техника ОАО «Амкодор» (строительная, коммунальная, лесная и сельскохозяйственная) одним из официальных дилеров – Винницким предприятием «Винагроэксим», реализующим белорусскую технику в западном регионе Украины. БЕЛТА, 15.11.2007г.

– Минский автомобильный завод впервые представил свою пассажирскую технику на крупнейшей международной специализированной выставке «Мир автобусов-2007» (Busworld-2007») в г.Кортрейк в Бельгии. Об этом сообщил заместитель коммерческого директора ПО «БелавтоМАЗ» Александр Хамицевич.

На этом форуме Минский автозавод показал свои новинки: низкопольный городской автобус среднего класса «МАЗ-206», оснащенный двигателем Mercedes экологического стандарта Евро-4, и городской низкопольный автобус большого класса «МАЗ-203», оснащенный двигателем Deutz Евро-4. Эти модели автобусов полностью соответствуют европейским требованиям и могут беспрепятственно поставляться на европейский рынок.

На выставке у специалистов МАЗа была возможность провести переговоры с перевозчиками, установить контакты с фирмами, эксплуатирующими и производящими пассажирскую технику и комплектующие. Они ознакомили посетителей с техническими особенностями автобусов «МАЗ» и

предоставили информацию о возможностях завода.

Busworld собирает производителей пассажирской техники, поставщиков комплектующих один раз в два года. На этот раз в Бельгии автобусы представляли 360 участников из 32 стран. Было продемонстрировано более 500 автобусов всех классов и категорий.

Как отметил Александр Хамицевич, рынок Евросоюза отличается высоким уровнем конкуренции. Тем не менее, минские автобусы там уже есть. Они эксплуатируются в Румынии, Сербии, Польше, Германии. При этом МАЗ рассматривает свое присутствие на рынке Евросоюза не только с точки зрения имиджа предприятия, но и получения прибыли от продаж. А выставка в Кортрейке подтвердила, что у МАЗа есть потенциал и наша техника является конкурентоспособной на европейском рынке.

Наиболее активные поставки автобусов осуществляются в Россию и Украину.

Автобусное производство (АМАЗ) на Минском автомобильном заводе создано в 1992г. Здесь производятся городские, пригородные, междугородные и туристические автобусы. АМАЗ серийно производит 12 моделей автобусов и 50 модификаций на их базе, среди которых специальные автобусы, предназначенные для эксплуатации в особых условиях. По заказам потребителей машины оснащаются различными опциями, в т.ч. кондиционерами, ступеньками для инвалидов, колясок. В прошлом году Минский автозавод выпустил 1692 автобуса и троллейбуса, что на 668 шт. больше, чем в 2005. БЕЛТА, 14.11.2007г.

– Минский моторный завод (ММЗ) приступает к производству автомобильного двигателя Д-249 стандарта евро-4, сообщили на предприятии.

Мощность двигателя – 190 л.с., объем – 4,75 литра. Предполагается, что основными потребителями новой продукции станут Минский автомобильный завод (МАЗ) и другие машиностроительные предприятия республики, а также российские заводы группы ГАЗ и АМО «ЗИЛ».

Как сообщил гендиректор предприятия Николай Лобач на пресс-конференции в пятницу, Минский моторный завод в 2010г. планирует увеличить производство дизельных двигателей.

«Минский моторный завод ежегодно увеличивает объемы производства примерно на 20%, в 2007г. мы выпустим 132 тыс. двигателей, а в 2010, как это предусмотрено бизнес-планом, мы доведем объем производства до 150 тыс. штук», – сказал Н.Лобач. Он отметил, что к этому времени завод полностью перейдет на выпуск автомобильных двигателей соответствующих стандарту Евро-4.

Гендиректор также сообщил, что 1 нояб. ММЗ начал производство дизельных двигателей, соответствующих стандарту евро-3. Предполагается, что в 2008г. завод начнет их серийное производство и выпустит 30 тыс.шт. этой продукции.

По данным гендиректора, Минский моторный завод для реализации своих производственных планов ежемесячно инвестирует в основной капитал 1,5 млн.долл., а также средства союзного бюджета в рамках союзной программы (Белавтотракторостроение).

По данным Н.Лобача, предприятие до 2011г. планирует ежегодно вкладывать в основной капи-

тал 70 млрд. белорусских руб. При этом объемы инвестиций будут увеличиваться на 25-30% в год.

ММЗ в янв.-сент. 2007г. увеличил производство дизельных двигателей на 23,9% по сравнению с аналогичным периодом 2006г. — до 98,761 тыс.ед.

Ежемесячно завод выпускает более 9 тыс.ед. основной продукции, которую поставляет на 26 машиностроительных предприятий России, выпускающих автомобильную, тракторную, дорожно-строительную технику и технику для генераторных установок.

Производственное объединение «Минский моторный завод» включает в себя головное предприятие — Минский моторный завод, Борисовский завод агрегатов, Гомельский завод пусковых двигателей, Житковичский моторостроительный завод, завод «Радиоволна» (Гродно), а также филиал в Столбцах (Минская область).

ПО «Минский моторный завод» специализируется на производстве автомобильных, тракторных, комбайновых дизельных двигателей, а также запчастей к ним. Interfax, 9.11.2007г.

— Объем продаж белорусской машиностроительной продукции в Иркутскую обл. в 2008г. может увеличиться в 2 раза. Об этом сообщил замминистра промышленности Беларуси Геннадий Свицерский на встрече 7 нояб. Премьер-министра Сергея Сидорского и губернатора Иркутской обл. Александра Тишанина с деловыми кругами двух сторон.

В частности, в 2008г. планируется продать дорожно-строительной техники ОАО «Амкор» на 2 млн.долл., что в 2 раза превысит уровень продаж 2007г. Поставки тракторов МТЗ в Иркутскую обл. в будущем году также возрастут примерно вдвое. Всего в настоящее время белорусскими предприятиями заключены контракты на поставку с/х техники на сумму не менее 5,6 млн.долл. Кроме того, Беларусь планирует увеличить поставки в Иркутскую обл. лесозаготовительной техники.

В янв.-сент. текущего года БелАЗ направил в этот российский регион продукции на 7,4 млн.долл., в т.ч. 24 ед. техники. В перспективе завод намерен увеличить экспортные поставки техники и создать сервисные центры по ее реализации и обслуживанию.

7 нояб. завершился двухдневный рабочий визит премьер-министра Беларуси Сергея Сидорского в Иркутскую обл. Накануне деловые круги Беларуси и российского региона провели несколько встреч, где также были обсуждены вопросы расширения поставок в Иркутскую обл. товаров с/х производства, племенной продукции и семян белорусской селекции. Область выразила заинтересованность в комплексных поставках по перспективным направлениям животноводства. Из Беларуси планируется поставлять в Иркутскую обл. мясомолочную продукцию. По данным направлениям сотрудничества были подписаны соответствующие соглашения. БЕЛТА, 8.11.2007г.

— «Итера» приступила к реализации проекта по переносу Минского авиаремонтного завода с территории аэропорта «Минск-1», сообщил директор департамента по авиации министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Вадим Мельник.

«Идет оформление документов, отчуждение земли. Физический перенос завода начнется в фев.-марте», — отметил В.Мельник. «Через 2-2,5г. у нас будет новый авиазавод», — добавил он.

Стоимость переноса завода может составить 1 млрд.долл., при этом большая часть суммы — стоимость земли. По расчетам экспертов 31 гектар в центре города могут обойтись «Итере» в 700 млн.долл.

ООО «Итера-Груп» (специализируется на строительстве, входит в группу «Итера») выступит основным подрядчиком строительства делового центра «Минск-Сити» на территории аэропорта «Минск-1». Стоимость проекта превысит 7 млрд.долл. Для его реализации Мингорисполком создаст с «Итерой» совместную компанию.

Президент Беларуси Александр Лукашенко поручил до 1 янв. 2010г. завершить все работы по переносу Минского авиаремонтного завода.

Международная группа компаний «Итера» создана в 1992г., с 1994г. занимается реализацией газа. С 1998г. «Итера» развивает собственную газодобычу в России — в Ямало-Ненецком автономном округе в Западной Сибири. Основной актив — ООО «Нефтегазовая компания «Итера» — на 99,99% принадлежит ITERA Holdings Limited, которая, является 100% «дочкой» ITERA Group Ltd. Interfax, 8.11.2007г.

— В Беларуси может быть организовано производство корейских автомобилей Hyundai. Как сообщил премьер-министр Беларуси Сергей Сидорский, «сегодня и завтра представители деловых кругов Беларуси и Кореи будут вести переговоры по этому вопросу».

Он подчеркнул, что нынешний визит белорусской делегации в Корею проходит в год 15-летия установления дипломатических отношений между странами. По словам Сергея Сидорского, создана правовая база для развития отношений на высоком уровне.

По итогам янв.-авг. 2007г. товарооборот двух стран достиг 90,6 млн.долл. и возрос по сравнению с соответствующим периодом прошлого года на 95,2%. В т.ч. экспорт белорусских товаров увеличился в 2,4 раза и составил 13,4 млн.долл.

Премьер-министр отметил, что потенциал взаимодействия между странами достаточно велик. По его мнению, экономики Беларуси и Кореи дополняют друг друга: не имея достаточных природных ископаемых, энергетических ресурсов, Беларусь и Корея строят высокотехнологичные экономики. В качестве примера сотрудничества в научно-технической сфере Сергей Сидорский привел поставки в Корею полупроводников, производимых белорусским НПО «Интеграл». БЕЛТА, 5.11.2007г.

— При переносе Минского авиаремонтного завода будут сохранены все рабочие места, сообщил сегодня директор департамента по авиации министерства транспорта и коммуникаций Вадим Мельник на пресс-конференции в Минске.

По его словам, перенос авиаремонтного завода и его модернизация предполагает также создание новых рабочих мест. «Предприятию будут необходимы высококвалифицированные специалисты», — сказал он.

Вадим Мельник отметил, что каждый этап переноса завода тщательно продуман, технологический цикл ремонтов не будет нарушен. Модернизация предприятия даст возможность выполнять ремонт самолетов новых типов. «Завод сможет обеспечивать высокое качество обслуживания воздушных судов в соответствии с международными

ми стандартами», — добавил он. Кроме ТУ-134, ЯК-40, на заводе будут обслуживаться и самолеты более высокого уровня, в т.ч. «Боинги», аэробусы, современные российские ТУ-204, ТУ-334 и другие авиасуда.

На первом этапе модернизации будут построены четыре цеха — покраски самолетов любых марок с использованием современных технологий, технического обслуживания двигателей самолетов зарубежных марок, общего технического обслуживания, а также испытаний и диагностики самолетов. «Общая сумма затрат на реализацию проекта по переносу Минского авиаремонтного завода на территорию Национального аэропорта Минск составит 200 млн.долл.», — отметил Вадим Мельник.

Минский авиаремонтный завод будет перенесен на территорию Национального аэропорта «Минск» до 2010г. Основными преимуществами предприятия будут удобное территориальное расположение, комплексное оказание услуг, высокое качество обслуживания и умеренная ценовая политика. БЕЛТА, 31.10.2007г.

— Российская «Итера Груп» готова инвестировать 200 млн.долл. в строительство нового Минского авиаремонтного завода, сообщил директор департамента по авиации министерства транспорта и коммуникаций Белоруссии Вадим Мельник в среду на пресс-конференции в Минске.

«Итера» будет главным инвестором по переносу Минского авиаремонтного завода. Предварительно компания инвестирует в это около 200 млн.долл.», — сказал В.Мельник.

Как сообщалось ранее, «Итера Груп» намерена инвестировать 7 млрд.долл. в строительство в Минске делового центра, который будет расположен на месте Минского авиаремонтного завода (аэропорт «Минск-1», расположен в городской черте) — ИФ). Минский авиаремонтный завод заново будет построен на территории национального аэропорта «Минск», который находится за пределами города.

Перенос предприятия предполагает строительство нового высокотехнологичного завода, который сможет осуществлять ремонт и техобслуживание самолетов западного производства, таких как Boeing, Airbus, CRJ, сохранив при этом традиционное направление по ремонту Ту-134, Як-40, Як-42. Кроме того, предполагается освоение ремонта российских воздушных судов нового поколения Ту-204, Ту-214, Ту-334.

Международная группа компаний «Итера» создана в 1992г., с 1994г. занимается реализацией газа. С 1998г. «Итера» развивает собственную газодобычу в России — в Ямало-Ненецком автономном округе в Западной Сибири. Основной актив ООО «Нефтегазовая компания «Итера» — на 99,99% принадлежит ITERA Holdings Limited, которая, является 100% «дочкой» ITERA Group Ltd. Interfax, 31.10.2007г.

— В нояб. 2007г. ПО «Гомсельмаш» начнет испытания новых комбайнов с китайскими двигателями, сообщил гендиректор объединения Валерий Жмайлик.

Он отметил, что в авг. 2007г. «Гомсельмаш» и китайская компания «Йили Юнченг» подписали соглашение о начале работ по организации в Китае сборочного производства универсального энергосредства (УЭС-2-280). Эта машина будет

эксплуатироваться со свеклоуборочным комбайном КСН-6-3. Техника будет укомплектована китайскими двигателями.

После проведения испытаний гомельские комбайны будут включены во Всекитайский каталог субсидий, что, позволит «Гомсельмашу» торговать сельхозтехникой по всему Китаю.

Гендиректор также сообщил, что в перспективе предприятие намерено использовать в комплектации комбайнов другие китайские компоненты: подшипники, ремни, роликовые цепи. Четыре вида китайских подшипников уже прошли испытания в ГСКБ «Гомсельмаш».

ПО «Гомсельмаш» за 9 месяцев реализовало в Китае 8 машин, в т.ч. 4 комплекса КГ-6 «Полесье» на общую сумму 370 тыс.долл., что составило 178,7% к такому же периоду прошлого года.

Проведены обязательные сертификационные испытания гомельской кормоуборочной техники в провинциях Западного и Северо-Восточного Китая. В результате получены соответствующие сертификаты на право продажи там на постоянной основе кормоуборочной техники «Гомсельмаш». При этом комбайн КСК 100А-Б-3 включен в каталог передовой техники и субсидий провинции Хэйлунцзян. А в провинции Суар в такой каталог включен кормоуборочный комплекс КГ-6 «Полесье». Это означает, что поставки данной техники будут на 30% дотирования из местных бюджетов. В этом случае конкурентоспособность белорусских комбайнов на китайском рынке максимально повышается. БЕЛТА, 29.10.2007г.

— Минский тракторный завод (МТЗ) планирует остановить производство с 3 по 11 нояб. 2007г. в связи с ремонтом основного технологического оборудования, сообщил первый заместитель гендиректора предприятия Игорь Волковец.

«МТЗ сегодня наращивает выпуск продукции большими темпами, но есть узкие места на производстве, которые ограничивают этот рост», — отметил И.Волковец. По его словам, неотложного ремонта требует окрасочная линия в цехе производства трансмиссий. «Для ее ремонта необходима полная остановка производства, а по срокам ремонт занимает не менее 5 дней», — сказал руководителем, добавив, что требует ремонта и другое оборудование.

И.Волковец также отметил, что в 2006г. МТЗ выпустил 50 тыс. тракторов, а в 2007г. планируется произвести 58-59 тыс. тракторов и энергонасыщенных машин. Рентабельность реализованной продукции по итогам 9 месяцев на предприятии составила более 15%.

По данным И.Волковца, в янв.-окт. МТЗ планирует увеличить экспорт продукции на 40% по сравнению с аналогичным периодом 2006г. При этом он подчеркнул, что по ряду направлений продаж рентабельность экспорта составляет 35%. «Работа на экспорт выгодна, она позволяет предприятию работать с прибылью, которая направляется на расширение производства продукции, обновление и реконструкцию предприятия», — сказал руководитель.

МТЗ в янв.-сент. 2007г. увеличил производство тракторов и энергонасыщенных машин на 18,4% — до 43,709 тыс.ед.

Минский тракторный завод является одним из крупнейших на территории бывшего СССР производителей тракторов. В настоящее время МТЗ

производит тракторы мощностью от 20 л.с. до 300 л.с. В текущем году предприятие продолжает работу над созданием базовой модели трактора с двигателем мощностью до 350 л.с., а также семейства малогабаритных тракторов «Беларус-422», «Беларус-622» с двигателем мощностью 58 л.с. Interfax, 29.10.2007г.

— ОАО «Амкодор» успешно провело испытания и отправило в Венесуэлу партию погрузчиков тропических модификаций — Амкодор-211 и 371, сообщили на предприятии.

Это новые разработки заводских конструкторов. На «Амкодоре» идет непрерывный процесс обновления ассортимента выпускаемой продукции, проектирование новых видов машин, расширение линейки новой техники. За 9 месяцев нынешнего года разработаны и изготовлены опытные образцы новых машин и быстросменных органов: штабелер торфа «Амкодор-30», самосвал внедорожный с шарнирно-сочлененной рамой «Амкодор-20231», вилочный автопогрузчик «Амкодор-431», экскаваторное оборудование для погрузчика с бортовым поворотом «Амкодор-211», комплекс зерноочистительно-сушильный «ЗСК-30» и машина для подготовки зерна к консервированию. Создан также новый трелевочный тягач «Амкодор-2243В». В целом удельный вес новой продукции в общем объеме промышленного производства составил 47,3% при задании 45%.

За 9 месяцев ОАО «Амкодор» не только сохранило свои позиции в отечественном машиностроении, темп роста объемов производства в сопоставимых ценах составил 125,5% к соответствующему периоду 2006г. Приrost объемов производства обеспечен в основном за счет роста производительности труда, что составило в сопоставимых ценах за янв.-сент. 117,6%.

«Амкодор» расширил географию реализации техники, заключив договоры с 7 новыми дилерами в России, СНГ и дальнем зарубежье. Темп роста экспорта за янв.-сент. нынешнего года составил 145,1% к уровню такого же периода прошлого, удельный вес сертифицированной продукции в общем объеме производства — 92,6%.

За янв.-сент. в обновление производства инвестировано Вг27,3 млрд., что в 2,3 раза превышает вложения за аналогичный период прошлого года. В эксплуатацию введено 58 ед. технологического оборудования, из них 44 станка с числовым программным управлением. Внедрение прогрессивного оборудования позволило освоить новые технологии производства, снизить потребление электроэнергии и расход металла. БЕЛТА, 23.10.2007г.

— ОАО «Белшина» разработало новую модель сверхкрупногабаритной шины «Бел-162», сообщили на предприятии. Новая бескамерная, радиальная шина 33.00R51 с металлокордом в каркасе и брекере предназначена для эксплуатации на карьерных самосвалах «БелАЗ» грузоподъемностью 120-140 т.

По словам специалистов, карьерный рисунок протектора шины обеспечивает высокое сцепление с дорожным покрытием, повышает сопротивление износу, порезам и сколам, соответствует современным тенденциям и специфике использования шины на автосамосвалах. В то же время применение в каркасе и брекере шины металлокорда позволит увеличить грузоподъемность и долговечность шин для самосвалов особо большой грузо-

подъемности, работающих на неусовершенствованных дорогах в горнорудных карьерах, а также снизить потери на качение и расход топлива.

ОАО «Белшина» является одним из крупнейших шинных предприятий в Европе. Выпускает 200 типоразмеров шин для легковых, грузовых, большегрузных автомобилей, строительно-дорожных и подъемно-транспортных машин, электро-транспорта, автобусов, тракторов и с/х машин. За восемь месяцев 2007г. «Белшина» увеличила производство товарной продукции в сопоставимых ценах на 20,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, продажи продукции выросли на 20,4%. В структуре продаж предприятия 35,6% приходится на внутренний рынок, 25,3% — Россию, 11,1% — другие страны СНГ и 28% — дальнее зарубежье. БЕЛТА, 22.10.2007г.

— Торговый и сервисный центр в Венгрии открывает для тракторов МТЗ рынок всей Европы. Уверенность в этом выразил гендиректор ООО «Трактор» Владимир Волоткович.

По его словам, открытый сегодня в венгерском поселке Хорт первый в Европе торговый и сервисный центр МТЗ со 100% белорусским капиталом будет осуществлять предпродажный сервис, техническое обслуживание, ремонт в гарантийный и послегарантийный период, обеспечивать продажу фирменных запчастей. Следующая задача — продажа не только тракторов, но и технологий с навесным с/х оборудованием по возделыванию почвы, посеву сельхозкультур, внесению минеральных и органических удобрений, кормопроизводству. Объем инвестиций Минского тракторного завода в строительство центра составил 1 млн. евро. Планируется, что в 2008г. сумма будет увеличена еще на 500 тыс. евро.

Как отметил Владимир Волоткович, за последние 50 лет в Венгрии было реализовано 60 тыс. тракторов марки «Беларус», 40 тыс. из них и сегодня трудятся на полях этой страны. В настоящее время тракторы МТЗ составляют 55-60% тракторного парка Венгрии. Белорусские трактора завоевали уважение сельхозпроизводителей своей надежностью, минимальной стоимостью по отношению к другим маркам тракторной техники.

ООО «Беларус Трактор» Минского тракторного завода было создано в 1995г. За последние 12 лет на венгерском рынке было реализовано 14 тыс. тракторов МТЗ «Беларус». БЕЛТА, 15.10.2007г.

— Минский тракторный завод (МТЗ) в янв.-сент. 2007г. увеличил экспорт продукции на 45,2% по сравнению с аналогичным периодом 2006г. — до 623,7 млн. долл., сообщили «Интерфаксу» в отделе маркетинга предприятия.

За отчетный период было экспортировано 38,872 тыс. тракторов и машин (рост на 27,2%).

В янв.-сент. текущего года МТЗ увеличил экспорт в Россию на 34,4% — до 261,26 млн.долл. В общем объеме экспорта продукции поставки в РФ составили 41,9%. В страны СНГ (без учета России) завод экспортировал продукцию на 174,64 млн. долл. (рост на 85,9%).

За девять месяцев МТЗ поставил в страны дальнего зарубежья продукции на 187,78 млн. долл., что на 33,1% больше по сравнению с аналогичным периодом 2006г.

Минский тракторный завод в янв.-сент. 2007г. увеличил производство тракторов на 18,4% по

сравнению с аналогичным показателем пред.г. — до 43 тыс. 709 единиц.

Минский тракторный завод является одним из крупнейших на территории бывшего СССР производителей тракторов. МТЗ производит тракторы мощностью от 20 л.с. до 300 л.с. В текущем году предприятие продолжает работу над созданием базовой модели трактора с двигателем мощностью до 350 л.с., а также семейства малогабаритных тракторов «Беларус-422», «Беларус-622» с двигателем мощностью 58 л.с. Interfax, 11.10.2007г.

— Группа ГАЗ рассчитывает поставлять на Минский автозавод новые двигатели ЯМЗ-650, говорится в пресс-релизе группы «НАЗ». ЯМЗ-650 — тяжелый рядный двигатель мощностью 303 квт. (412 лошадиных сил) и объемом 11 литров, он предназначен для грузовиков, спецтехники, тракторов и комбайнов. Двигатель выпускается по французской лицензии на ярославском заводе «Автодизель».

Группа выкупила лицензию Renault Trucks на производство средних дизельных двигателей. В пресс-релизе отмечается, что 16 окт. 2007г. группа ГАЗ намерена объявить свою стратегию развития двигателестроения, планы обновления модельного ряда и перехода на стандарты экологической безопасности «евро-4». Interfax, 10.10.2007г.

— Белорусский МАЗ в этом году совместно с латвийской компанией Alkomtrans начнет сборку автобусов в Латвии, сообщил чрезвычайный и полномочный посол Белоруссии в Латвии Александр Герасименко журналистам в среду в Риге.

По его словам, стороны подписали соглашение, в соответствии с которым в Латвии будут собираться четыре модификации автобусов МАЗ с двигателями «евро-4». Планируется, что до конца текущего года МАЗ поставит в Латвию 10 машинокомплектов.

Посол также сообщил, что в перспективе в Латвии может быть начата сборка белорусских троллейбусов с участием чешской Skoda. По его словам, Skoda может поставлять электротехническую, а МАЗ — ходовую часть. Interfax, 10.10.2007г.

— Группа ГАЗ рассчитывает поставлять на Минский автозавод новые двигатели ЯМЗ-650, говорится в пресс-релизе группы «НАЗ».

ЯМЗ-650 — тяжелый рядный двигатель мощностью 303 квт. (412 лошадиных сил) и объемом 11 литров, он предназначен для грузовиков, спецтехники, тракторов и комбайнов. Двигатель выпускается по французской лицензии на ярославском заводе «Автодизель».

Ранее сообщалось, что группа выкупила лицензию Renault Trucks на производство средних дизельных двигателей.

В пресс-релизе отмечается, что 16 окт. 2007г. группа ГАЗ намерена объявить свою стратегию развития двигателестроения, планы обновления модельного ряда и перехода на стандарты экологической безопасности «евро-4». Interfax, 10.10.2007г.

— Белорусский МАЗ в этом году совместно с латвийской компанией Alkomtrans начнет сборку автобусов в Латвии, сообщил посол Белоруссии в Латвии Александр Герасименко журналистам в среду в Риге.

По его словам, стороны подписали соглашение, в соответствии с которым в Латвии будут собираться четыре модификации автобусов МАЗ с двигателями «евро-4». Планируется, что до конца

текущего года МАЗ поставит в Латвию 10 машинокомплектов.

Посол также сообщил, что в перспективе в Латвии может быть начата сборка белорусских троллейбусов с участием чешской Skoda. По его словам, Skoda может поставлять электротехническую, а МАЗ — ходовую часть. Interfax, 10.10.2007г.

— В Латвии до конца 2007г. будет организована сборка автобусов «МАЗ». Об этом сегодня на пресс-конференции заявил посол Белорусии в Латвии Александр Герасименко.

Соответствующее соглашение подписано между рижской компанией «Алкомтранс» и Минским автомобильным заводом. Первоначально в Латвии будут собираться четыре модификации белорусских автобусов с двигателями Евро-4. «Белорусская сторона намерена поставлять машинокомплекты, а латвийская — сможет выйти с этой продукцией на рынок Евросоюза», — проинформировал посол. В текущем году планируется собрать 10 автобусов.

В перспективе рассматривается возможность сборки с этой же компанией троллейбусов «МАЗ». Посол рассказал, что латвийская сторона проводила тендер на сборку троллейбусов, в котором выиграла компания «Шкода». Помимо этого, в Елгаве намечено строительство завода по производству среднетоннажных грузовых автомобилей. «Планируется, что посредством кооперации туда будут поставляться двигатели Минского моторного завода», — добавил Александр Герасименко. БЕЛТА, 9.10.2007г.

— Минский тракторный завод (МТЗ) в янв.-сент. 2007г. увеличил производство тракторов на 18,4% по сравнению с аналогичным показателем пред.г. — до 43 тыс. 709 ед., сообщили «Интерфаксу» в планово-экономическом управлении предприятия.

Стоимость произведенной в январе-сентябре товарной продукции выросла на 13,6% — до 1,67 трлн. белорусских руб.

По словам представителя завода, в 2007г. МТЗ планирует выпустить более 50 тыс. тракторов (в 2006г. предприятие выпустило 50 тыс. 58 машин), при этом в денежном выражении объем производства товарной продукции увеличится на 10% по сравнению с 2006гг. — до 1,98 трлн. бел. руб. В 2010г., с реализацией программы долгосрочного развития и модернизации предприятия, предприятие планирует увеличить объем производства тракторов до 75 тыс. в год.

В 2007г. МТЗ планирует поставить на внутренний рынок не менее 1 тыс. тракторов. Предполагается также, что по итогам текущего года МТЗ увеличит объем экспорта не менее чем на 15% по сравнению с 2006гг., когда завод экспортировал продукцию на 590,9 млн.долл.

Минский тракторный завод является одним из крупнейших на территории бывшего СССР производителей тракторов. МТЗ производит тракторы мощностью от 20 л.с. до 300 л.с. В текущем году предприятие продолжает работу над созданием базовой модели трактора с двигателем мощностью до 350 л.с., а также семейства малогабаритных тракторов «Беларус-422», «Беларус-622» с двигателем мощностью 58 л.с. Официальный курс на 8 окт. — 2149 бел. руб./1долл. Interfax, 8.10.2007г.

— Проект по строительству на территории национального аэропорта «Минск» нового авиаре-

монтажного завода оценивается в 170 млн.долл., заявил министр транспорта и коммуникаций республики Владимир Сосновский. «В соответствии с подготовленным технико-экономическим обоснованием, затраты на строительство завода составят до 170 млн.долл. Затраты на ликвидацию Минского авиаремонтного завода и строительство жилищной инфраструктуры в районе, где будет располагаться новое предприятие, оцениваются в 30 млн», — отметил В.Сосновский.

По его словам, в соответствии с ТЭО в Белоруссии планируется создать предприятие, аналогов которому пока нет на территории СНГ. «Это будет комплексное предприятие по обслуживанию, в первую очередь, самолетов Boeing и Airbus. На будущем заводе планируется осуществлять покраску судов, их диагностику, ремонт двигателей», — отметил министр. Готовится соответствующий бизнес-план, который будет в середине окт. представлен на рассмотрение министерств и ведомств.

Говоря о привлечении инвестиций, министр заявил, что «сегодня ведутся переговоры с несколькими потенциальными инвесторами, с российскими, которые проявляют к этому проекту наибольший интерес». «Мы передали свои предложения в дальнее зарубежье, в Объединенные Арабские Эмираты», — сказал В.Сосновский.

Он проинформировал, что идут переговоры с двумя известными компаниями из США и Германии, которые «готовы взять обязательство по проектированию и застройке объектов нового авиаремонтного завода». «Это очень известные компании и, что для нас очень важно, они могут реализовать этот проект с гарантией последующей сертификации предприятия на соответствие международным стандартам», — отметил министр транспорта и коммуникаций Белоруссии.

По его словам, параллельно с подготовкой бизнес-плана по строительству завода решаются вопросы о том, какое оборудование может быть перенесено на новое предприятие с существующего Минского авиаремонтного завода, который базируется на территории аэропорта «Минск-1».

Согласно планам, аэропорт «Минск-1» и Минский авиаремонтный завод будут вынесены за пределы Минска. На освободившейся территории будет построен жилой микрорайон и административно-деловой общественный центр с комплексом высотных зданий «Минск-Сити». Interfax, 4.10.2007г.

— ПО «Гомсельмаш» проводит испытания самоходных кормоуборочных комбайнов «Полесье-600» на полях Ирана. Об этом сообщил первый заместитель директора региональных продаж ПО «Гомсельмаш» Василий Жук.

Тестирование в Иране проходят одновременно четыре ед. техники. Прежде чем они были включены в работу, специалисты белорусского предприятия провели курс обучения местных механизаторов.

В середине года «Гомсельмаш» успешно провел в Иране сертификацию зерноуборочного комбайна «Полесье-7». Сейчас по отработанной схеме проводится комплекс мероприятий по сертификации кормоуборочных комбайнов. Полевые испытания являются частью этих мероприятий. Конечная цель — включение «Полесье-600» в перечень машин, которые иранские сельхозпроизводители

могут приобретать за счет государственных кредитов.

Предполагается, что самоходные кормоуборочные комбайны будут представлены на крупной выставке с/х техники, которая пройдет в Иране нынешней осенью. Готовятся к отправке кормоуборочные сельхозмашины также на выставки, которые будут проходить в Венесуэле и России.

Производственное объединение «Гомсельмаш» — многопрофильное предприятие по производству машин для возделывания и уборки основных с/х культур по современным аграрным технологиям. Технологический ряд выпускаемой продукции состоит из комбайнов и комплексов для уборки зерновых, кормовых культур, сахарной свеклы, картофеля; косилок, машин для комплексной обработки почвы.

Объем экспорта ПО «Гомсельмаш» в янв.-сент. составил 73,6 млн.долл., что на 53% больше по сравнению с аналогичным периодом 2006г. Поставки продукции осуществлялись в Россию, Украину, Китай, Аргентину, Чехию и другие страны. БЕЛТА, 4.10.2007г.

— В конкурсе 2007г. «Лучшие товары Республики Беларусь на рынке Российской Федерации» карьерный самосвал «БелАЗ-75306» признан лучшим в номинации «Продукция производственно-технического назначения». Такое решение принято Госстандартом Беларуси при определении результатов конкурса.

Как сообщили на Белорусском автомобильном заводе, карьерные самосвалы «БелАЗ» грузоподъемностью 220 т. хорошо известны на рынке России. Эти машины успешно эксплуатируются в ОАО «Угольная компания «Кузбассразрезуголь», ОАО «Якутуголь», в других горнодобывающих компаниях. Кроме того, самосвалы экспортируются в Китай и Австралию.

«БелАЗ-75306» принадлежит к классу автомобилей особо большой грузоподъемности. После него самым тяжелым является «БелАЗ-75600» грузоподъемностью 320 т. В конструкции самосвалов особо большой грузоподъемности нового поколения нашли применение прогрессивные технические решения по ряду систем и узлов. Здесь устанавливаются современные дизельные двигатели с электронной системой управления и диагностики, электромеханическая трансмиссия с электронной системой управления, пневмогидравлическая подвеска с низким коэффициентом трения и высокой плавностью хода, объединенная гидравлическая система с высоким уровнем унификации.

Первые опытные образцы карьерных самосвалов с электромеханической трансмиссией нового поколения серии «БелАЗ-75306» были изготовлены в 2001г. Их серийное производство на Белорусском автомобильном заводе ведется с 2003г. По оценкам специалистов, в настоящее время на мировом рынке увеличивается спрос на самосвалы такой грузоподъемности. БЕЛТА, 3.10.2007г.

— УП «Белкоммунмаш» выиграло тендер на поставку в Москву троллейбусов третьего поколения модели 321. Об этом сообщил гендиректор предприятия Владимир Король. Он рассказал, что опытный образец этого троллейбуса в мае был передан в российскую столицу на испытания, которые завершились успешно.

Троллейбус модели 321 низкопольный, укомплектован кондиционером в кабине водителя,

имеет усиленный обогрев и площадку для инвалидов-колясочников. Немаловажно, что энергопотребление в нем снижено на 45%.

По просьбе заказчика в Москву будет отправлена партия троллейбусов улучшенной комплектации – с двигателем «Шкода», чешским приводом управления двигателем. Что скажется и на цене продукции – троллейбусы будут стоить дороже стандартных.

Согласно достигнутым договоренностям, поставка 321 троллейбусов начнется уже с IV кв. нынешнего года – в Москву предполагается направить 10 ед. техники на 2 млн.долл. В 2008г. УП «Белкоммунмаш» будет поставлять в российскую столицу по 10 троллейбусов ежеквартально.

Владимир Король также сообщил, что Москва высказала заинтересованность в покупке троллейбуса четвертого поколения модели 42003А, торжественный пуск которого прошел в Минске в конце авг. Прорабатывается вопрос закупки 10 таких ультрасовременных троллейбусов в 2008г.

В целом с Москвой «Белкоммунмаш» работает успешно на протяжении многих лет. На улицах российской столицы сегодня осуществляют перевозки 200 белорусских троллейбусов. В прошлом году предприятие поставило в Москву почти 20 троллейбусов, в нынешнем – столько же.

Говоря об объемах производства, собеседник сообщил, что в 2008г. предприятие планирует увеличить выпуск товаров по сравнению с 2006г. в 5 раз – до Br370 млрд., из них экспорт составит Br183 млрд. В нынешнем году УП «Белкоммунмаш» произведет продукции на сумму Br130 млрд.

Предприятие образовано в 1973г. как Ремонтный трамвайно-троллейбусный завод. В настоящее время является ведущим промышленным предприятием Беларуси в области производства и капитального ремонта подвижного состава городского электрического транспорта. Сегодня белорусские троллейбусы эксплуатируются в 7 городах Беларуси и 32 городах России, а также Монголии, Латвии, Казахстана, Сербии, Молдовы. БЕЛТА, 28.9.2007г.

– Минский моторный завод изготовил первый образец автомобильного двигателя стандарта Евро-4. Об этом сообщил гендиректор ПО «Минский моторный завод» Николай Лобач.

Он отметил, что в конце окт. запуск этого силового агрегата будет продемонстрирован всем заинтересованным автопроизводителям, которые работают с ММЗ. Они уже приглашены на презентацию.

На предприятии ведется технологическая подготовка к производству мотора стандарта Евро-4. В серийное производство двигатель должен поступить в 2009г. «У нас очень сжатые сроки, потому что стандарт Евро-4 на автотехнику вводится в России с 1 янв. 2010г. Значит, наш двигатель должен появиться во II пол. 2009г., чтобы можно было его монтировать и сертифицировать укомплектованные им автомобили и автобусы».

На ММЗ активными темпами идет подготовка к серийному производству дизельных двигателей Евро-3. Оно начнется с 1 нояб. 2007г. Минский моторный завод уже получил заказы на текущий и следующий годы от автомобильных и автобусных заводов России на двигатели уровня Евро-3. Сейчас все автомобили с минскими двигателями проходят ресурсные испытания. Автомобильные мо-

торы ММЗ взяли на испытания российские заводы ОАО ГАЗ, АМО ЗИЛ, Новоуральский автомобильный завод, а также автобусные – ООО ПАЗ и ООО «Курганский автобусный завод». Наиболее успешно проходят испытания на Павловском автобусном заводе. Там наработка двигателя составляет более 80 тыс.км. За нояб.-дек. 2007г. ММЗ изготовит 500 автомобильных двигателей уровня Евро-3.

С 1 янв. 2008г. Минский моторный завод начнет выполнять заказ Минского тракторного завода на изготовление двигателей экологического уровня Tier-3.

По итогам восьми месяцев Минский моторный завод произвел 87,777 тыс. дизельных двигателей на сумму почти Br503,5 млрд. Темп роста объема производства составил 123% к уровню такого же периода прошлого года. По словам генерального директора, в сент. динамика производства возрастет еще больше. В целом по итогам года ММЗ планирует изготовить 132 тыс. двигателей. В прошлом году этот показатель составил 106,4 тыс. моторов.

Минский моторный завод создан в 1962г. На предприятии сейчас работает более 5,6 тыс.чел. Здесь производятся 3 основные модели четырех- и шестицилиндровых дизельных двигателей 44 модификаций мощностью от 60 до 350 л.с. Среди них тракторные мощностью 130–350 л.с., комбайновые – 210 л.с., автомобильные – 185–230 л.с. Ежемесячно предприятие выпускает более 9 тыс. двигателей. ММЗ поставляет свою продукцию на 26 конвейеров машиностроительных заводов России, выпускающих различные виды техники – автомобильную, тракторную, дорожно-строительную, для генераторных энергоустановок. Предприятие работает также по кооперации с 87 заводами России. Оттуда поступает топливная аппаратура, клапанные механизмы и другие компоненты для двигателей. БЕЛТА, 21.9.2007г.

– БелАЗ, «Гомсельмаш» и МТЗ завоевали прочные позиции и расширяют свое присутствие на китайском рынке. Об этом сообщил посол Китая в Беларуси У Хунбинь сегодня на пресс-конференции.

Дипломат отметил, что «на китайском рынке существует жесткая конкуренция, которую белорусские предприятия уже успешно выдержали». С развитием же двустороннего сотрудничества еще большее их число по своей инициативе поедет в Китай для налаживания связей. Посол считает, что если раньше многие белорусские предприятия что-то выжидали и занимали пассивную позицию, то теперь они все чаще обращаются к китайским партнерам с целью сотрудничества.

У Хунбинь подчеркнул, что развитие белорусско-китайских торгово-экономических контактов вышло на новый, более высокий уровень, теперь предприятия и компании обеих стран «более трезво и взвешенно оценивают сотрудничество, что дает очень заметные позитивные результаты».

Китайская сторона констатирует хороший темп торгово-экономического сотрудничества. В частности, по данным белорусской стороны, взаимный торгово-экономический оборот за 6 месяцев этого года составил 580 млн.долл., сказал У Хунбинь. БЕЛТА, 20.9.2007г.

– ПО «Белорусский автомобильный завод» (БелАЗ) планирует в 2007г. поставить Соколов-

ско-Сарбайскому горно-обогатительному производственному объединению (ССГПО, Казахстан), 11 автомобилей «БелАЗ» грузоподъемностью 130 т. на 36 млн.долл., сообщил гендиректор предприятия Петр Пархомчик.

В 2007г. планируется осуществить поставки в Казахстан 10 «БелАЗов» грузоподъемностью 45 т., четырех на 55 т. и 10 на 30 т. В янв.- авг. 2007г. в Казахстан поставлено 72 «БелАЗа», 14 «МоАЗов» и запчасти к ним на сумму 27,6 млн.долл.

В 2008г. Белорусский завод планирует расширить свое присутствие на рынке Казахстана. «В 2008г. мы планируем вывести на рынок Казахстана самосвалы грузоподъемностью 220 т. Предполагается поставка 14 машин для корпорации «Казахмыс». Кроме того, предполагается расширить применение 130-тонников. Мы намерены поставить 16 ед. для «Казахмыс» и «Казфосфат», — сказал он.

В Казахстане эксплуатируется 7% от всего парка карьерных самосвалов «БелАЗа», работающих на территории СНГ — 1,058 тыс. машин. Из них 580 ед. — это самосвалы грузоподъемностью 42-45 т.

Соколовско-Сарбайское горно-обогатительное производственное объединение — основной производитель и экспортер товарной железной руды в Казахстане. Объединение входит в состав Eurasian Natural Resources Corporation. Interfax, 14.9.2007г.

— РУП «БелАЗ» дополнительно поставит в Казахстан в текущем году 11 самосвалов грузоподъемностью 130 т. Соответствующий контракт был подписан во время рабочего визита премьер-министра Беларуси Сергея Сидорского в Казахстан. Об этом сообщил министр промышленности Беларуси Анатолий Русецкий.

Казахстан приобретет у Беларуси 1,5 тыс. автомобилей «МАЗ». Также будут продолжены поставки белорусских тракторов (к настоящему времени их экспортировано более 1 тыс.ед.). В перспективе Беларусь планирует поставлять в Казахстан весь спектр сельхозтехники.

Анатолий Русецкий подчеркнул, что в Казахстане также открываются сборочные производства белорусской техники. 13 сент. в Павлодаре на ТОО «Автоспецмаш-Павлодар» открылось сборочное производство тракторов МТЗ. Первоначально здесь планируется выпускать не менее 1 тыс. тракторов в год, а через 2-3г. выйти на объем выпуска 5 тыс. машин.

В Казахстане уже осуществлена первая опытная сборка комбайна «КЗС-7» производства ПО «Гомсельмаш». В дальнейшем планируется открыть масштабное сборочное производство комбайнов. Беларусь готова собирать в этой стране различные модификации комбайнов в зависимости от условий земледелия, урожайности зерновых. БЕЛТА, 14.9.2007г.

— Автопоезд «МАЗ-631019+837310» стал победителем в номинации «Лучший грузовик года большой тоннажности» на конкурсе в Москве, который прошел 11-13 сент. в рамках Международного автотранспортного форума, сообщили в пресс-службе МАЗа. Новая машина с колесной формулой 6х2 отличается повышенной вместимостью (120 куб.м.) оснащена немецким двигателем экологического стандарта Евро-4 мощностью 435 л.с.

Во время работы выставки проводился опрос среди членов экспертного совета. В него входили представители министерства транспорта России, Российского автотранспортного союза, крупных российских транспортных компаний. Они оценивали каждую представленную модель по десятибалльной системе. При этом учитывался показатель «цена-качество» исходя из реальных условий эксплуатации на российском рынке автотранспортных услуг, а также технические и эксплуатационные характеристики, экономичность эксплуатации, ремонтпригодность и условия обеспечения обслуживания и ремонта в России. Грузовик МАЗ оценен также за высокую комфортабельность салона и рабочего места водителя, новизну конструкции и дизайн, безопасность и экологичность.

Минский автомобильный завод экспортирует в Россию почти 60% грузовых автомобилей. Эта продукция хорошо известна на рынке соседней страны. В ближайшее время для активизации экспорта в РФ МАЗ планирует создать сервисно-логистический центр в Московской обл.

По итогам 7 месяцев 2007г. предприятие изготовило 13,5 тыс. автомобилей, что на 11,8% больше, чем за такой же период прошлого года. Гамма выпускаемой предприятием техники включает седельные тягачи, бортовые, среднетоннажные низкорамные автомобили, самосвалы, лесовозы, сортиментовозы, автомобили повышенной проходимости, автомобили-шасси под комплектацию всевозможного спецоборудования и установок. Всего МАЗ выпускает более 250 модификаций автомобилей, 60 модификаций прицепной техники, 10 моделей автобусов и 50 модификаций на их базе. БЕЛТА, 14.9.2007г.

— МТЗ через 2 года планирует собирать в Павлодаре до 5 тыс. тракторов «Беларус» ежегодно. Об этом заявил сегодня премьер-министр Беларуси Сергей Сидорский на церемонии торжественного открытия сборочного производства тракторов МТЗ на ТОО «Автоспецмаш-Павлодар».

«Мы заинтересованы в том, чтобы белорусские тракторы присутствовали в Казахстане. Вместе с тем мы заинтересованы, чтобы эта продукция была высокого качества и реализовывалась по приемлемым ценам», — отметил Сергей Сидорский.

По его словам, всего Минский тракторный завод в 2007г. планирует произвести 60 тыс. тракторов. «МТЗ каждый год совершенствует свою продукцию, выпускает 2-3 новые модификации. Это говорит о высоком научно-техническом потенциале предприятия, об использовании в производстве современных компьютерных технологий», — сказал белорусский премьер.

По словам акима Павлодарской области Кайрата Нурпеисова, белорусские тракторы востребованы в Казахстане. «Белорусская с/х техника — это гарант высокого качества», — подчеркнул он.

Соглашение об организации сборочного производства тракторов «Беларус» в Республике Казахстан подписано между РУП «Минский тракторный завод» и ТОО «Автоспецмаш-Павлодар» 16 фев. 2006г. Условиями договора предусмотрено создание сборочного производства тракторов «Беларус-80/1/82/1» производственной мощностью не менее 1 тыс. тракторов в год, а также с последующим созданием производственных мощностей до 5 тыс. тракторов в год.

Товарищество с ограниченной ответственностью «Автоспецмаш-Павлодар» зарегистрировано 22 янв. 2002г. Основным видом деятельности предприятия является поставка специальной дорожной и строительной техники на рынок Казахстана, ремонтно-восстановительные работы спецтехники и сборка с/х техники.

С 2002г. ТОО «Автоспецмаш-Павлодар» поставило на рынок Казахстана 700 ед. спецтехники. Среднемесячный оборот предприятия составляет 900 тыс.долл.

В июле текущего года согласно подписанному контракту ТОО «Автоспецмаш-Павлодар» осуществило предоплату 70 тракторокомплектов на сумму 1 млн.долл. 40 тракторокомплектов уже отгружено, до конца текущего месяца планируется отгрузка еще 30 тракторокомплектов «Беларус-82,1» БЕЛТА, 13.9.2007г.

— Авиаремонтный завод в Барановичах (Брестская обл.) заключил контракт на ремонт казахстанских самолетов Су-27. «Белорусский завод выиграл тендер на модернизацию истребителей Су-27 казахстанских ВВС. Стоимость контракта — 52 млн.долл.», — сообщил источник в белорусской делегации. Interfax, 12.9.2007г.

— Четыре новых белорусских троллейбуса, собранных на барнаульском предприятии «Горэлектротранс», вышли сегодня в свой первый маршрут по улицам столицы Алтайского края России. Об этом корреспонденту БЕЛТА сообщили в посольстве Беларуси в России.

Проект сборки белорусских троллейбусов в Барнауле реализуется в рамках соглашения о сотрудничестве Беларуси и Алтайского края, подписанного руководителем белорусского правительства Сергеем Сидорским и главой администрации края Александром Карлиным в июне 2006г. Детали и комплектующие для троллейбусов закупаются в Беларуси, а собираются машины в Барнауле, что позволяет существенно сократить расходы краевого бюджета на приобретение городского пассажирского транспорта.

Первый белорусский троллейбус алтайской сборки начал перевозить пассажиров в апр. нынешнего года. По данным специалистов предприятия «Горэлектротранс», ни одного нарекания о работе белорусской машины не поступало.

Организация сборочного производства белорусских троллейбусов в Барнауле позволит обновить изношенный парк электротранспорта города. Сегодня потребность только краевого центра в новых троллейбусах составляет 60 машин. В будущем планируется собирать троллейбусы не только для Барнаула, но и для других городов Алтайского края. БЕЛТА, 12.9.2007г.

— Впервые в истории ГП «Минский авиаремонтный завод» приступит к капитальному ремонту самолетов ЯК-52, необходимых аэроклубам ДОСААФ для обучения курсантов авиационного факультета Военной академии. Об этом сообщил гендиректор предприятия Юрий Чаховский сегодня на пресс-конференции «Новые авиаремонтные технологии на службе государства».

По его словам, по заказу ДОСААФ разработана новая линия, которая не потребует дополнительной закупки технологического оборудования. Юрий Чаховский пояснил, что после изучения документации, полученной от АКБ «Яковлева», специалисты завода пришли к выводу, что все сопут-

ствующее оборудование может быть изготовлено на предприятии.

Гендиректор также сообщил, что на первом этапе планируется осуществить ремонт 2-3 самолетов данного типа и получить международную сертификацию. Для этого сегодня на аэродром предприятия придут два ЯК-52 Могилевского аэроклуба им. А.М.Кулагина ДОСААФ.

Юрий Чаховский сообщил, что всего было выпущено более тыс. самолетов ЯК-52. Большинство из них эксплуатируется на территории европейской части России, в Беларуси, ряде стран ЕС, в т.ч. 200 в Великобритании. Исходя из этого, в будущем завод планирует активно рекламировать услуги по ремонту самолетов данного типа.

Минский авиаремонтный завод планирует создание новой линии по выпуску беспилотных летательных аппаратов, которые могут быть широко использованы в народном хозяйстве Беларуси.

В ходе пресс-конференции председатель центрального совета ДОСААФ Анатолий Степук рассказал, что в настоящее время в Беларуси действуют 6 аэроклубов. По его словам, ранее самолеты ЯК-52 приходилось ремонтировать в России. Подобное сотрудничество ДОСААФ и Минского авиаремонтного завода, считает Анатолий Степук, позволит не только создать новые рабочие места, но и снизить стоимость на 15-20%, получив при этом еще более высокое качество ремонта.

Председатель также сообщил, что в перспективе ДОСААФ планирует ремонтировать вертолеты МИ-2 и самолеты АН-2 на Оршанском и Барановичском авиаремонтных заводах. Всего ДОСААФ Беларуси принадлежит 100 самолетов и вертолетов (ЯК-52, АН-2 и МИ-2), из них 20 — ЯК-52. БЕЛТА, 12.9.2007г.

— Ярославское ОАО «Автодизель» поставило для Минского автомобильного завода первую промышленную партию дизельных двигателей стандарта Евро-3 в количестве 40 шт. Об этом сообщили в пресс-службе российской Группы ГАЗ, в состав которой входит ОАО «Автодизель».

Серийный выпуск двигателей Евро-3 это предприятие начало с авг. текущего года. Всего за восемь месяцев Ярославский моторный завод произвел почти 49,3 тыс. двигателей, что на 20,8% больше, чем за такой же период прошлого года.

ОАО «Автодизель» является основным партнером Минского автомобильного завода по поставкам двигателей. Оба предприятия работают над реализацией союзной программы развития дизельного автомобилестроения до 2009г. С 2008г. МАЗ начнет серийное производство автомобилей с ярославскими двигателями Евро-3.

В 2006г. МАЗ произвел более 21 тыс. грузовых автомобилей. В текущем году предприятие планирует выпустить 23,6 тыс., в 2008-24,8 тыс. машин. БЕЛТА, 12.9.2007г.

— Экспорт продукции производственного объединения «Гомсельмаш» в янв.-авг. 2007г. составил 69,4 млн.долл., что на 50% больше по сравнению с соответствующим периодом прошлого года. Об этом сообщил директор маркетинг-центра объединения Владимир Фролов. В целом в 2007г. экспорт предприятия должен превысить 80 млн.долл.

Развитие экспортного потенциала «Гомсельмаша» осуществляется по двум направлениям. Во-первых, в нынешнем году предприятие внесло

серьезные коррективы в работу со своими дилерами в Российской Федерации. Их количество за счет отсеивания неэффективных структур было сокращено примерно на 25%. Одновременно созданы два крупных торговых дома — «Гомсельмаш-Сибирь» и «Гомсельмаш-Юг», где имеется возможность не только демонстрировать весь модельный ряд производимой техники, но и осуществлять ее предпродажную подготовку. Значительно расширена номенклатура поставляемой на внешние рынки продукции. В частности, в этом году объединение, впервые выйдя на рынок зерноуборочной техники, сразу же смогло реализовать более 150 комбайнов. Во-вторых, расширилась география экспорта: белорусские комбайны стали закупать Чехия, Иран, Казахстан. В окт. планируется отгрузить партию техники в Венесуэлу.

По словам Владимира Фролова, объединение ведет активную работу по формированию портфеля экспортных заказов на 2008г. Ожидается, что до конца текущего года будет подписан крупный контракт на поставку комбайнов в Иран, ведутся консультации по возможным поставкам этой техники в Пакистан. Перспективным может стать и южноамериканское направление. Есть все основания надеяться, что в 2008г. выйдет на полную мощность дочернее предприятие, которое «Гомсельмаш» создал в Аргентине. Планируется организовать также совместную сборку гомельских комбайнов в Казахстане и Украине.

Производственное объединение «Гомсельмаш» — это многопрофильный производитель машин для возделывания и уборки основных с/х культур по современным аграрным технологиям. Технологический ряд выпускаемой продукции состоит из комбайнов и комплексов для уборки зерновых, кормовых культур, сахарной свеклы, картофеля; косилок, машин для комплексной обработки почвы.

В 2006г. «Гомсельмаш» стал победителем конкурса «Лучшие товары Беларуси» и лауреатом конкурса «Лучшие товары Республики Беларусь на рынке Российской Федерации». БЕЛТА, 12.9.2007г.

— ОАО «Белшина» разработало новую модель с/х шины, сообщили на предприятии. Новая камерная, радиальная шина 480/65R24 модели Бел-136 предназначена преимущественно для ведущих колес с/х тракторов «Беларус» (МТЗ 2022) и самоходных с/х машин аналогичного класса.

Рисунок протектора повышенной проходимости типа R-1 позволяет сельхозмашинам двигаться как по грунтам, так и по дорогам с твердым покрытием. При этом он обеспечивает высокую самоочищаемость и тягово-сцепные характеристики, низкое удельное контактное давление на почву, а также минимальные потери на качение. Использование шин Бел-136 позволяет снизить расход топлива, подчеркнули на предприятии. Данные шины проходят приемочные испытания в хозяйствах Беларуси, за ходом которых следят специалисты «Белшины» и МТЗ. БЕЛТА, 12.9.2007г.

— Минский автомобильный завод переходит на серийное производство автомобилей стандарта Евро-3 с ярославскими, минскими и европейскими двигателями, в частности Ярославского моторного завода ОАО «Автодизель», Минского моторного завода, компаний Deutz и Mercedes. До конца 2007г. МАЗ планирует импортировать 2,7 тыс.

ярославских дизельных двигателей стандарта Евро-3. www.economy.gov.ru, 10.9.2007г.

— ОАО «Бобруйскагромаш» после более чем 15-летнего перерыва поставило первую партию сельхозтехники в Узбекистан, сообщил замначальника отдела маркетинга и внешнеэкономических связей предприятия Василий Царик.

Отгружено восемь пресс-подборщиков ПТ-165. Имеются заявки от сельхозпроизводителей Узбекистана на поставку еще восьми ед. данной техники.

Василий Царик отметил, что возобновить сотрудничество с этой страной после многолетнего перерыва удалось во многом благодаря появлению там дилера «Бобруйскагромаша». Договор о представлении интересов предприятия заключен с ЗАО Kammaz-Arsenal, которое также является дилером МТЗ и имеет опыт реализации белорусской сельхозтехники.

В нояб. текущего года «Бобруйскагромаш» также намерен принять участие в международной специализированной агропромышленной выставке Uzagroexpo в Ташкенте. На ней будет представлена достаточно широкая гамма выпускаемой в Бобруйске техники — тьюковые пресс-подборщики, специальные прицепы, грабли-ворошилки и другая продукция. «Мы надеемся, что участие в данной выставке поможет сделать хорошую рекламу нашим машинам и значительно увеличить их продажи в Узбекистане», — подчеркнул Василий Царик.

Бобруйские машиностроители считают узбекский рынок очень перспективным: здесь не развит с/х машиностроение, и потребность в хорошей технике достаточно высока. Хотя на этом рынке уже работают российские и китайские производители сельхозмашин, тем не менее «наша техника востребована, поскольку конкурентоспособна и по цене, и по качеству», сказал специалист.

Бобруйский завод создан в 1974г. Сейчас ОАО «Бобруйскагромаш» является одним из крупнейших в Беларуси предприятий в области сельхозмашиностроения, а также крупнейшим производителем прицепной с/х техники в странах СНГ и Балтии. На предприятии внедрена и сертифицирована система менеджмента качества проектирования и производства продукции в соответствии с международными стандартами ИСО серии 9000 версии 2001. В янв.-июле 2007г. «Бобруйскагромаш» произвел промышленной продукции в сопоставимых ценах на Bt58,7 млрд., что на 14% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Экспорт сельхозмашин и агрегатов увеличился в 2,3 раза до 16,6 млн.долл. БЕЛТА, 6.9.2007г.

— Правительство Беларуси рассмотрит вопрос о создании в Павлодаре совместного предприятия по производству современных комбайнов, заявил премьер-министр Беларуси Сергей Сидорский. «У нас есть хорошие предпосылки наладить здесь, в Павлодаре, сборку белорусских комбайнов самой последней модификации», — сказал сегодня в интервью журналистам С. Сидорский.

«Я привез с собой министров почти всех отраслей экономики, и поэтому, что конкретно предложит нам область (Павлодарская), мы готовы рассмотреть. На данный момент очевиден уже проект по выпуску здесь комбайнов», — сказал белорусский премьер.

«Беларусь сегодня — крупнейший производитель сельхозмашин, и не только на пространстве бывшего СССР, но и Европы», — отметил он, добавив при этом, что «сейчас в Беларуси созданы четыре новые модификации комбайнов». «Это комбайны, которые работают в зависимости от урожайности на поле, и таким образом идет экономия энергоресурсов, экономия идет топлива», — пояснил премьер. Он также сообщил, что «правительство Беларуси планирует будущей весной провести презентацию всего шлейфа машин в Казахстане».

С. Сидорский отметил, что Казахстан является одним из стратегических партнеров для Беларуси. «Мы заинтересованы в создании совместных производств, здесь, в вашей стране, и потенциал этот очень велик», — сказал он.

Как отметил министр промышленности Беларуси Анатолий Русецкий, создание совместных предприятий даст толчок развитию двусторонних отношений. По данным министра, в этом году товарооборот между двумя странами вырос в 1,7 раза. Только за 6 месяцев он составил 300 млн.долл. «Это если сравнивать весь годовой объем прошлого года», — уточнил А. Русецкий. Рейтер, 1.9.2007г.

— Минский автомобильный завод планирует расширять географию экспорта автотехники за счет увеличения производства, заявил гендиректор ПО «БелавтоМАЗ» — гендиректор РУП «Минский автомобильный завод» Николай Костень.

«Россия является нашим традиционным рынком сбыта, и мы не собираемся добровольно отказываться от него, уменьшать свое присутствие на нем. Рынки же других стран мы планируем осваивать за счет увеличения объемов производства», — отметил он.

Говоря о перспективах работы в РФ, Н.Костень, подчеркнул, что «несмотря на конкуренцию на этом рынке со стороны местных заводов, китайских и европейских производителей», МАЗ планирует сохранить объемы поставок своих машин в Россию, на которую приходится примерно 60% продаж.

«Емкость рынка грузовых автомобилей в России растет, и мы будем стараться поэтапно увеличивать объемы поставок техники, предлагая современные машины по конкурентной цене», — добавил он.

Н.Костень сказал, что внимание руководства МАЗа направлено также на освоение стран Латинской Америки. «Последняя поездка в Венесуэлу показала перспективность этого рынка для нашей техники. Мы даже прорабатываем возможность организации там совместного сборочного производства грузовых автомобилей», — подчеркнул гендиректор предприятия. По его словам, создание СП откроет возможности выхода на рынки других стран этого региона.

МАЗ готовит контракт на поставку в этом году в Венесуэлу 250 автомобилей на 10 млн.долл. Ведутся переговоры о поставке 100 автобусов на Кубу на 11 млн. евро. На 2008г. запланирована поставка крупной партии автомобилей в Сирию.

Минский автозавод рассматривает также возможность организации сборочного производства автобусов в Румынии, «но это перспективы 2008г.», сказал Н.Костень.

При этом он обратил внимание на интерес к автобусам МАЗ со стороны европейских потребите-

лей. «Во время выставки пассажирского транспорта в Финляндии в мае мы представляли городской автобус второго поколения

«МАЗ-203», оснащенный двигателем Duetz (евро-4). И он вызвал интерес у потенциальных потребителей, — отметил гендиректор. — Есть интерес к автобусам МАЗ со стороны Германии».

МАЗ планирует поставить 200 автобусов в Москву, 50 — в Нижний Новгород. «Мы также работаем с другими российскими городами и регионами. Кроме того, ведется работа над поставками автобусов на Украину, в страны дальнего зарубежья», — добавил Н.Костень.

Завод намерен провести технологическую и управленческую модернизацию. В 2007г. на эти цели планируется направить 150 млрд. белорусских руб. «Чтобы выпускать продукцию достойного качества, надо постоянно совершенствовать технологии производства, а сегодня износ основных фондов МАЗа достиг порядка 77%», — подчеркнул руководитель предприятия.

«В планах МАЗа — строительство недалеко от Москвы собственного логистического центра. С ним, а не непосредственно с предприятием, и будут работать дилеры», — сказал он, добавив, что предприятие планирует также учредить в Москве торговый дом, «на который будет возложена задача создания дилерской сети по реализации запчастей к нашей технике».

По информации генерального директора, в 2010г. МАЗ планирует увеличить производство грузовых автомобилей в 1,3 раза по сравнению с 2006гг. — до 31 тыс. машин. Кроме того, в 2010г. предполагается изготовить более 2 тыс. автобусов, 9 тыс.ед. прицепной техники и до 1 тыс. кранов.

РУП «Минский автомобильный завод» является крупнейшим в Белоруссии и одним из крупнейших в странах Восточной Европы производителем большегрузной автомобильной, автобусной и прицепной техники. Всего МАЗ выпускает более 300 модификаций автомобилей и автопоездов, свыше 30 модификаций автобусов, более 30 моделей и модификаций прицепов и полуприцепов. Завод входит в качестве головного предприятия в состав производственного объединения «БелавтоМАЗ». В I пол. 2007г. завод увеличил производство грузовых автомобилей на 11,4% по сравнению с январем-июнем 2006г. — до 11,341 тыс.ед., прицепов и полуприцепов — на 0,4%, до 3,877 тыс.шт., автокранов — на 34,7% до 268 шт, автобусов и троллейбусов — на 8%, до 895 единиц. Официальный курс на 24 авг. — 2147 бел. руб.) 1 долл. Interfax, 24.8.2007г.

— В янв.-июне 2007г. республика увеличила в 12 раз экспортные поставки в Туркмению. Рост экспорта произошел в основном за счет увеличения поставок тракторов, частей и оборудования для автомобилей грузовых и тракторов. Об этом сообщили в министерстве экономики Белоруссии. В Туркмению осуществлялись поставки продукции, которая не поставлялась в аналогичном периоде прошлого года: машины с/х для подготовки и обработки почвы, шины, автомобили, предназначенные для перевозки 10 и более человек.

За отчетный период экспорт республики в Азербайджан увеличился в 2,25 раза, в Узбекистан — в 1,9 раза, в Киргизию — в 1,2 раза, в Армению — в 1,1 раза. ИА Regnum, 23.8.2007г.

— МАЗ поставит 250 автомобилей в Венесуэлу. Это будут самосвалы и спецтехника, а также один автобус. Объем контракта составляет 10 млн. долл., сообщил коммерческий директор Минского автомобильного завода Игорь Кушнерский.

Контракт на поставку этой партии автотехники уже подписан и реализуется.

МАЗ поставит 100 автобусов на Кубу: 50 марки «МАЗ-107» и столько же — «МАЗ-105». Поставки на Кубу будут осуществляться по лизингу. Стоимость контракта — 12 млн. евро. БЕЛТА, 23.8.2007г.

— ОАО «Ярославский завод дизельной аппаратуры» (ЯЗДА) Группы ГАЗ отправил первые комплекты топливной аппаратуры стандарта Евро-3 для двигателей ОАО «Автодизель» (Ярославский моторный завод), сообщили в пресс-службе российской Группы ГАЗ. Эти силовые агрегаты, которые серийно будут выпускать в Ярославле, предназначены для грузовиков Минского автомобильного завода.

Для серийного выпуска топливных агрегатов высокого давления Евро-3 сборочное производство ЯЗДА оснащено специальными промышленными компьютерами, обеспечивающими регулировку насосов. До конца лета ЯЗДА отправит по заявке «Автодизеля» 60 насосов стандарта Евро-3, которыми будут укомплектованы дизельные двигатели «ЯМЗ-6581», предназначенные для белорусских автомобилей «МАЗ». Всего в нынешнем году Ярославский завод дизельной аппаратуры отправит на «Автодизель» 3 тыс. комплектов топливной аппаратуры для двигателей «ЯМЗ-6561» и «ЯМЗ-6581» стандарта Евро-3.

ЯЗДА также недавно поставил топливные насосы Евро-3 на Минский моторный завод. Все эти белорусские и российские предприятия сейчас работают над совместным проектом по созданию серийного производства дизелей для автомобилей стандарта Евро-3 в рамках союзной программы развития дизельного автомобилестроения на период до 2009г. БЕЛТА, 16.8.2007г.

— Минский автомобильный завод в I пол. 2007г. выпустил 11,341 тыс. грузовых автомобилей, что составило 111,4% к уровню соответствующего периода прошлого года.

Как сообщили в центре общественных связей МАЗа, за шесть месяцев на предприятии также произведено 895 автобусов и троллейбусов (108% к уровню такого же периода прошлого года). Производство прицепов и полуприцепов увеличилось до 3877 шт. (100,4%). Изготовлено 268 автокранов (134,7%). В целом товарной продукции МАЗ произвел в янв.-июне на Br1,4 трлн. (116,6%).

По информации центра общественных связей МАЗа, недавно на предприятии компания SGS (Швейцария) провела ресертификационный аудит системы менеджмента качества при проектировании, производстве, продаже и обслуживании автомобилей, прицепов и полуприцепов на соответствие требованиям СТБ ИСО 9001:2001 «Система менеджмента качества. Требования».

Аудит подтвердил соответствие заводской системы менеджмента качества высоким международным стандартам. В ходе аудита было отмечено, что заводская система качества постоянно совершенствуется, особенно отмечены положительные аспекты системы менеджмента качества в управлении устройствами для мониторинга и измере-

ний, производства, закупок по линии внешнеэкономической деятельности.

Производственное республиканское унитарное предприятие «Минский автомобильный завод» — крупнейшее государственное предприятие Беларуси по выпуску большегрузной автомобильной, автобусной, троллейбусной и прицепной техники. МАЗ выпускает более 250 модификаций автомобилей. Завод является самостоятельным хозяйствующим субъектом с правом юридического лица, входит в качестве головного предприятия в ПО «БелавтоМАЗ». БЕЛТА, 25.7.2007г.

— ОАО «Агромашхолдинг» планирует в 2007-08гг. поставить в Белоруссию 100 единиц техники, говорится в сообщении пресс-службы компании со ссылкой на директора по стратегическому развитию АО Сергея Вачугова. По его словам, «Агромашхолдинг» поставит в Белоруссию тракторы различных модификаций производства Волгоградского тракторного и Владимирского моторотракторного заводов. В 2004г. холдинг поставил в республику 10 машин, в 2006г. — 60.

В сообщении отмечается, что «Агромашхолдинг» представил тракторную технику Волгоградского тракторного завода и Владимирского моторотракторного завода на 17-ой международной специализированной выставке «БелАГРО-2007» в Минске. В ходе выставки было заключено 13 договоров на поставку волгоградских тракторов. По словам С.Вачугова, в связи с возрождением белорусского торфяного производства на выставке обсуждался вопрос о поставках в республику трактора ВТ-150 торфяной модификации. Ведутся переговоры с «Солигорским химкомбинатом» о возможных поставках бульдозеров на базе ВТ-150.

Он также отметил, что в ходе выставки «Агромашхолдинг» и ПО «Беларуськалий» достигли договоренности о проведении в 2008г. презентации техники холдинга в Витебской обл. ОАО «Агромашхолдинг» образовано 16 апр. 2003г. В составе межрегионального объединения в рамках одной отрасли — девять промышленных предприятий России, Казахстана и Украины. «Агромашхолдинг» — крупнейший поставщик сельскохозяйственных машин и оборудования в РФ. Interfax, 18.6.2007г.

— Объем взаимных поставок АМО «ЗИЛ» и предприятий белорусского машиностроения в 2007г. может достигнуть 1 млрд. российских руб. Об этом сообщил сегодня гендиректор АМО «ЗИЛ» Константин Лаптев на совместном заседании коллегии префектуры Южного административного округа (ЮАО) Москвы и Мингорисполкома. Мероприятие состоялось в ходе Дней Минска в этом московском округе.

Гендиректор российского предприятия констатировал значительное увеличение объема взаимных поставок АМО «ЗИЛ» и предприятий белорусского машиностроения за последние годы. Так, если в 2005г. он составил 339 млн. российских руб., то в 2006-470 млн. российских руб., а за янв.-апр. достиг 252 млн. российских руб.

«На протяжении 12 лет мы эффективно и взаимовыгодно сотрудничаем с минскими заводами — моторным, тракторным, автомобильным», — сказал Константин Лаптев. В числе новых совместных проектов гендиректор АМО «ЗИЛ» назвал договоренность по поставкам коробок передач рос-

сийской сборки для комплектации новой модели мини-тракторов МТЗ. БЕЛТА, 8.6.2007г.

— Правительство Белоруссии рассматривает возможность акционирования РУП «Минский автомобильный завод» (МАЗ), головного предприятия ПО «БелавтоМАЗ», сообщили в Госкомимуществе (ГКИ). «Обсуждаются подходы к реформированию МАЗа с учетом планируемых рыночных преобразований предприятия», — сказал представитель ГКИ.

Он отметил, что «первый этап реформирования — преобразование предприятия в рыночные формы хозяйствования и в этом смысле ничего лучше акционирования не придумано». Между тем «реформирование МАЗа не обязательно пойдет по пути акционирования всего комплекса, возможна реструктуризация предприятия с последующим акционированием образовавшихся субъектов и сохранение отдельных госструктур», добавил он. По его словам, «МАЗ — это очень сложная структура, поэтому сейчас разрабатываются разные схемы и подходы его реформирования». Представитель министерства промышленности заявил «Интерфаксу», что «Минпром пока не планирует акционирование МАЗа», а относительно планов его акционирования «идет давление сверху». Ведомство разрабатывает свою официальную позицию по этому вопросу в ответ на предложение Госкомимущества акционировать МАЗ, сказал представитель минпрома.

Настороженное отношение к идее акционирования МАЗа представитель минпрома объясняет отсутствием конкретного инвестора, продолжающейся модернизацией предприятия и его работой в рамках производственного объединения. «Конкретных инвесторов нет. На предприятии еще продолжается масштабная модернизация, после завершения которой его стоимость существенно возрастет. Мы не можем «вырезать» МАЗ из объединения, предприятия которого на 80% обеспечивают МАЗ комплектующими», — подчеркнул он. По его словам, в целом «пока акционирование МАЗа нецелесообразно и четкого задания по этому поводу не было».

РУП «Минский автомобильный завод» является крупнейшим в Белоруссии и одним из крупнейших в странах Восточной Европы производителем большегрузной автомобильной, а также автобусной, троллейбусной и прицепной техники. Всего МАЗ выпускает 250 модификаций автомобилей, 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Завод является самостоятельным хозяйствующим субъектом с правом юридического лица, входит в качестве головного предприятия в состав производственного объединения «БелавтоМАЗ», в составе которого находятся также РУП «БААЗ» (г.Барановичи), РУП «ОЗАА» (г.Осиповичи), РУА «КЗТШ» (г.Жодино), РУП «Литмаш» (г.Минск), ПРУП «ДЭМЗ» (г.Дзержинск), РУП «СтройМАЗтрест» (г.Минск).

МАЗ реализует программу развития на период до 2010г. стоимостью 280 млн.долл. за счет собственных средств и инновационного фонда минпрома. Основной целью программы является создание к 2008г. производства автобусов с двигателями стандартов «Евро-3» и «Евро-4». К 2010г. завод, как ожидается, начнет выпускать автобусы нового поколения, сняв с производства устаревшие модели 5 поколения. Программа также пре-

дусматривает выпуск автомобилей с двигателями стандарта «Евро-3» и «Евро-4», реконструкцию и модернизацию литейного производства, расширение производственных мощностей под выпуск автобусов, энергосберегающие мероприятия. В рамках программы МАЗ до конца 2010г. планирует обновить весь ряд пассажирской техники. Interfax, 31.5.2007г.

— До конца 2007г. в Белоруссии из иранских комплектующих соберут 2е тыс. автомобилей Samand. Об этом сообщили 22 мая в пресс-службе министерства промышленности Белоруссии. В министерстве отметили, что 21 мая председатель наблюдательного совета СП ЗАО «Юнисон» Алексей Ваганов и гендиректор промышленной группы Iran Khodro Манучехер Мантеги подписали документы, направленные на развитие совместного производства автомобилей Samand.

«Заключенный контракт на поставку технологического оборудования для цеха сварки и покраски, в пакете с другими соглашениями, позволит приступить ко второму этапу сотрудничества — строительству цеха сварки и покраски кузовов, — подчеркнули в министерстве. — В 2009г. его планируется ввести в эксплуатацию». ИА Regnum, 22.5.2007г.

— За 4 месяца 2007г. в Азербайджан поставлено 70 автомобилей МАЗ, в то время как в 2006г. — 63 ед. автотехники. Об этом сообщил руководитель Центра общественных связей МАЗа Валентин Лопан. По его словам, 30 апр. текущего года в г. Гянджа состоялось официальное открытие предприятия по сборке автомобилей Минского автомобильного завода. Основа проекта была заложена во время визита в Белоруссию президента Азербайджана Ильхама Алиева в окт. 2006г.

«Первые три машинокомплекта были отгружены в г. Гянджа 27 марта 2007г., — сказал Лопан. — Для оказания помощи азербайджанским партнерам на начальном этапе сборки автомобилей в г. Гянджа направлены специалисты Минского автозавода. Белорусское предприятие также поставило необходимую оснастку, узлы и комплектующие. 12 апр. в г. Гянджа отгружено еще 6 машинокомплектов». Первыми автомобилями, собранными на Гянджинском автомобильном заводе, стали самосвалы МАЗ-555102 и МАЗ-551605, бортовой автомобиль МАЗ-631705. Эти три грузовика прямо из Гянджинского автомобильного завода выехали в г. Баку для участия в Национальной выставке Белоруссии в Азербайджане. По информации азербайджанской стороны, решен вопрос с названием автомобилей. Наряду с брендом «МАЗ» автомобилям будут присваиваться и азербайджанские названия. К примеру, бортовой автомобиль МАЗ-631705 будет называться «Пехлеван» («Богатырь»), самосвалы МАЗ-555102, МАЗ-551605 будут названы в честь г.Гянджа.

После открытия сборочного предприятия на Гянджинском автомобильном заводе собрано 9 автомобилей. ИА Regnum, 16.5.2007г.

— ОАО «Белшина» открыло свои торговые дома в России и Литве. Как сообщили на предприятии, торговые организации «Белшины» начали действовать в Нижнем Новгороде, Краснодаре, Петрозаводске и Смоленске. В Литве торговый дом ЗАО Beltugе открыт в Вильнюсе.

Создание торговых домов позволит предприятию более полно представить на внешнем рынке

ассортимент производимой продукции, исключить посреднические структуры, приблизить продукцию к конечным потребителям, повысить эффективность продаж. Благодаря созданию собственной товаропроводящей сети предполагается увеличить объем реализации шин за рубежом.

В течение II кв. 2007г. «Белшина» планирует открыть также торговые дома в Тюмени, Иркутске, Курске (Россия), в Усть-Каменогорске и Алматы (Казахстан), Донецке (Украина). В текущем году торговые организации предприятия появятся в дальнем зарубежье — в Ботсване, Гвинее, Индонезии.

ОАО «Белшина» является одним из крупнейших шинных предприятий в Европе. Выпускает 200 типоразмеров шин для легковых, грузовых, большегрузных автомобилей, строительно-дорожных и подъемно-транспортных машин, электро-транспорта, автобусов, тракторов и с/х машин.

По итогам I кв. 2007г. «Белшина» увеличила производство товарной продукции в сопоставимых ценах на 36,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Объем экспорта продукции за янв.-март 2007г. увеличился на 24,6%. В структуре продаж предприятия 38,9% приходится на внутренний рынок, 24,2% — Россию, 11,1% — другие страны СНГ и 25,8% — дальнее зарубежье. БЕЛТА, 8.5.2007г.

— Первая партия китайских автомобилей Hafei будет собрана в Белоруссии к концу года, сообщил журналистам исполнительный директор компании «Юнион Моторс» Олег Мамедов. Собрать в республике планируется малолитражную модель Brio. На первом этапе, отметил О.Мамедов, это будет SKD-сборка, то есть автомобили будут собираться из импортных комплектующих. Однако в дальнейшем предприятие намерено получить сертификат ST1, который означает, что собираемые автомобили имеют белорусское происхождение, что позволит экспортировать их на российский рынок. Для этого, пояснил представитель «Юнион Моторс», в Белоруссии планируется организовать линию сварки и покраски кузовов автомобилей.

О.Мамедов отметил, что в создание данной линии китайская сторона готова инвестировать 50-70 млн.долл. Площадка, на которой планируется организовать сборку автомобилей, будет определена правительством Белоруссии в ближайшее время. «Юнион Моторс», выступающий дилером марки Hafei в Белоруссии, намерен организовать продажу трех моделей китайского производителя, сообщил О.Мамедов. Это, по его словам, позволит определить, насколько рынок республики готов принять данную марку и подготовить потенциальных покупателей автомобилей, которые будут собираться в Белоруссии.

До конца года «Юнион Моторс» планирует реализовать 600 китайских автомобилей. Первая партия машин поступит в республику через 20-30 дней. Также через месяц планируется открыть автосалон Hafei в Минске, сказал О.Мамедов. Говоря о преимуществах данной китайской марки, представитель «Юнион Моторс» подчеркнул, что модели Hafei могут успешно конкурировать с машинами аналогичного класса других производителей в соотношении «цена-качество». Отметил О.Мамедов, с началом сборки автомобилей в Белоруссии их стоимость будет снижаться.

Модель Brio предлагается по цене от 7,2 тыс.долл., модель Simbo — от 10,2 тыс.долл., Princip — 12,3 тыс.долл. Модель Brio, сборка которой планируется в Белоруссии, относится к особо малому классу, однако предусматривает достаточно комфортную посадку 5 чел. Автомобиль предлагается в четырех комплектациях и оснащается двигателями 1 л. (45 л.с.) или 1.1 л. (65 л.с.). Дизайн модели разработан известной итальянской фирмой Pininfarina. В базовую комплектацию машины входят кондиционер и передние электрические стеклоподъемники. Interfax, 5.5.2007г.

— В янв.-марте 2007г. Минский автозавод выпустил 5733 автомобиля, в то время как за аналогичный период 2006г. — 4850. Темп роста составил 118,2%. Об этом сообщил 26 апр. руководитель Центра общественных связей МАЗа Валентин Лопан.

По его словам, за отчетный период на предприятии выпущено 445 автобуса и прицепа, что на 38 ед. больше, чем в янв.-марте прошлого года. В I кв. текущего года с заводского конвейера сошло 1929 прицепов и полуприцепов или 109,4% к аналогичному периоду 2006г. Валентин Лопан также отметил, что наибольший темп роста производства отмечен в выпуске автокранов — 170,9%. В янв. — марте 2007г. выпущено 131 ед. этой техники против 93 за аналогичный период 2006г. ИА Regnum, 26.4.2007г.

— Минский моторный завод в 2007г. планирует отгрузить в адрес российского ООО «Торгово-закупочная компания ГАЗ» («ТЗК ГАЗ») 23,5 тыс. моторов, что на 25,1% больше, чем в 2006г., сообщили в руководстве белорусского предприятия. По данным специалистов, в янв.-фев. для этой компании было поставлено 3,927 тыс. моторов (рост в 2,1 раза). «Минский моторный завод поставляет моторы на 6 предприятий Нижегородской обл. России, и по удельному весу этот регион занимает основное место в объеме российского экспорта», — отметил представитель компании, уточнив, что в тек.г. завод планирует поставить на предприятия Нижегородской области 30 тыс. двигателей, в то время как в Россию в целом будет экспортировано 50 тыс.ед. продукции.

Минский моторный завод в IV кв. тек.г. планирует приступить к серийному производству двигателей, сертифицированных по нормам Евро-3. «Идет работа по сертификации тракторных двигателей на соответствие более жестким экологическим стандартам», — отметил представитель завода. По его словам, сертификацию будет осуществлять центр UVMV — Институт по исследованию автотранспортных средств в Праге (Чехия), выбранный заводом на тендерной основе.

Согласно заключенному контракту, в апр. 2007г. пройдут сертификацию 6-цилиндровые двигатели тракторных модификаций мощностью 136-210 лошадиных сил. Образцы этих двигателей уже подготовлены для отправки в Чехию, добавил представитель завода. По его словам, аналогичная работа будет проводиться и для 4-цилиндровых двигателей в III кв. 2007г. «Подготовка производства двигателей, соответствующих требованиям этапа 3А, будет завершена в III-IV кв. тек.г., чтобы в янв. 2008г. приступить к серийному их производству», — уточнил он.

В 2006г. Минский моторный завод выпустил 106,4 тыс. дизельных двигателей, что на 13,4%

больше, чем в 2005г. В 2007г. завод планирует увеличить объем их производства до 130 тыс. шт. Производственное объединение «Минский моторный завод» включает в себя головное предприятие «Минский моторный завод», Борисовский завод агрегатов, Гомельский завод пусковых двигателей, Житковичский моторостроительный завод, завод «Радиоволна» (Гродно), а также филиал в Столбцах (Минская обл.). ПО «Минский моторный завод» специализируется на производстве автомобильных, тракторных, комбайновых дизельных двигателей, а также запасных частей к ним. «ГАЗ» (РТС: GAZA) и его дочерние общества управляются ООО «УК «Группа «ГАЗ», являющейся 100% «дочкой» ОАО «ГАЗ». Мажоритарным акционером «ГАЗа» является ОАО «Русские машины», подконтрольные «Базовому элементу» Олега Дерипаски. Interfax, 18.4.2007г.

— Минский автомобильный завод («МАЗ») планирует до конца 2010г., в соответствии с государственной программой «Машиностроение», начать производство ряда новых автотранспортных средств, сообщил первый заместитель технического директора «МАЗа» Александр Гранковский во вторник на конференции по проблемам белорусского автомобилестроения.

«До 2010г. будет освоено производство автопоезда повышенной грузоподъемности с прицепами для междугородних и международных перевозок. Будет изготовлен среднетоннажный автопоезд грузоподъемностью до 12,5 т., соответствующий требованиям евро-3 — евро-5», — сказал он.

Будет освоено производство низкопольных городских автобусов повышенной и средней вместимости поколения евро-4 и евро-5.

«Это одно из перспективных направлений развития отрасли, поэтому до 2010г. будет освоено производство автобусов, отвечающих евростандартам по дизайну и комфортности», — добавил А.Гранковский. Планируется поставить на производство ряд новых моделей автокранов повышенной проходимости и грузоподъемности, автогидроподъемников.

Минский автомобильный завод до конца 2010г. также планирует завершить работу по оснащению автомобилей семейства МАЗ 6430 всеми современными узлами и агрегатами. По словам А.Гранковского, в 2007-08гг. основная работа будет направлена на создание базовых и новых моделей автомобилей и автопоездов семейства МАЗ 6430, соответствующих евро-3 и евро-4.

По данным предприятия, «МАЗ» в янв.-фев. 2007г. увеличил производство автобусов на 11,3% по сравнению с аналогичным периодом 2006г. — до 295 ед. Производство автомобилей возросло на 25,2% — до 3,782 тыс., прицепов и полуприцепов — на 11,5%, до 1,238 тыс., автокранов — на 41%, до 86. За отчетный период «МАЗ» увеличил производство товарной продукции на 27,4% — до 451,2 млрд. белорусских рублей.

Минский автомобильный завод является крупнейшим в Белоруссии производителем большегрузной автомобильной, а также автобусной, троллейбусной и прицепной техники. Всего МАЗ выпускает 250 модификаций автомобилей, 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Interfax, 27.3.2007г.

— Минский автозавод (МАЗ) в марте выпустил первые автомашины с двигателем евро-4, говорит-

ся в сообщении компании. Первыми серийными автомобилями, отвечающими стандарту евро-4, стали 20-тонный самосвал МАЗ-650136-420 с двигателем Deutz (320 л.с.) и 10-тонный самосвал МАЗ-555035-420 с двигателем Deutz (215 л.с.). Они будут поставлены для дальнейшей доводки и отработки технологий сборки на завод «МАЗ-Балтия» (Литва). В ближайшее время планируется организовать презентацию этих образцов техники на выставках в Риге (Латвия) и Брно (Чехия).

В апреле планируется собрать 9 автомобилей, соответствующих экологическим нормам евро-4: один среднетоннажный автомобиль МАЗ-437137, и по четыре самосвала МАЗ-555035 и МАЗ-650136.

«На технику Минского автомобильного завода стандарта евро-4 уже поступили заказы из Болгарии, Чехии, Литвы, Латвии», — отмечается в сообщении.

Минский автомобильный завод является крупнейшим в Белоруссии производителем большегрузной автомобильной, а также автобусной, троллейбусной и прицепной техники. Всего МАЗ выпускает 250 модификаций автомобилей, 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. МАЗ в 2006г. увеличил производство автобусов и троллейбусов на 65,2% по сравнению с 2005г. — до 1 тыс. 693 ед. Производство грузовых автомобилей увеличилось на 3,6% — до 20 тыс. 963 ед. Interfax, 21.3.2007г.

— В Ярославле в четверг откроется заседание комиссии Парламентского собрания Союзного государства России и Белоруссии по экономической политике.

Как сообщили в пресс-службе постоянного комитета Союзного государства, темой обсуждения станет состояние экономического сотрудничества двух стран, а также ход реализации программы развития дизельного автомобилестроения на период до 2008г.

Программа была утверждена постановлением Совета министров Союзного государства в 2005г. Ее основными направлениями являются разработка конструкций и создание производства различных видов большегрузной автотехники, силовых агрегатов, систем, компонентов и материалов, отвечающих требованиям норм Евро-3 и Евро-4 по экологии, безопасности, экономичности и надежности, а также дизельные двигатели.

Главными исполнителями программы, которая позволит создать производства общей мощностью 61,1 тыс. автомобилей в год, стали 18 предприятий-участников финансово-промышленных групп БелРусАвто и Аэрокосмическое оборудование, на которых работают 65 тыс.чел. .

На реализацию программы необходимо 35 млрд.руб., в т.ч. 32,85 млрд.руб. — на создание мощностей и организацию производства автотехники и 2,15 млрд.руб. — на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

В обсуждении программы дизельного автомобилестроения примут участие депутаты законодательных собраний России и Белоруссии, представители министерств и ведомств обеих стран. Как ожидается, по окончании заседания его участники посетят Ярославский завод Автодизель, который поставляет дизельные двигатели, в частности, Минскому автомобильному заводу. РИА «Новости», 15.3.2007г.

— ЗАО «БелРусАвто» предлагает продлить срок реализации программы Союзного государства «Развитие дизельного автомобилестроения на период до 2008г.» до 2010г. включительно, сообщил директор белорусского представительства «БелРусАвто» Михаил Шалимо на пресс-конференции в пятницу в Минске. По его словам, это предложение вносится в связи с принятием в России технического регламента, предполагающего переход на более высокие экологические стандарты автомобильной техники — евро-3 в 2008г. и евро-4 — в 2010г. Предполагается, что вопрос о сроках реализации программы будет рассматриваться на ближайшем заседании совета министров Союзного государства.

Заместитель министра промышленности Белоруссии Валентин Гуринович, в свою очередь, заявил, что внедрение на территории РФ стандартов евро-3 и евро-4 не должно привести к отказу от использования и производства автомобилей с двигателями евро-1 и евро-2. Он пояснил, что более экологичные двигатели могут неэффективно работать в условиях северной России. «Надо позволить потребителю сделать выбор двигателя в зависимости от условий эксплуатации», — считает он. По его мнению, стимулировать потребителя к выбору более экологичных двигателей может введение дополнительного экологического налога на использование двигателей стандарта евро-1 и евро-2.

В.Гуринович также полагает, что рост стоимости российских энергоносителей не окажет определяющего влияния на ход реализации союзной программы дизельного автомобилестроения. «В связи с ростом цен на энергоресурсы рентабельность продукции в рамках программы снизится на 2-3%, но это не несет угрозы невыполнения программы», — уверен он.

Программа Союзного государства «Развитие дизельного автомобилестроения на период до 2008г.» утверждена союзным Совмином в окт. 2005г. Участниками программы являются крупнейшие белорусские и российские предприятия дизель-и машиностроения. Координатор программы — межгосударственная финансово-промышленная группа ЗАО «БелРусАвто».

Для реализации программы предусмотрены инвестиции в 35 млрд. рублей, в т.ч. на организацию производства автотехники — 32,85 млрд.руб. Источниками финансирования программы являются: бюджет Союзного государства — 1,075 млрд. рублей (в т.ч. доля Белоруссии — 0,333 млрд. рублей), собственные средства предприятий — 14,181 млрд. рублей, кредиты — 19,744 млрд.руб. В 2005-06г. бюджетное финансирование программы составило 501,3 млн.руб. В 2007г. из бюджета Союзного государства на эти цели планируется выделить 276,7 млн.руб. В 2007г., по оценке белорусского представительства постоянного комитета Союзного государства, инвестиции участников программы (собственные средства и кредиты) достигнут 4,2 млрд.руб. Interfax, 2.3.2007г.

— РУП «Минский автомобильный завод» (МАЗ) планирует в 2010г. выпустить 30 тыс. грузовых автомобилей против 23 тыс. в 2006г., сообщил заместитель министра промышленности Белоруссии Валентин Гуринович (ранее — гендиректор МАЗа) на пресс-конференции в Минске в пятни-

цу. Таким образом, рост производства грузовиков в 2010г. составит 30%.

По словам замминистра, ранее «МАЗ» планировал произвести в 2010г. 20 тыс. автомобилей. Между тем, активное развитие российского рынка и рост его потребностей позволило предприятию выпустить уже в пред.г. 23 тыс. грузовых машин и откорректировать планы на перспективу. На российском рынке «МАЗ» продает до 60% выпускаемых грузовиков, добавил он.

В.Гуринович также считает, что автозавод может быть акционирован с целью последующей приватизации только при наличии заинтересованного инвестора. «Если бы предприятием заинтересовался частный инвестор, и это дало бы толчок к модернизации, то тогда однозначно нужно проводить приватизацию», — сказал он.

С другой стороны, отметил бывший руководитель завода, известны многочисленные факты использования механизма приватизации для фактической ликвидации предприятия как конкурента. «В случае акционирования «МАЗа» нужно иметь в виду, что было много примеров, когда покупают акции, чтобы предприятия «положить», — пояснил В.Гуринович. На вопрос журналистов о предложении минэкономики Белоруссии провести в нынешнем году акционирование завода с целью последующей продажи части госдоли стратегическому инвестору, он ответил: «Я впервые слышу о предложении акционировать «МАЗ» в этом году».

Возможность приватизации «МАЗа» в 2007г. предусмотрена планом экономической стабилизации. Проект этого документа министерство экономики подготовило по поручению правительства. РУП «Минский автомобильный завод» является крупнейшим в Белоруссии и странах Восточной Европы производителем большегрузной автомобильной техники, а также автобусов, троллейбусов и прицепов. Всего «МАЗ» выпускает 250 модификаций автомобилей, 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Interfax, 2.3.2007г.

— РУП «Минский автомобильный завод» (МАЗ) в авг.-сент. 2007г. начнет серийный выпуск грузовых автомобилей с двигателями ОАО «Автодизель» стандарта евро-3, сообщил заместитель министра промышленности Белоруссии Валентин Гуринович на пресс-конференции в пятницу. По его словам, на предприятии заканчивается «доводка» ярославских двигателей. Он не исключил, что при использовании ярославских двигателей на них будет устанавливаться топливная аппаратура Bosch.

В.Гуринович отметил, что производимая на МАЗе автотехника класса евро-3 на 99% комплектуется германскими двигателями. На долю DaimlerChrysler приходится 60% поставок германских двигателей на МАЗ, добавил замминистра.

Он также сообщил, что DaimlerChrysler с 2007г. разрешил МАЗу устанавливать свои двигатели и на автомобили. Ранее двигатели этой компании могли устанавливаться только на автобусы производства МАЗа. ОАО «Автодизель» (входит в группу «ГАЗ») (ПТС: GAZA) производит дизельные моторы для грузовых автомобилей, автобусов, сельскохозяйственной и спецтехники. Основными потребителями продукции предприятия являются Минский автомобильный завод, автомобильный завод «Урал» и другие предприятия. Interfax, 2.3.2007г.

— Минский автомобильный завод (МАЗ) в 2007г. планирует увеличить производство товарной продукции на 28,6% — до 2,7 трлн. белорусских рублей, сообщили в центре общественных связей предприятия. Такой рост показателя предусматривает бизнес-план социально-экономического развития предприятия на 2007г., утвержденный на расширенном заседании коллегии министерства промышленности Белоруссии.

МАЗ в тек.г. планирует выпустить 22,254 тыс. грузовых автомобилей (рост по сравнению с показателем 2006г. на 6,1%), 8,4 тыс. единиц прицепной техники (рост на 4,9%), 1,8 тыс. автобусов и троллейбусов (рост на 6,4%), 540 автокранов (рост на 19,5%). Завод в пред.г. увеличил производство товарной продукции по сравнению с показателем 2005г. на 19% — до 2,1 трлн.бел.руб.

РУП «Минский автомобильный завод» является крупнейшим в Белоруссии и странах Восточной Европы производителем большегрузной автомобильной, а также автобусной, троллейбусной и прицепной техники. Всего МАЗ выпускает 250 модификаций автомобилей, 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Официальный курс на 12 фев. — 2142 бел. руб./1 долл. Interfax, 12.2.2007г.

— Белорусское республиканское унитарное предприятие «Производственное объединение «Гомельский завод сельскохозяйственного машиностроения» (ПО «Гомсельмаш») в 2006г. увеличило объем производства товарной продукции по сравнению с показателем 2005г. на 17,4% — до 679,2 млрд. белорусских рублей, сообщил начальник маркетинг-центра объединения Владимир Фролов. По его словам, общий объем экспорта в пред.г. вырос на 55,3% и достиг 56 млн.долл. В Россию было экспортировано сельхозтехники на 48 млн.долл. при плане на год в 46 млн.долл.

В планах объединения на 2007г. — увеличение экспортных поставок не менее чем в 2 раза по сравнению с 2006г., уточнил В.Фролов. Производственное объединение «Гомсельмаш» создано в 1978г. на базе завода «Гомсельмаш», основанного в 1930г. Оно является одним из крупнейших производителей сельскохозяйственной техники в странах СНГ и Европы. Выпускает самоходные и прицепные кормоуборочные комбайны и различные виды сельхозоборудования. Официальный курс на 23 янв. — 2140 бел. руб./1 долл. Interfax, 23.1.2007г.

Бельгия

Авиапром с РФ

Сотрудничество в авиакосмической сфере. За последние годы между российскими и бельгийскими предприятиями этой сферы все более активно развивается кооперация. В янв. 2005г. подписано соглашения между Роскосмосом и Европейским космическим агентством (ЕКА) о сотрудничестве в области космических ракетносителей, составляющей частью которого является Международный проект «Волга». Цель проекта — создание к 2009г. нового кислородно-метанового двигателя, который мог бы быть задействован при разработке и производстве новых ракетных носителей с возвращаемыми ступенями. В этом проекте с российской стороны участвуют НПО «Энергомаш», ФГУП «КБ Химавтоматика» и

ФГУП «Исследовательский центр им. Келдыша», со стороны ЕКА — бельгийская «Техспейс-Аэро», а также «Астриум» (Германия), «СНЕКМА» (Франция) и «Волво Аэро Корпорэйшн» (Швеция).

В рамках кооперации между российским «НПО Сатурн» и бельгийской «Техспейс-Аэро» создается испытательный стенд для авиационных двигателей типа СаМ-146, предназначенного для установки на российском региональном самолете «Суперджет».

31 янв. 2006г. после ратификации бельгийской стороной вступило в силу соглашение между правительствами РФ и Бельгии о сотрудничестве в области исследования и использования космического пространства в мирных целях. Наиболее перспективными областями сотрудничества в рамках этого соглашения российская сторона считает: космические науки; дистанционное зондирование Земли; разработку и производство элементов ракетных двигателей; пилотируемые космические программы (участие Бельгии по линии Европейского космического агентства в российском проекте создания перспективной пилотируемой транспортной системы).

Бельгийская сторона проявляет большой интерес к возможному сотрудничеству с российскими предприятиями по разработке и производству новых ракет-носителей в рамках отечественного проекта по созданию космического аппарата многоэтажного использования «Клипер», а также к осуществлению нового полета бельгийского астронавта в составе российского экипажа на Международную космическую станцию (полет может состояться не ранее 2009г.).

Сотрудничество России и Бельгии в области авиационного приборостроения осуществляется в следующих направлениях: Использование разработок и комплектующих бельгийских компаний «Барко» и «Аско» в комплексах бортового оборудования самолетов российского производства. Совместное проведение научных исследований и разработок российских («ГосНИИАС») и бельгийских («Барко») организаций по созданию перспективного бортового оборудования. Проведены работы по унификации ряда программно-математических продуктов. Результат этих работ — стенд-макет комплекса авионики, реализующего основные функции бортового оборудования перспективного самолета. Сотрудничество в области по интеграции технологической цепочки (завод «Элара», Чебоксары и компания «Барко»).

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Бельгийский автосалон в условиях финансового кризиса и спада продаж пытается привлечь покупателей беспрецедентной акцией. При приобретении автомобиля, вторую машину покупатель получает бесплатно.

Акцию устроил салон Cardoen в Антверпене, который занимается продажей новых автомобилей и машин с небольшим пробегом. Она началась в конце янв. и продлится до 15 дек. Согласно условиям, клиент должен приобрести новую машину, которые стоят в салоне не дешевле 22,8 тыс. евро. После этого он может выбрать себе в подарок любой автомобиль, цена которого не превышает 14 тыс. евро.

По словам директора автосалона, с началом промо-акции ежедневно к ним приходит в 10 раз больше людей, чем до этого. Причем покупатели приезжают со всей Европы. Rus.nl, 9.12.2008г.

— В Бельгии в связи с мировым финансовым кризисом продажи новых автомобилей сократились на 10%, передает (С) Reuters со ссылкой на отчет министерства торговли страны. Как сообщается в документе в комментарии, в условиях кризиса бельгийцы делают выбор в пользу подержанных автомобилей.

Ранее Европейская ассоциация автопроизводителей, объединяющая 15 крупных автомобильных компаний, призвала Еврокомиссию выделить займ в 40 млрд. евро. Необходимость оказания финансовой поддержки в условиях мирового финансового кризиса европейские автомобилестроители объясняют тем, что правительство США объявило о выделении субъектам американской индустрии 25 млрд.долл. RosInvest.Com, 14.10.2008г.

— Производство следующих поколений седана S60 и универсала V60 будет начато в бельгийском г.Гент. Не так давно Volvo объявила о сокращениях, необходимых для того, чтобы компенсировать финансовые потери, вызванные падением продаж. Это заявление заставило понервничать 4,5 тыс. рабочих бельгийского завода. Однако для того, чтобы обеспечить занятость рабочих, шведский автопроизводитель намерен начать выпуск автомобилей нового поколения именно в Бельгии.

За прошедший год компания Volvo произвела на заводе в Генте 240 000 автомобилей. В наст.вр. там выпускаются такие модели, как С30, V70, V50, S40 и S60. RosInvest.Com, 8.10.2008г.

— Компания Audi намерена модернизировать завод в Брюсселе за 200 млн. евро и подготовить его к производству модели А1. Предприятие начнет производить автомобиль к 2010г. Кроме того, компания построит завод в США. Эти меры необходимы, чтобы к 2015г. модельный ряд Audi насчитывал 40 моделей. Пока основной версией станет хэтчбек, позже появится кабриолет и маленький кроссовер. Бельгийский завод будет производить 100 000 машин А1, а при благоприятном раскладе и 120 000. www.economy.gov.ru, 10.6.2008г.

— Завод компании «Дженерал моторс» в Антверпене начнет производства легких спортивных автомобилей начиная с 2010г. Антверпенский завод будет производить автомобили, рассчитанные, в первую очередь, на рынки Восточной Европы. Эти решения были подтверждены Советом европейской дирекции американского гиганта. В планах завода в Антверпене достичь мощностей по производству 120.000 автомобилей в год, однако Совет директоров не исключает возможности увеличения объемов по производству автомобилей до 150.000 ед. в год. www.economy.gov.ru, 20.3.2008г.

— В рамках реструктуризации компании «Дженерал Моторс» планируется масштабное сокращение рабочих мест, которое затронет и бельгийские представительства компании. В настоящее время уже многие работники получили уведомление, чтобы они добровольно искали новую работу. Всего планируется сократить 74.000 рабочих мест. Массовые сокращения связаны с тем, что менеджмент компании признан неудовлетворительным, а повышение чистых прибылей руководство компании собирается компенсировать сокращением

штатов дочерних компаний. www.economy.gov.ru, 21.2.2008г.

— В связи с возросшим спросом на стальной корд в России бельгийская компания Векаерт решила построить в Липецкой особой экономической зоне завод по производству корда. С 2008 по 2013г. в проект будет инвестировано более 97 млн. евро. Производство будет запущено по окончании первой фазы строительства в 2010г.

По мнению руководства Векаерт, Липецкая обл. хорошо расположена относительно целевых рынков, имеет свободный доступ к энергоресурсам и квалифицированную рабочую силу. У Векаерт уже есть своя клиентская база среди российских шинников, которые сейчас получают корд с заводов компании в Центральной Европе, пишут «Колеса».

«Мы приняли решение построить свой собственный завод в России, потому что мы верим в потенциал этой страны», — заявил председатель совета директоров Векаерт Барон Пол Бюисс. В конце янв. делегация Векаерт во главе с г Бюиссом и гендиректором компании Бертом Де Гревсом приедет в Липецк на официальную встречу новых инвесторов с участием представителей высшего руководства России. ИА Regnum, 26.1.2008г.

— Компания Sabca, которая занимается производством оборудования в авиастроительном секторе и успешно работает в трех бельгийских провинциях (Лимбург, Брюссель и «Госселис» (Gosselies)) решила внести изменения в производство и переориентироваться на субподрядчиков, поскольку выполнение некоторых работ дешевле доверить высококвалифицированным рабочим в других странах (это производство дешевле в странах долл.ой зоны). Подразделение по производству деталей для компании уже успешно действует в Румынии. Бельгийские профсоюзы обеспокоены, что в рамках реструктуризации компании сократят 700 работников в провинции Харен (Haren) и 270 — в Госселис (Gosselies). Однако руководство компании намерено и дальше развивать субподрядные работы. L'Echo. www.economy.gov.ru, 24.10.2007г.

— В бельгийском г.Антверпен совершил первый рейс экологически чистый автобус, работающий на водороде, сообщила во вторник газета «Суар». «Услугами такого автобуса, который не шумит и не загрязняет воздух, воспользовались 30 пассажиров», — отмечается в газете.

Маршрут автобуса проходит от г.Брехем до Антверпена. Длительность поездки составляет 40 минут. С 1 июля периодичность движения автобуса составит 12 раз в день. Транспортных средств, подобных антверпенскому экологическому автобусу, насчитывается 80 по всему миру, и все они — только экспериментальные модели. РИА «Новости», 19.6.2007г.

Болгария

Автопром

Спрос на легковые автомобили в стране сейчас удовлетворяется исключительно за счет импорта новых и подержанных машин, причем ввоз последних занимает основное место в болгарском автомобильном импорте. В результате Болгария является европейским лидером по возрасту автомобильного парка.

Импорт легковых автомобилей в Болгарию

	I	II	III
1992г.	19,8	23,3	2,50
1996г.	7,6	61,9	2,99
2000г.	13,1	85,1	3,26
2002г.	14,4	131,6	3,50
2004г.	25,8	159,7	3,70
2005г.	34,9	142	3,73
2006г.*	30	110	3,75

I и II – новые и подержанные машины, тыс.ед.

III – парк в конце года, млн.ед.

* янв.-сент.

Основное место в болгарском импорте новых легковых автомобилей занимают машины среднего класса, составляющие примерно 25% всего импорта. Эти машины преимущественно поставляются французскими фирмами. Среди подержанных автомобилей наиболее высоким спросом пользуется продукция немецких компаний, на долю которой приходится около 70% импорта указанных машин.

В болгарском импорте грузовых автомобилей и автобусов доля подержанных машин является еще более высокой, чем в импорте легковых моделей. В стране ведется разработка закона, ограничивающего новые регистрации автотранспортных средств для коммерческого использования с высоким сроком службы.

Фирменная структура болгарского импорта
новых легковых и грузовых машин, а также автобусов, в ед.

	2005	2006*
Легковые	33434	28568
Peugeot.....	4672	3352
Ford	3126	2719
Toyota	2840	2905
Opel.....	2818	2543
Citroen	2795	2153
Skoda	2543	2162
Renault.....	1926	1383
Volkswagen.....	1493	1824
Lada	1193	784
Hyundai.....	1165	-
Chevrolet.....	1163	1120
Грузовые и автобусы	1506	1418
Iveco	464	600
Mercedes.....	288	369
Isuzu.....	190	56
MAN.....	164	175

* янв.-сент.

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– Один из крупнейших китайских автопроизводителей Great Wall планирует построить завод в Болгарии. Об этом, как передает (С) Reuters, заявило правительство страны по итогам переговоров премьер-министра Сергея Станишева с руководством китайской компании. Новый завод будет построен в г.Ловеч в 170 км. от Софии. Инвестиции в проект составят 80 млн. евро; строительные работы начнутся уже в I кв. 2009г. Ожидается, что на предприятии будет занято 1500 чел. Какие именно модели планируется собирать, стороны не сообщили.

В апр. этого года компания Great Wall заявила, что намерена диверсифицировать производство, сделав акцент на сборке легковых пассажирских автомобилей. Объем инвестиций в модернизацию существующих и создание новых производствен-

ных линий должен составить 10 млрд. юаней (1,1 млрд. евро). RosInvest.Com, 10.12.2008г.

– Сердобский машиностроительный завод (Сердобск, Пензенская обл.) и болгарское предприятие «БолканкорРекорд» подписали соглашение о совместном производстве автопогрузчиков на территории Пензенской обл. Об этом сообщили в пресс-службе администрации области. Соглашение подписано 9 окт. 2008г. в рамках Российской национальной выставки в Болгарии.

В результате реализации данного соглашения прирост в экономику Пензенского региона составит 500-600 млн. руб. Также в ходе выставки правительство прошли переговоры между торгово-промышленной палатой (ТПП) Пензенской обл. и ТПП Румынии о совместной деятельности.

Ожидаются переговоры о взаимовыгодном сотрудничестве между пензенской делегацией с ТПП республик Македония и Болгария. ИА Regnum, 10.10.2008г.

– Российский машиностроительный холдинг «Концерн «Тракторные заводы» представит свою продукцию на международной выставке машиностроения Machine Building в Болгарии, сообщает в пресс-релизе компании.

«Продукция предприятий, входящих в холдинг, будет представлена торгово-сервисной компанией «Четра – Комплектующие и запасные части» («Четра-КЗЧ») на выставке машиностроения Machine Building, которая пройдет с 29 сент. по 4 окт. 2008г. в рамках Международной технической ярмарки «ITM 2008» в Болгария», – говорится в сообщении.

По словам пресс-службы, «Четра-КЗЧ» совместно с партнером – компанией «СуперНоваМ» представит в Болгарии современную линейку комплектующих к гусеничной промышленной технике производства Чебоксарского агрегатного завода, завода «Промтрактор» и Курганского машиностроительного завода, входящих в состав холдинга «Концерн «Тракторные заводы».

«Четра-КЗЧ» – крупнейший мировой поставщик комплектующих и запасных частей к гусеничным промышленным, трелевочным и с/х тракторам, экскаваторам, а также к трубоукладчикам отечественного и импортного производства. Поставщиками компании являются такие предприятия как Алтайский моторный завод, Владимирский моторо-тракторный завод, Чебоксарский агрегатный завод, Курганский машиностроительный завод, «Промтрактор», Волгоградский тракторный завод, Красноярский комбайновый завод. Продукция «Четра-КЗЧ» пользуется стабильным спросом не только в России и СНГ, но и в 38 странах, уточняется в пресс-релизе. РИА «Новости», 4.9.2008г.

Бразилия

Автопром-2007

Автомобильная промышленность Бразилии продолжает оставаться одним из самых динамично развивающихся секторов экономики, оказывая положительное влияние на экономический рост страны в целом. По производству автомобилей страна занимает первое место в Латинской Америке и 8 место в мире, вплотную приблизившись к таким лидерам мирового автопрома, как Франция и Испания.

Основные предприятия по производству автомобилей, с/х машин, компонентов и запасных частей сосредоточены в 8 штатах: Баия – 1, Гояс – 2, Рио-Гранде-ду-Сул – 9, Парана – 6, Сан-Паулу – 19, Рио-де-Жанейро – 3, Сеара – 1, Минас-Жерайс – 6. Всего 24 компании, представленные в автомобильной промышленности страны, имеют 46 производственных подразделений: 26 – по производству автомобилей, 11 – по производству с/х машин, 9 – по производству компонентов и запасных частей.

В соответствии с данными Национальной ассоциации производителей автомобилей (Anfavea – Anfavea) годовой объем производства автомобилей в Бразилии в 2007г. составил 2,97 млн.ед.

Класс автомобиля	2007	2006	07/06, %
легковые	2 797 321	2 471 224	13,2
грузовые	136 760	106 001	29,0
автобусы	38 741	33 809	14,6
всего	2 972 822	2 611 034	13,9

По количеству произведенных автомобилей в число ведущих компаний традиционно входят дочерние предприятия транснациональных корпораций. Так, в 2007г. в классе легковых автомобилей наибольшее количество транспортных средств сошло с конвейеров компаний: «Фиат» – 523 184 ед., «Фольксваген» – 491 788, «Дженерал Моторс (Шевроле)» – 444 904, «Форд» – 175 106.

В классе легких коммерческих автомобилей наилучшие показатели были получены производственными подразделениями «Фиат» – 84 372, «Форд» – 71 989, «Дженерал Моторс (Шевроле)» – 53 750, «Фольксваген» – 48 445.

Ведущие места в классе грузовых автомобилей распределились: «Даймлер Крайслер (Мерседес-Бенс)» – 31 166, «Фольксваген» – 29 676, «Форд» – 18 585, и автобусов: «Даймлер Крайслер (Мерседес-Бенс)» – 12 607, «Фольксваген» – 6 779, «Аграле» – 3 442.

В 2007г. продолжился уверенный рост продаж автомобилей на внутреннем рынке страны. Всего было продано 2 462,7 тыс.ед., что значительно превысило показатель прошлого года, увеличение на 27,8% (1 975,2 тыс.ед. 2006г.).

Второй год подряд самыми продаваемыми моделями становятся автомобили фирмы «Фиат», которая продолжает занимать более четверти рынка легковых и легких коммерческих автомобилей. За итальянским концерном следуют «Фольксваген», «Дженерал Моторс» и «Форд». В классе грузовиков и автобусов главенствующее положение на внутреннем рынке занимают компании «Мерседес Бенц (Даймлер Крайслер)» и «Фольксваген».

Среди производимых легковых автомобилей наибольшее количество занимают автомобили с объемом двигателя менее 1000 куб.см.-54%, с объемом двигателя от 1000 до 2000 куб.см.-44,6% и более 2000 куб.см.-1,4%.

В стране производятся автомобили, работающие на бензиновом и дизельном топливе, спирте и газе, а так же «биодизеле» – вид топлива, вырабатываемого из растительного сырья. Ведутся масштабные работы по созданию и переходу на двигательные установки, способные работать на всех видах топлива. В 2007г. в Бразилии уже не выпускались модели, работающие только на спирте. Наблюдается тенденция перехода к моделям, способным работать на смешанном типе топлива (в основном на бензине и этаноле). Так 10,5% всех

произведенных в 2007г. автомобилей потребляют бензин, 3,9% – дизельное топливо и 85,6% автомобилей оборудованы двигательными установками, способными работать на нескольких видах топлива. С 2003 по 2007г. в Бразилии было продано 4,6 млн.ед. автотранспортной техники работающей на смешанном типе горючего (бензине, спирте и газе).

В 2007г. общий объем экспорта предприятий автомобильной промышленности и с/х машиностроения, входящих в Anfavea, достиг 13,2 млрд.долл., что на 8,7% больше показателя 2006г. При этом второй год подряд отмечается снижение количества поставленных за рубеж транспортных средств. В 2007г. на экспорт было поставлено на 6,6% меньше автотранспортной техники, чем в 2006 (786,8 тыс.ед. в 2007г.; 844,7 тыс.ед. в 2006г.; 897,1 тыс.ед. – в 2005г.). Одной из главных причин уменьшения поставок на экспорт (в основном в США) является устойчивая тенденция повышения курса национальной валюты по отношению к долл., на фоне ипотечного и финансового кризисов, вследствие чего уменьшился спрос на внутреннем рынке Соединенных Штатов на технику, поставляемую из Бразилии. Однако, за счет роста количества проданной за рубеж с/х техники (в другие страны) наблюдается увеличение экспортных доходов.

Развитие автомобильной промышленности Бразилии характеризуется перераспределением производственных мощностей по территориальному признаку и созданием благоприятных условий для инвестиций. Правительства штатов и муниципалитетов образований заинтересованы в строительстве на своей территории новых предприятий с целью привлечения финансовых средств и создания рабочих мест. Так, в 2007г. в г. Анаполис (шт. Гойас) был запущен в эксплуатацию завод южнокорейской компании «Хьюндай» – «Хьюндай КАОА Монтадора де Веикулос». Фабрика по сборке автомобилей рассчитана на выпуск пяти моделей с объемом производства 100 тыс.ед. в год. До 2010г. «Хьюндай» планирует инвестировать в развитие бразильского филиала 600 млн.долл. и создать более 6000 рабочих мест.

Совместное предприятие «Пежо-Ситроен» объявило о своей стратегии развития в южноамериканском регионе – войти в первую тройку производителей в Бразилии, удвоив свои производственные мощности до 2010г., и инвестировав в отрасль более 500 млн.долл.

Компания «Форд Мотор Бразил» сделала заявление о том, что в ее планы входит приобретение фабрики по производству легких коммерческих автомобилей фирмы «Троллер» и в период 2008-10гг. корпорация инвестирует в модернизацию и развитие предприятий около 1 млрд.долл.

Основной упор бразильские специалисты делают на создание центров разработки автомобильных технологий, как собственных, так и совместно с лидерами мирового автопрома. Так компания «Рено ду Бразил» совместно с бразильскими инженерами создали в штате Парана высокотехнологичный центр по разработке автомобилей, предназначенных для производства в Латинской Америке. Фирма «Скания Латин Америка» и национальный центр Университета Сан-Паулу проводят городские испытания автобусов с двигательными установками, работающих на «биодизеле». Данное

топливо дешевле бензина и дизельного топлива, и имеет очень важное преимущество, особенно в городских условиях — не загрязняет окружающую среду, т.е. является экологически чистым.

Несмотря на значительные достижения, автомобильная промышленность имеет существенный потенциал для своего роста. Спрос на современные, надежные и относительно дешевые автомобили продолжает увеличиваться. В стране на 7 жителей приходится всего один автомобиль, что хуже аналогичных показателей Аргентины и Мексики (один автомобиль на 5 жителей), и значительно хуже показателей развитых стран (один автомобиль на 1-2 жителей). Поэтому правительство страны совместно с производителями рассматривают различные меры по привлечению инвестиций в отрасль, совершенствованию нормативной базы и созданию гибких условий в области налогообложения. Федеральное правительство, понимая важность развития регионов, оказывает им всестороннюю поддержку, предоставляя возможность самостоятельно определять политику взаимоотношений с компаниями, а также осуществляя государственные программы финансирования.

По оценкам специалистов Anfavea производство автомобилей в 2008г. должно составить 3,24 млн.ед., что на 8,9% больше показателя 2007г., продажи на внутреннем рынке могут достичь 2,88 млн.ед. (рост 17,5%). Всего в отрасли в 2007г. было занято 120 245 чел.

Продажи автомобилей на рынке Бразилии побили рекорды всех предыдущих лет. Впервые в стране было произведено 3 млн. автомобилей (рост на 14%) и продано 2,5 млн. машин, что на 29,3% превышает показатели пред.г.

Производство автомобилей в Бразилии по компаниям и типам в 2007г., тыс. шт.

	I	II	III	IV	V	VI
Agrale SA	6,2	-	-	0,8	5,3	-
Fiat Automoveis SA	717,8	610,3	107,5	-	-	-
Ford Motor Co Brazil	313,2	191,6	94,5	27,1	-	-
General Motors do Brasil Ltda	577	470	106,9	-	-	-
Honda Automoveis do Brasil Ltda	106	106	-	-	-	-
International Caminhoes do Brasil	1,1	-	-	1,1	-	-
Iveco Mercosul Ltda	6,2	-	0,9	5	0,3	-
Mercedes-Benz do Brasil Ltda	67,4	8,3	37,2	18	3,8	-
MMC Automotores do Brasil SA	22,5	-	22,5	-	-	-
Nissan do Brasil Automoveis Ltda	9,1	-	9,1	-	-	-
Peugeot Citroen do Brasil SA	116,5	112,9	3,6	-	-	-
Citroen	51,3	50,3	1	-	-	-
Peugeot	65,2	62,6	2,6	-	-	-
Renault do Brasil SA	97,5	90,8	6,6	-	-	-
Scania Latin America Ltda	18,4	-	15,8	0,2	2,5	-
Toyota do Brasil Ltda	56	56	-	-	-	-
Volkswagen do Brasil Ltda	797	742,3	54,7	-	-	-
Volkswagen Caminhoes e Onibus	47,2	-	39,3	7,7	0,2	-
Volvo do Brasil Veiculos Ltda	11,8	-	10,6	0,3	0,9	-

Примечание. I — всего, II — легковые автомобили (включая минивэны), III — легкие коммерческие автомобили (пикапы и фургоны на базе легковых автомобилей), IV — грузовые автомобили всех типов, V — городские автобусы, VI — междугородные автобусы.

Источник — Associacao Nacional dos Fabricantes de Veiculos Automotores (Anfavea), 2008г.

Сбыт автомобилей в Бразилии в 2007г. по фирмам, тыс.шт.

Всего	Легк. авто		Пикап. и фург.		Груз. авто		Автобусы
	I	II	I	II	I	II	
	I	II	I	II	I	II	
Всего	2444,4	-	-	-	-	-	-
Agrale SA	4,1	-	-	-	0,6	-	3,4

Fiat Automoveis SA	612,7	526,8	85,9	-	-	-	-
Ford Motor Co Brasil	258,5	135,9	33,5	57,2	13,3	18,6	-
General Motors do Brasil Ltda (Chevrolet)	519,2	419,8	44	48,6	6,8	-	-
Honda Automoveis do Brasil Ltda	88	84,6	1,6	-	1,8	-	-
Iveco Mercosul Ltda	6,4	-	-	-	6,4	0,01	0,2
Land Rover do Brasil Ltda	2,7	-	-	0,02	2,7	-	-
Mercedes-Benz do Brasil SA	49	-	2,3	-	6,1	28	12,6
MMC Automoveis Automotores do Brasil SA (Mitsubishi)	28,6	-	0,3	24	4,3	-	-
Nissan do Brasil Automoveis Ltda	5,6	-	2	3,2	0,4	-	-
Peugeot Citroen do Brasil SA	132,3	-	-	-	-	-	-
Citroen	51,7	38,1	12,3	1,3	-	-	-
Peugeot	80,6	55,7	22,2	1,6	1,1	-	-
Renault do Brasil SA	76,7	71,4	0,5	3,9	1	-	-
Scania Latin America Ltda	-	-	-	-	6,5	-	1
Toyota do Brasil Ltda	68,8	39,5	0,7	-	28,6	-	-
Volkswagen do Brasil Ltda	539,7	-	-	-	-	-	-
Audi	1,7	0,2	1,4	0,1	-	-	-
Volkswagen538	451,8	37,1	49	-	0,1	-	-
Volkswagen Caminhoes E Omnibus	36,5	-	-	-	29,7	-	6,8
Volvo do Brasil Veiculos Ltda	8,1	-	-	-	7,9	-	0,3

Примечание. I — автомобили местного производства, II — импортные автомобили.

Источник — Associacao Nacional dos Fabricantes de Veiculos Automotores (Anfavea), 2008г.

В 2007г. бразильский экспорт легковых автомобилей составил 789,4 тыс.шт., что на 6,8% ниже показателей 2006г. (842,8 тыс.). Прогноз на текущий год предусматривает рост экспорта только на 5% из-за колебаний ам.долл. Импорт легковых автомобилей вырос на 88,2% и составил 267,9 тыс. Данная тенденция сохранится и в 2008г.

Экспорт автомобилей из Бразилии по компаниям и типам в 2007г., тыс.шт.

	I	II	III	IV	V	VI
Agrale SA	1,9	-	-	0,3	1,6	-
Fiat Automoveis SA	102,6	80,8	21,8	-	-	-
Ford Motor Co Brazil	105,2	46,9	42,8	8,4	-	-
General Motors do Brasil Ltda	131,5	75,3	56,2	-	-	-
Honda Automoveis do Brasil Ltda	22,8	22,8	-	-	-	-
International Caminhoes do Brasil	1	-	-	-	1	-
Iveco Mercosul Ltda	2,5	-	-	1,8	0,7	-
Mercedes-Benz do Brasil Ltda	27,3	8,2	9,4	6,9	2,5	-
Nissan do Brasil Automoveis Ltda	5,5	-	5,5	-	-	-
Peugeot Citroen do Brasil SA	12,8	12,8	-	-	-	-
Citroen	9,8	9,8	-	-	-	-
Peugeot	3,1	3,1	-	-	-	-
Renault do Brasil SA	36	33,2	2,8	-	-	-
Scania Latin America Ltda	10,8	-	9,2	0,1	1,5	-
Toyota do Brasil Ltda	20,8	20,8	-	-	-	-
Volkswagen do Brasil Ltda	294,1	287,6	6,6	-	-	-
Volkswagen Caminhoes E Onibus	10,8	-	9,6	1,1	0,1	-
Volvo do Brasil Veiculos Ltda	3,7	-	2,8	0,4	0,6	-

Примечание. I — всего, II — легковые автомобили (включая минивэны), III — легкие коммерческие автомобили (пикапы и фургоны на базе легковых автомобилей), IV — грузовые автомобили всех типов, V — городские автобусы, VI — междугородные автобусы.

Источник — Associacao Nacional dos Fabricantes de Veiculos Automotores (Anfavea), 2008 г.

Бесспорным лидером по росту продаж на внутреннем рынке легковых автомобилей, составивших в 2007г. 2 млн. шт., стала компания Fiat (+27%). В данной рыночной нише на долю этой компании пришлось 26,4%, Volkswagen — 24,9% и General Motors — 22,5%. Более скромные доли у

Ford – 8,9%, Honda (%) – 4,2, Peugeot – 3,8, Renault – 3,5, Citroen – 2,4 и Toyota – 2,2. В 2007г. самой продаваемой моделью стала Volkswagen Gol (243 тыс.шт.), затем следуют Fiat Palio (222 тыс.), Fiat Uno (128 тыс.), Volkswagen Fox (126 тыс.) и Chevrolet Celta (126 тыс.).

Прогноз на 2008г. предусматривает увеличение продаж в Бразилии легковых автомобилей и многоцелевых машин на их базе на 15 и 20% соответственно. Для грузовиков и автобусов этот показатель может возрасти на 10%, тогда как в 2007г. прирост продаж автобусов составил 20%, а грузовых автомобилей – до 30%. Лидером продаж грузовиков является компания Mercedes-Benz – 31% рынка, затем следуют Volkswagen – 29,6% и Ford – 19,5%. В автобусной нише доминируют германские марки – Mercedes-Benz (52%) и Volkswagen (27,8%).

Национальный статистический институт INS (А.К.) со ссылкой на Anfavea приводит следующие данные, где I – 2006г., II – 2007г. и III – прирост в 2007г. по отношению к 2006г. (тыс.шт.):

	I	II	III
Внутренние продажи ¹	1927,7	2462,7	27,8
Легковые и многоцелевые на их базе.....	1831,7	2341	27,8
Грузовые.....	76,3	98,5	29,2
Автобусы	19,8	23,2	17,4
Производство	2611	2972,8	13,9
Импорт	142,4	267,9	88,2
Экспорт	842,8	786,8	-6,6

¹В совокупности все вновь зарегистрированные автомобили как местного производства, так и импортные.

Источник – Associacao Nacional dos Fabricantes de Veiculos Automotores (Anfavea), 2008 г.

После того, как японские Honda и Toyota развернули в Бразилии массовое производство легковых автомобилей, корпорация GM потеряла в данной стране свои лидерские позиции в сегменте автомобилей класса «люкс». Чтобы восполнить отставание, GM подготовила к производству обновленную Chevrolet Vectra, построенную на базе модели Opel Astra и оснащенную модернизированными двигателями.

Chevrolet Vectra стала противовесом таким моделям, как Honda Civic с двигателем объемом 1,8 л. мощностью 140 л.с. и недорогой Toyota Corolla. Однако GM была вынуждена также незначительно снизить цены на свои модели.

Если ранее модель Chevrolet Vectra Elite оснащалась двигателем рабочим объемом 2,4 л. мощностью 150 л.с. с комбинированной топливной системой (с использованием этанола) или бензиновым мотором мощностью 146 л.с. стоимостью 81372 реал. (31630 евро), то в наст.вр. эта модель оснащается двигателем рабочим объемом 2 л. мощностью 128 л.с. с комбинированной топливной системой или бензиновым мотором мощностью 121 л.с. стоимостью 76 527 реал. (29 747 евро). GM Brazilia также комплектует свои модели навигационными системами GPS.

В Восточной Европе этот же автомобиль Astra Sedan продается как топ-модель под названием Cosmo с двигателем рабочим объемом 1,8 л. типа Ecotec мощностью 140 л.с. по цене 23 517 евро, что равно стоимости престижной модели Citroen C4 Pallas.

В 2008г. в Бразилии будет произведено 3,23 млн. автомобилей (+9% по отношению к 2007г.) и продано 2,89 млн. шт. (+18%); производственные

мощности составят 3,5 млн. машин. По оценке германского агентства Bundesagentur fur Ausenwirtschaft, для увеличения производственных мощностей до 5 млн. автомобилей в год необходимы инвестиции в 15 млрд.долл.

Группа Fiat в нояб. 2007г. обнародовала свой инвестиционный план, по которому за 2008-10гг. она сделает капиталовложения в 5 млрд. реал, (2 млрд. евро). В основном средства будут направлены в автостроительный комплекс в г. Бетим (шт. Минас-Жерайс) для расширения производственных мощностей с 720 тыс. до 1 млн. машин к 2010г. Помимо этого, некоторая сумма будет вложена в завод грузовых автомобилей отделения Iveco в г. Сете-Лагоаш. По информации газеты Estado de Sao Paulo, это сделано в целях противостояния компаниям Toyota и Hyundai, которые также построили и расширяют свои автозаводы в Бразилии.

Французский концерн PSA Peugeot Citroen заявил в дек. 2007г. о том, что инвестирует только в 2008г. 120 млн. реал, в свой автозавод в г. Порто-Реал (шт. Рио-де-Жанейро) с целью увеличения производственной мощности со 100 тыс. до 150 тыс. автомобилей в год. В сент. пред.г. PSA принял инвестиционный план в сумме до 500 млн.долл. для его предприятий в странах Mercosur, согласно которому до 2010г. доля продаж на региональном рынке увеличится с 6 до 11%, а совокупные мощности возрастут с 300 тыс. до 500 тыс.шт. в год.

Другой французский производитель – Renault в нояб. 2007г. увеличил свой инвестиционный пакет на 2006-09гг. на 190 млн. реал., доведя его сумму до 1 млрд. Намечено освоение линейки новых моделей, в т.ч. Sandero, которые поступят в 2009г. как на рынок Бразилии, так и на экспорт, в частности в ЮАР и Мексику. Renault инвестирует 100 млн. евро в соседней Аргентине.

В окт. 2007г. компания Volkswagen приняла на 2007-11гг. План дополнительных капиталовложений в свои бразильские автозаводы в 700 млн. реал, с целью доведения общей суммы до 3,2 млрд. Основная доля инвестиций будет направлена на создание и освоение новой продукции, а оставшаяся предназначена для оптимизации производственного процесса. 20% указанных инвестиций будут предоставлены материнской компанией из Германии, остальные будут вложены бразильской дочерней компанией из собственных и заимствованных средств.

В дек. 2007г. германский производитель объявил о дополнительных капиталовложениях до 2012г. в 1 млрд. реал, в завод грузовых автомобилей в г. Резенде (шт. Рио-де-Жанейро), принадлежащий дочерней фирме Volkswagen Caminhoes e Onibus для увеличения его производственной мощности с 40 тыс. до 210 тыс. грузовых автомобилей и автобусов ежегодно. В тек.г. указанный завод намерен увеличить производство легких грузовиков и автобусов на их базе на 20%. Производство расширяется с целью увеличения объемов экспортных поставок как грузовиков, так и легковых автомобилей. Его прямой конкурент – американская компания Ford Motor также намерена укрепить свои позиции на бразильском рынке грузовиков и пикапов, инвестируя 300 млн. реал, в освоение новых моделей.

General Motors Brazilia совместно с официальными представителями шт. Санта-Катарина и г. Жуанвиль объявили о решении построить новый

завод по производству современных двигателей и автомобильных комплектующих общей площадью до 500 тыс. кв. м. Запланированная производственная мощность — 120 тыс. двигателей и 50 тыс. головок цилиндров в год. Пуск завода в эксплуатацию назначен на IV кв. 2009г. Ориентировочная стоимость предприятия составляет 200 млн. долл. Значительный прирост отмечен в производстве автомобильных комплектующих. По данным Бразильской ассоциации производителей автомобильных компонентов, в 2007г. оно увеличилось на 20% и достигло 35,7 млрд. долл. (+18% в 2006г.). По прогнозу на 2008г., данный показатель в реалах вырастет на 8%, в т.ч. 63,4% произведенной продукции будет направлено бразильским производителям автомобилей, 12,5% — на вторичный рынок и 16% — на экспорт. В 2007г. экспорт автокомпонентов вырос на 2% и составил 8,9 млрд. долл., тогда как их импорт — на 32,8% — до 9 млрд. Такая же тенденция будет прослеживаться и в 2008г.

Германия является традиционным направлением экспорта компонентов; в 2007г. на ее долю пришлось 39,9% и по сравнению с пред.г. экспорт в ФРГ увеличился на 1,4 млрд. долл.

В пред.г. инвестиции в бразильское производство автозапчастей составили 1,35 млрд. долл. (в 2006г. — 1,3 млрд.). При этом мощности выросли на 85 и 83% соответственно. Чтобы избежать проблем с поставками компонентов, необходимо инвестировать в отрасль от 1,8 до 2,4 млрд. реал.

Бразильский филиал германской компании Wurth намерен инвестировать в 2008г. до 200 млн. реал. С 2003г. среднегодовой прирост производства у компании составлял 30%. В 2006г. Wurth произвел компонентов на 70 млн. реал., а число занятых увеличилось за год до 1,5 тыс. БИКИ, 18.9.2008г.

Автопром-2006

В 2005г. выпуск автомобилей в Бразилии достиг рекордного уровня — 2,6 млн. шт., что почти на 9% выше, чем в пред.г. Однако в янв.-сент. 2006г. по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года прирост их производства (1,8 млн. шт.) на бразильских предприятиях составил лишь 2,3%. Замедление развития автомобилестроения Бразилии обусловлено снижением выпуска легковых машин, а также уменьшением экспортных продаж.

Промышленность автомобильных комплектующих в Бразилии также характеризуется высокими темпами роста. Основное внимание в отрасли уделяется выпуску деталей внутренней отделки, а также компонентов систем безопасности.

В 2006г. объем инвестиций в автомобилестроение Бразилии равнялся 1,4 млрд. долл., т.е. снизился по сравнению с предыдущим годом. Наиболее крупные программы в отрасли осуществляют компании (в скобках — сумма инвестиций) Fiat и Volkswagen (обе — по 2500 в млн. реал.), DaimlerChrysler (520 в млн. реал.), Renault (360 млн. долл.) и Nissan (150 млн. долл.). Главные задачи инвестиционных программ заключаются в освоении выпуска новых моделей и расширении производственных мощностей.

В 2006г. продажи автомобилей в Бразилии характеризовались двузначными цифрами темпа прироста. Непрерывное повышение спроса на автомобили в стране обусловлено прежде всего низ-

кими кредитными ставками, а также непрерывным обновлением модельного ряда у фирм-поставщиков.

В янв.-сент. 2006г. новые регистрации легковых и легких коммерческих машин увеличились на 11,4% по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года, а автобусов — на 32,5%; в то же время продажи грузовых автомобилей снизились на 10,4%. По мнению экспертов, в 2007г. продажи легковых и легких коммерческих автомобилей достигнут такого же уровня, как и в рекордном 1997г. (1,9 млн. шт.). С целью стимулирования спроса отраслевая ассоциация Anfavea добивается снижения кредитных ставок и увеличения срока кредитования; почти 70% продаж автомобилей в Бразилии осуществляется в кредит.

Импорт автомобильных комплектующих в Бразилию в янв.-авг. 2006г. равнялся 4,4 млрд. долл., что на 1,1% больше по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года. Основным иностранным поставщиком этих изделий в страну в настоящее время остается ФРГ; в общем импорте ее доля в течение указанного периода 2006г. снизилась до 16,9% против 18,8% в 2005г.

В 2006г. на бразильском рынке автомобильных комплектующих наблюдалось ослабление позиций поставщиков из европейских стран при одновременном укреплении позиций США, Японии и других стран Азии. Так, в янв.-авг. 2006г. ввоз в Бразилию автомобильных комплектующих из КНР и Республики Корея увеличился соответственно на 63,4 и 40,6% по сравнению с тем же периодом пред.г.

В 2005г. продажи автомобильных комплектующих в Бразилии равнялись 24,2 млрд. долл., т.е. выросли на 30,5% по сравнению с предыдущим годом; в 2006г. продажи достигли 28,2 млрд. долл. (рост на 16,5%); по сравнению с 24,2 млрд. с тем же периодом пред.г. 61% комплектующих в Бразилии приобретает автомобильостроительными компаниями. В 2006г. инвестиции в производство автомобильных комплектующих оценивались в 1,3 млрд. долл.

Особым спросом в Бразилии пользуются комплектующие, повышающие уровень комфорта, в частности климатические установки, автоматические стеклоподъемники и CD-плееры. С сент. 2006г. компании Guia Rodas и Maplink предлагают спутниковые навигационные системы на основе GPS, охватывающие примерно 70 городов; их цена составляет 2,8 тыс. реал.

Высокими темпами в стране растут продажи систем безопасности, особенно для средних машин и класса «люкс» (в частности, подушки безопасности и тормозные системы ABS). В середине 2006г. 12% бразильских автомобилей использовали системы ABS (в 2004г. — лишь 6%).

В середине 2007г. компания Bosch намеревается приступить к выпуску систем ABS на предприятии в г. Кампинуш (шт. Сан-Паулу); затраты на сооружение предприятия годовой мощностью 250 тыс. шт. составили 25 млн. реал.

БИКИ 23.8.2007г.

Автомобильная промышленность, развитие которой активно начато 50 лет назад, традиционно занимает одно из ведущих мест в экономике страны. По производству автомобилей Бразилия занимает первое место в Латинской Америке и 8 место

в мире. Основные предприятия по производству автомобилей, с/х машин, компонентов и запасных частей сосредоточены в 7 штатах: Баия – 1, Гояс – 2, Рио-Гранде-ду-Сул – 8, Парана – 6, Сан-Пауло – 19, Рио-де-Жанейро – 3, Минас-Жерайс – 6. Всего 24 компании, представленные в автомобильной промышленности страны, имеют 45 производственных подразделений: 25 – по производству автомобилей, 11 – по производству с/х машин, 9 – по производству компонентов и запасных частей.

В соответствии с данными Национальной ассоциации производителей автомобилей (Anfavea) годовой объем производства автомобилей в Бразилии в 2006г. составил 2,61 млн.ед.

Класс автомобиля	2006	2005	%к пред.г.
легковые.....	2 466 865	2 375 142	3,9
грузовые.....	105 579	117 892	-10,4
автобусы.....	33 876	35 266	-3,9
всего.....	2 606 320	2 528 300	3,1

По количеству произведенных автомобилей в число ведущих компаний традиционно входят дочерние предприятия транснациональных корпораций. В 2006г. в классе легковых автомобилей наибольшее количество транспортных средств сошло с конвейеров компаний: «Фиат» – 404 181ед., «Фольксваген» – 374 714, «Дженерал Моторс (Шевроле)» – 37 4071, «Форд» – 141 475.

В классе легких коммерческих автомобилей наилучшие показатели были получены производственными подразделениями «Форд» – 64 319 ед., «Фиат» – 61 362, «Фольксваген» – 38 098, «Дженерал Моторс (Шевроле)» – 35 845.

Ведущие места в классе грузовых автомобилей: «Даймлер Крайслер (Мерседес-Бене)» – 27 401 ед., «Фольксваген» – 25 749, «Форд» – 19 817; и автобусов: «Даймлер Крайслер (Мерседес-Бене)» – 19 853, «Фольксваген» – 5942, «Аграле» – 3762. (Данные по грузовым автомобилям и автобусам – на дек. 2006г.).

В 2006г. зафиксирован значительный рост продаж автомобилей на внутреннем рынке страны. Всего было продано 1925,3 тыс.ед., что превысило показатель прошлого года на 12,4%. Второй год подряд самыми продаваемыми моделями становятся автомобили фирмы «Фиат», которая занимает 25,4% рынка легковых и легких коммерческих автомобилей. Компания в 2006г. продала 465 562 ед. транспортных средств, что на 15% больше показателей 2005г. (404 803 ед.). За итальянским концерном следуют «Фольксваген», «Дженерал Моторс» и «Форд». В классе грузовиков и автобусов главенствующее положение на внутреннем рынке занимают компании «Мерседес Бенц (Даймлер Крайслер)» и «Фольксваген».

Среди производимых легковых автомобилей наибольшее количество занимают автомобили с объемом двигателя менее 1000 куб.см. - 56,2%, с объемом двигателя от 1000 до 2000 куб.см. - 48,4% и более 2000 куб.см. – 1,4%.

В стране производятся автомобили, работающие на бензиновом и дизельном топливе, спирте и газе, а так же так называемом «биодизеле» – топливе, вырабатываемом из растительного сырья. Ведутся масштабные работы по созданию и переходу на двигательные установки, способные работать на всех видах топлива. Так фирма «Фиат» уже выпускает модель автомобиля с двигателем, способным работать на всех имеющихся видах топли-

ва. Отмечается рост производства автомобилей, работающих на газе. Согласно данным, опубликованным «Анфавеа», 17,3% всех производимых автомобилей работает на бензине, 0,1% – на спирте, 4,5% – на дизеле и 78,1% автомобилей способны потреблять несколько видов топлива. С 2003 по 2006г. в Бразилии было продано уже 2,6 млн.ед. автотранспортной техники работающей на смешанном типе горючего (бензине, спирте и газе).

В 2006г. общий объем экспорта предприятий автомобильной промышленности и с/х машиностроения достиг 12,1 млрд.долл., что на 8,4% больше показателя 2005г. По общему количеству поставленных за рубеж транспортных средств отмечается спад на 5,8% (844,7 тыс.ед. в 2006г., 897,1 тыс.ед. – в 2005г.). Основной спад экспортных поставок наблюдался в классе легковых и легких коммерческих автомобилей (-5,9%), и автобусов (-14,6%). В классе грузовых автомобилей, наоборот, рост количества транспортных средств поставленных за пределы страны составил 0,9%. Специалисты отмечают, что одной из главных причин уменьшения поставок на экспорт является повышение курса национальной валюты по отношению к долл., вследствие чего снизилась конкурентоспособность машин на внешнем рынке.

Производство автомобилей в 2007г. должно достичь 2,73 млн.ед., что на 3,8% больше показателя 2006г., продажи на внутреннем рынке могут достичь 2,06 млн.ед. (рост 7,7%). Всего в отрасли в 2006г. было занято 106 700 чел.

Бразильская автомобильная промышленность показала значительные успехи, особенно на рубеже 90гг. В 2006г. автопром Бразилии занял 8 место в мировом рейтинге по производству автомобилей, 8 место по объему внутренних продаж, 10 место по объему поставляемых на экспорт транспортных средств. По производству автобусов, несмотря на некоторый спад в этом секторе, Бразилия занимает 2 место в мире, уступая только Китаю, в сегменте компактных автомобилей 5 место и 6 место по производству грузовых автомобилей.

В области разработки альтернативных видов топлива и двигательных установок, способных работать на данном топливе, бразильские ученые достигли высоких результатов. Проводятся испытания двигательных установок городских автобусов, работающих на «биодизеле» – топливе, альтернативному топливу, вырабатываемому из углеводородного сырья. Данное топливо значительно дешевле бензина и дизтоплива, и имеет очень важное преимущество, особенно в городских условиях – не загрязняет окружающую среду, т.е. является экологически чистым.

Сельхозтехника

Развитию аграрного сектора Бразилии в немалой степени способствует наличие в стране собственного современного с/х машиностроения. Бразилия сегодня практически полностью обеспечивает себя тракторами и другой с/х техникой, значительная часть продукции отрасли экспортируется.

До конца 20 века лидером с/х машиностроения оставался штат Сан-Пауло, строительство новых заводов изменило картину распределения производства по стране. Производственные мощности отрасли сконцентрированы в трех субъектах Федерации: 52,4% машин выпускается в штате Рио

Гранде ду Сул, 21,7% в штате Сан-Пауло, 14,5% в штате Парана.

В конце 90гг. ведущие бразильские специалисты прогнозировали объем производства отрасли 100 тыс.ед. техники к 2005-07гг., 80% из которых могло быть реализовано на внутреннем рынке для обеспечения планируемого сбора урожая в 100 млн.т. зерновых культур. Однако этот прогноз в силу ряда причин оказался несостоятельным. В 2000г. было произведено 35.5 тыс.ед. техники, производство стабильно росло в последующие годы и достигло 67.4 тыс.ед. в 2004г. После резкого спада в 2005г., вызванного, прежде всего, кризисными явлениями в аграрном секторе страны, с середины 2006г. благоприятная международная конъюнктура обусловила дальнейший рост объемов производства и экспорта бразильских машин и техники.

В 2007г. произошло значительное увеличение производства, продаж на внутреннем рынке и экспорта бразильской с/х техники.

Производство с/х техники в Бразилии, в ед.

Наименования сельхозтехники	2005г.	2006г.	2007г.
Всего	52 871	46 069	65003
Тракторы колесные	40 871	35 589	50719
Тракторы гусеничные	2 681	2 781	3347
Культиваторы моторизированные	2 183	1 940	1722
Комбайны	4 229	2 315	5148
Землеройные машины	2 907	3 444	4067

Источник – Бюллетень Anfavea янв. 2008г

В 2007г. общий рост производства с/х машин составил 41%, а комбайнов 122%. С 2007г. наблюдаются положительные тенденции в динамике внутреннего спроса на с/х технику. Выгодные изменения конъюнктуры мировых цен на некоторые виды с/х продукции, благоприятные погодные условия вызвали рост производства большинства традиционных культур, прежде всего сахарного тростника, кукурузу, цитрусовых и сои.

Для последней культуры, в последние два года приносившей убытки сельским товаропроизводителям, было найдено новое применение, она стала еще одним сырьем для производства нового вида топлива – «биодизель», которое все шире применяется на транспорте Бразилии. Кроме того, увеличение объемов экспорта всего комплекса сои и продуктов переработки составил почти 20% роста экспорта всей агропродукции.

Продажа сельхозтехники в Бразилии, в ед.

Наименования сельхозтехники	2005г.	2006г.	2007г.
Всего	23 222	25 672	37688
Тракторы колесные	17 729	20 435	30691
Тракторы гусеничные	408	300	427
Культиваторы моторизированные	2 141	1 857	1548
Комбайны	1 534	1 030	2347
Землеройные машины	1 410	2 050	2675

Продолжение повышения объемов продаж на внутреннем рынке на 46,8% свидетельствует об окончании кризиса в отрасли. В 2007г. были практически достигнуты объемы продаж 2004г. (37,8 тыс.ед.).

Экспорт бразильской сельхозтехники увеличился в 2007г. на 21,4% (по количеству ед. продукции) и составил 27,2 тыс.ед. сельхозтехники.

Экспорт с/х техники в Бразилии, в ед.

Наименования сельхозтехники	2005г.	2006г.	2007г.
Всего	30 706	22 429	27248
Тракторы колесные	23 968	16 524	20068
Тракторы гусеничные	2 202	2 593	2929

Культиваторы моторизированные	34	46	129
Комбайны	3 029	1 867	2783
Землеройные машины	1 473	1 399	1339

Доход от экспорта составил 13,2 млрд.долл., что на 8,7% выше чем в 2006г.(12,1 млрд.долл.). Основные импортеры бразильской сельхозтехники – страны Латинской Америки, на них приходится 55% поставок. Согласно прогнозам Anfavea (Ассоциации производителей автотракторной техники), на 2008г. объем экспорта будет постепенно увеличиваться.

Основные компании – производители с/х техники: «Аграле»; «Казе СиЭнЭйч»; «Джон Дир»; «Массей Фергюсон»; «Нью-Холланд»; «Валтра».

Увеличение объемов производства сельхозмашин повлекло за собой значительный рост количества рабочих мест в автомобильной промышленности. Всего в отрасли на 2007г. было занято 120 245 чел.(увеличение на 13,1% по сравнению с 2006г.), в т.ч. в производстве автомашин – 104 230 чел.(11,8%), в с/х машиностроении – 16 015 чел.(21,9%).

Стройоборудование

В 2005г. в Бразилии изготовлено 17,8 тыс. ед. Строительного оборудования; экспортные поставки равнялись 11,2 тыс. ед., а внутренние продажи – 6,4 тыс. (рост на 19,3% по сравнению с пред.г.).

Импорт строительной техники в Бразилию в 2005г. равнялся 1350 ед. Основное место в бразильском импорте занимали экскаваторы (2,2 тыс. ед.), колесные погрузчики (371 ед.), компактные катки (165 ед.) и скреперы (135 ед.).

В 2005-06гг. на бразильском рынке строительной техники наблюдается значительное оживление. В янв.-апр. 2006г. внутренние продажи этого оборудования в стране на 11,1% превысили уровень того же периода пред.г., а импорт увеличился примерно на треть, причем продажи иностранных универсальных погрузчиков (40% всего импорта) увеличились на 156%. Закупки в Бразилии импортных экскаваторов в янв.-апр. 2006г. снизились на 18,6% по сравнению с тем же периодом пред.г., а спрос на бразильские экскаваторы увеличился на 18,1%.

Лидирующие позиции в строительной отрасли Бразилии занимают компании Andrade Guitierrez, Camargo Correa и Oderbrecht. Согласно оценке, в 2006г. затраты на приобретение новой строительной техники у компаний Camargo Correa и Oderbrecht составят по 30 млн.долл., а у Andrade Guitierrez – 20 млн.

Рост закупок строительной техники в Бразилии сопровождается расширением масштабов аренды этого оборудования. В 2005г. компания Oderbrecht затратила 60 млн.долл. на закупку новой техники у бразильских и подержанной – у иностранных поставщиков. Сейчас в парке компании доля арендуемого оборудования составляет 35-40%, а в перспективе данный показатель предполагается увеличить до 60-65%.

По мнению Ассоциации арендных компаний в сфере гражданского строительства (Association of Equipment Rental Companies for the Civil Construction Sector), ежегодный объем аренды строительного оборудования в Бразилии сейчас составляет примерно 900 млн.долл., причем в 2006г. данный показатель вырастет на 10%. В Бразилии быстро

растет число строительных компаний (особенно крупных), арендующих строительную технику. Аренда снижает затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание оборудования, повышается качество услуг и продлевается срок службы оборудования, так как крупные арендные фирмы (особенно на рынке тяжелой строительной техники) предоставляют высококвалифицированных операторов и специалистов по техническому обслуживанию, что способствует повышению надежности оборудования и росту производительности.

В Бразилии насчитывается примерно 5 тыс. арендных компаний, располагающих 30 тыс. ед. легкой и 10 тыс. тяжелой строительной техники. Наибольшим спросом у арендных компаний пользуются подъемные платформы, небольшие катки, ручное оборудование, отбойные молотки и дрели, а также колесные, универсальные погрузчики и погрузчики с ковшом типа «обратная лопата». В Бразилии также действуют компании, сдающие в аренду крупным строительным фирмам и горнодобывающим предприятиям подъемные краны, грейдеры, грузовики, тяжелые экскаваторы и бульдозеры. Необходимо отметить, что высокая стоимость указанного оборудования в определенной степени сдерживает его аренду.

В состав Ассоциации арендных компаний в сфере гражданского строительства входит 170 компаний, на долю которых приходится примерно 20% бразильского рынка аренды строительного оборудования. Важным фактором их успешной деятельности сейчас является быстрый рост высотного жилищного и офисного строительства как в Бразилии, так и в других странах Латинской Америки (прежде всего Чили и Аргентине).

Компания Locabens является членом ассоциации; в парке ее оборудования насчитывается 85 башенных кранов, причем 15 кранов компания приобрела в 2006г., а до конца 2007г. намеревается закупить еще 20 кранов. В 2006г. прибыль Locabens от сдачи в аренду строительного оборудования, по оценке, на 10% превысит уровень пред.г. (54 млн.долл.), а в 2007г. прирост составит 5-10%.

На бразильском рынке аренды тяжелой строительной техники основное место занимает продукция крупных иностранных компаний, в частности Caterpillar и Volvo. Однако сейчас на этом рынке наблюдается активизация деятельности бразильских фирм. Так, компании Ecuissul и Engerag сдают в аренду землеройным и горнодобывающим предприятиям погрузчики с ковшом типа «обратная лопата», грейдеры, бульдозеры и тяжелые экскаваторы.

Парк компании Engerag включает 120 ед. строительной техники, причем ежегодные затраты на пополнение парка в середине текущего десятилетия составляли примерно 3 млн.долл. Основное место занимает среднегабаритное оборудование; 90% парка составляет оборудование Caterpillar, в т.ч. бульдозеры D6R, экскаваторы 320C и 320D, грейдеры 140H, катки CS-533E и колесные погрузчики 962H.

В 2005г. компания приобретала преимущественно среднегабаритное землеройное оборудование (массой менее 20 т.), однако в 2007г. предполагается расширять закупки более тяжелой техники. Данное обстоятельство обусловлено быстрым ростом горнодобывающей промышленности во всех странах Латинской Америки и необходимо-

стью дальнейшего расширения дорожной сети в регионе, что требует применения более тяжелого оборудования.

По мнению президента компании Volvo Latin America, основным стимулом высокой активности на бразильском рынке строительного оборудования наряду с расширением масштабов арендных операций является также рост мирового спроса на черные металлы, медь и нефть. Стимулирующее влияние на бразильский рынок строительного оборудования оказывает активное развитие инфраструктуры в странах Латинской Америки, в частности посредством заключения контрактов Public-Private Partnership (PPP) с участием государственного и частного капитала. Такие контракты являются составной частью региональной программы Integration of Regional Infrastructure in South America (Irisa).

В дек. 2004г. в Бразилии приняты новые законы о контрактах на условиях PPP. По мнению экспертов, заключение таких контрактов позволит повысить эффективность действий властей в развитии национальной инфраструктуры. Сейчас в стране реализуется ряд пробных проектов, срок действия которых составляет от 5 до 30 лет.

Главная цель контрактов PPP заключается в улучшении экспортной инфраструктуры Бразилии как составной части программы Irisa. Реализация Irisa оказывает стимулирующее воздействие на развитие транспортной инфраструктуры в регионе, прежде всего автомобильной и железнодорожной сети, портового хозяйства. В результате в Бразилии и других латиноамериканских странах наблюдается быстрый рост продаж дорожно-строительного оборудования. Полагают, что в ближайшей перспективе можно ожидать сохранения этой тенденции. БИКИ, 17.10.2006г.

Авиапром

Компания «Эмбраер», является ведущим производителем авиационной техники в Бразилии, удерживает лидирующее место среди основных национальных экспортеров и занимает четвертое место на мировом рынке по производству гражданских самолетов. Компания занимает 45% мирового рынка в производстве самолетов с количеством посадочных мест 30-60; 33% рынка самолетов с 90 посадочными местами; 23% с количеством мест от 91 до 120.

«Эмбраер» (штаб-квартира расположена в г. Сан-Паулу) имеет подразделения и офисы в США, Франции, Австралии, Китае и Сингапуре. Компания более 30 лет разрабатывает, производит, продает и обслуживает самолеты коммерческого и военного назначения. «Эмбраер» занял свою нишу среди крупных производителей авиатехники благодаря хорошо зарекомендовавшим себя семействам региональных самолетов, начиная с 30-местного турбовинтового самолета «Бразилиа», и кончая серией реактивных лайнеров ERJ-135 (37-местный), ERJ-140 (44-местный), ERJ-145 (50-местный), ERJ-170 (70-местный), ERJ-190-100 (98-местный), ERJ-190-200 (108-местный). В июле 2000г. компания начала вхождение на рынок реактивных бизнес-лайнеров.

В соответствии с прогнозом, произведенным статистическим управлением компании, в ближайшие 20 лет спрос в мире на 30-120-местные самолеты может составить 8450 самолетов. До 2013г.

ождается, что спрос составит 3700 самолетов, оставшиеся 4750 самолетов будут закуплены до 2023г. Общий объем рынка оценивается компанией в 180 млрд.долл. На своей ежегодной встрече в Бразилии с аналитиками и инвесторами, компания «Эмбраер» также представила прогноз поставок, в котором были учтены последствия задержки сертификации самолета ERJ-170.

Рынок Северной Америки рассматривается самым активным, на его долю приходится 56% всего объема продаж. Доля Европы, Африки и Ближнего Востока вместе составляет 23%, за ними следует Китай – 8%, затем Латинская Америка – 7% и Азиатско-Тихоокеанский регион – 6%. Однако, многие потенциальные заказчики компании сейчас находятся не в лучшей финансовой форме. В частности, тяжелый удар был нанесен «Эмбраер» со стороны авиаперевозчика «ЮС Айрвейс», который в 2005г. вынужден объявить о добровольной реструктуризации по 11 статье закона о банкротстве США. «ЮС Айрвейс» обратилась к компании «Эмбраер» с просьбой приостановить поставку заказанных ранее 63 самолетов на 1,4 млрд.долл. 4 янв. 2007г. компания «ЮС Айрвейс» получила два первых лайнера Embraer 190. «ЮС Айрвейс» подтвердила заказ на 25 самолетов данного класса в ближайшей перспективе и еще на 32 декларирует твердые намерения. Новый самолет Embraer 190 снабжен 11 местами 1 класса и 88 местами эконом-класса. На 31 дек. 2007г. Embraer передала заказчикам 169 лайнеров семейства Embraer 170/190 (на 5 млрд.долл.), что является абсолютным историческим рекордом компании.

В начале фев. 2005г. компания «Эмбраер» подписала «меморандум о взаимопонимании» с правительством Индии, касающийся разработки для ВВС этой страны системы дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛОиУ). Система должна иметь в качестве носителя самолет EMB-145ISR. Индийская сторона анализирует характеристики самолета. По завершению анализа должен быть подписан начальный контракт на поставку трех самолетов EMB-145 ДРЛОиУ и на их обслуживание. «Эмбраер» рассчитывает, что в будущем число самолетов, которые будут поставлены в Индию, увеличится.

Руководство компании считает важным сотрудничество с Организацией оборонных исследований и разработок минобороны Индии, которая является одним из крупнейших лидеров в развитии высоких технологий в Азии. Это не первый опыт сотрудничества «Эмбраер» с Индией. В 2003г. бразильская компания заключила контракт с правительством этой страны на поставку пяти самолетов бизнес-класса «Легаси».

Компания прочно заняла свою нишу в производстве самолетов регионального класса. Аналитики «Эмбраера» предусматривают увеличение спроса на самолеты с 30-60 посадочными местами на 2005-13гг. – до 1150 ед., и на период 2013-23гг. – до 1450 ед. Вместимостью 61-90 мест – до 1300 ед. в 2005-13гг. и до 1600 ед. – в 2013-23гг.

Глобальная реструктуризация мирового рынка авиаперевозок оказывает серьезное влияние на компании-производители самолетов. Приостановка или отказ от закупок новых машин авиаперевозчиками приводит к пересмотру планирования производства новых лайнеров. Уведомления

об аннулировании заказов на восемь самолетов, привели к снижению ожидаемой прибыли «Эмбраер» в 2005г.

Серьезное влияние на перспективные планы реализации самолетов компании оказывает успех в сертификации в 2006г. новой модели EMB-195. Данный лайнер имеет 118 посадочных мест и позволяет автономию полета до 4000 км. Эти условия позволяют использовать его на региональных и международных авиалиниях.

50-местные турбовентиляторные самолеты второй год собираются в Харбине компанией «Эмбраер Айркрафт Индастри» – совместным предприятием, созданным в янв. 2003г. бразильской компанией «Эмбраер» и китайской компанией «Хайфэй Авиэйшен Индастри». По оценкам американской компании «Боинг», спрос Китая на новые самолеты к 2020г. достигнет 1900 самолетов стоимостью 165,2 млрд.долл. По прогнозу компании «Эмбраер», по крайней мере, 635 самолетов из этого количества составят региональные 30 и 90-местные самолеты, которые будут использоваться на внутренних маршрутах. СП «Эмбраер Айркрафт Индастри» способно ежегодно производить 24 самолета, оснащенных турбовентиляторными двигателями «Ролс Ройс АЕ 3007А1». Китайская компания «Авик» начала производство 60-90-местных региональных самолетов ARJ21, которые она планирует в будущем экспортировать в другие страны. Канадская авиакомпания «Эр Канада» подписала контракт с «Эмбраер» на постройку и закупку 45 пассажирских авиалайнеров ERJ-190. Объем сделки достигает 1,35 млрд.долл. При этом местной авиастроительной компании «Бомбардир» от «Айр Канада» перешли заказы лишь на 30 самолетов, хотя ранее предполагалось, что общее количество заказываемых самолетов составит 90 машин, и они будут поделены поровну между бразильской и канадской компаниями.

Соглашение, подписанное в Монреале, предусматривает возможность расширения заказа на поставку такой же партии самолетов, что позволит удвоить ее объем. Первые самолеты поступили в Канаду в нояб. 2005г.

По результатам 2007г. продажа бразильских самолетов занимает пятое место в списке наиболее экспортируемых товаров страны и составляет 5 млрд.долл. Портфель заказов на конец 2007г. оценивается в 18,8 млрд.долл. Компания планирует вручить заказчикам 200 лайнеров, кроме 15 Феномен-100 (реактивные самолеты класса «очень легкие» стоимостью 3 млн.долл/ед.).

Компания «Эмбраер» является активным игроком на американском и азиатском рынках. Устанавливая деловые отношения с традиционными партнерами России, является конкурентом отечественных авиапроизводителей. Препятствуя доступу российских самолетов на рынки Латинской Америки, компания «Эмбраер» одновременно предпринимает усилия для выхода на российский рынок.

Инфраструктура

МБРР подготовил доклад о развитии инфраструктуры в странах Латинской Америки, в котором, отмечается, что расходы на эти цели в регионе составляют 2% ВВП, в то время как в 1980-85гг. данный показатель равнялся 3,7%. По мнению авторов доклада, расходы на инфраструктуру

в странах Латинской Америки необходимо увеличить до 4-6% ВВП, т.е. до уровня, существующего в таких странах с быстрорастущей инфраструктурой, как КНР и Республика Корея.

В предыдущем десятилетии в странах Латинской Америки вследствие финансовых трудностей сокращались расходы на развитие инфраструктуры, что, по мнению ряда экспертов, можно было компенсировать активизацией частного сектора в этой области. Однако, согласно данным МБРР, при общем снижении доли расходов на инфраструктуру в ВВП с 3,7% в 1980-85гг. до 2,2% в 1996г. частные инвестиции в этой области в 2003г. равнялись 16 млрд.долл. по сравнению с 71 млрд. в 1998г.

Всемирный банк предполагает значительно расширить кредитование инфраструктурных программ в развивающихся странах – с 7,4 млрд.долл. в 2004г. до 10 млрд. Доля таких кредитов в сумме кредитов Всемирного банка достигнет 40% против 21% в 1999г.

В 2005г. МБРР предоставил странам Латинской Америки кредиты в 260 млн. долл. на развитие инфраструктуры. Кредит для Перу (50 млн.долл.) предназначается для улучшения транспортной инфраструктуры в рамках национальной программы децентрализации регионального транспорта. Главные задачи программы заключаются в повышении эффективности транспортных инвестиций и в соответствии с региональными потребностями. По расчетам авторов программы, это позволит снизить уровень бедности и будет способствовать экономическому развитию регионов.

В июне 2005г. МБРР предоставил Аргентине кредит в 150 млн.долл. на развитие дорожной сети в крупных городах. В I пол. 2005г. сумма кредитов, полученных Аргентиной от МБРР, достигла 630 млн.долл.

В 2005г. в Чили поступили 3 кредита МБРР на 60 млн.долл. 35 млн. предназначается на улучшение системы городского транспорта в г.Сантьяго, в частности, для прокладки линии метро, связывающей окраинные районы с центром города.

Финансирование инфраструктурных программ в Латинской Америке осуществляют Андская корпорация развития (Andean Development Corp. – CAF) и Межамериканский банк развития (Inter-American Development Bank – IADB). В апр. 2005г. CAF предоставила Венесуэле кредиты на 290 млн.долл., которые преимущественно предполагается инвестировать в модернизацию транспортной системы г.Каракас.

В авг. 2005г. Боливия и Эквадор получили от CAF кредиты в 0,5 млрд. долл. В Боливии (кредит на 180 млн. долл.) предполагается завершить сооружение транспортного коридора между Бразилией и Боливией. Эта автомагистраль является частью широкой региональной программы развития инфраструктуры в Южной Америке и свяжет Боливию, Бразилию, Перу и Чили (Initiative for Integration of South American Regional Infrastructure – IIRSA).

Кредит CAF для Эквадора в 333 млн. долл. предназначается для финансирования 3 программ. Крупной программы (250 млн. долл.) является модернизация национальной электроэнергетики, а двух мелких – расширение дорожной сети в стране.

Банк IADB в 2005г. предоставил странам Латинской Америки кредиты в 400 млн. долл. на развитие инфраструктуры (дорожная сеть, модернизация аэропортов и морских портов). Боливия получила кредиты на 200 млн. долл., Эквадор (млн.долл.) – на 75, Перу – на 50 и Боливия – на 33.

Активное участие в финансировании программ инфраструктуры в Латинской Америке принимают национальные банки развития этих стран. Бразильский банк BNDES в 2005г. финансировал в странах региона реализацию инфраструктурных программ с общим объемом инвестиций 400 млн. долл.

В соответствии с бразильским законодательством BNDES может финансировать в других странах только те заказы бразильских компаний, которые получены в результате торгов с участием фирм из других стран. В Венесуэле при участии BNDES финансируется сооружение метрополитена в г. Каракас.

По инициативе бразильского министерства развития, промышленности и внешней торговли федеральный банк Бразилии (Banco do Brasil) участвует в финансировании прокладки автострады между Атлантическим и Тихим океанами. Эта автострада является частью широкой региональной программы IIRSA.

В 2006г. в Бразилии ожидается активизация государственного участия в финансировании программ развития инфраструктуры. Это касается сооружения новых линий метрополитена в г.Сан-Паулу.

По мнению МБРР, успешное развитие инфраструктуры в Латинской Америке в значительной степени зависит от привлечения частных инвестиций. Решение этой задачи требует урегулирования национального законодательства в странах региона, большей прозрачности при выдаче заказов и разработки новых систем их финансирования.

В Бразилии сейчас рассматривается выдвинутый властями законопроект о государственно-частных объединениях, который поддерживает банк BNDES. Этот закон позволит частным компаниям использовать концессионные контракты в качестве гарантии для получения финансирования.

По мнению экспертов, новый закон облегчит процедуру финансирования объектов инфраструктуры (включая энергетику) для частных компаний, осуществляющих их сооружение и эксплуатацию на концессионных условиях. В случае принятия этого закона объем инвестиций в инфраструктурные программы в Бразилии достигнет 2,6 млрд.долл., что соответствует уровню, намеченному в госпрограмме развития национальной инфраструктуры на 2004-07 гг. БИКИ 16.5.2006г.

Автодороги

Принимая во внимание степень влияния уровня развития национальной логистической системы на динамику роста экономического потенциала страны, бразильское правительство уделяет большое внимание программам создания современной транспортной инфраструктуры, отвечающей мировым стандартам. Помимо целевых дотаций из бюджетов штатов и муниципалитетов, а также частных инвестиций в данную сферу, в 2006-07гг. модернизация дорожной, морской и ж/д сетей была отмечена в качестве одного из приоритетных направлений Федеральной программы

экономического развития Бразилии (Programa de Aceleracao do Crescimento). При этом на 2008г. местными законодательными институтами запланировано рассмотрение возможности создания самостоятельного плана развития транспортной системы, подразумевающим увеличение ее финансирования.

Дорожная сеть в Бразилии является самой развитой составляющей общей системы транспортной инфраструктуры. В стране 1,75 млн.км. автомобильных дорог. Из них только 165 тыс.км. с твердым покрытием. Большая часть автомобильных дорог, соответствующих современным требованиям находится на юго-востоке, севере и в центре страны.

Дороги в Бразилии делятся на федеральные трассы, автодороги находящиеся в ведении штатов, дороги районных муниципалитетов.

	Твердое покрытие	Грунтовое покрытие	Всего
федеральные.....	55 905,3	34 352,4	90 257,7
штатов.....	91 348,4	116 538,1	207 886,5
муниципалитетов.....	16 993,3	1 429 295,9	1 446 289,2
всего.....	164 247	1 580 186,4	1 744 433,4

Правительство разработало ряд мер по улучшению дорожной транспортной инфраструктуры и ее состояния. Кроме собственно инвестиций, было разрешено передавать участки дорог частным управляющим компаниям (концессионерам). В стране действуют 36 управляющих компаний. Из них шесть концессионеров, управляющих федеральными дорогами, 29 — дорогами штатов и 1 компания управляет муниципальной дорогой. Общая протяженность автотрасс, находящихся в ведении концессионеров — 9547 км. Эти дороги обладают самым лучшим покрытием и находятся в очень хорошем состоянии. Почти все имеют платные участки. Ввиду позитивных результатов такой практики местными властями в 2007г. было принято решение продолжить передачу федеральных дорог на основе концессионного договора частным компаниям, а также разработан соответствующий план на 2008-09гг.

В 2005г. правительство приняло программу по модернизации автомобильных дорог (Programa Integrado de Revitalizacao — PIR IV). Согласно этой программе 11 штатов получают 710 млн.долл. для восстановления, модернизации и поддержки в рабочем состоянии 7700 км. дорог. Для модернизации федеральной трассы BR-101, связывающую Север страны с Юго-востоком, совместно с частными инвесторами планируется затратить 900 млн.долл.

В 2006г. начата активная фаза строительства участка автомобильной дороги между бразильским г.Ассим Бразил (шт. Амазонас) и перуанским Инапари. В Трансокеанский проект, связывающий автомобильной дорогой атлантическое и тихоокеанское побережье Южной Америки, уже вложено более 810 млн.долл. Таким образом правительство планирует значительно уменьшить транспортные издержки товаров, поступающих из Азии.

Наметилось увеличение денежных вливаний в развитие всей инфраструктуры как федеральным правительством, так и частными инвесторами. Так в 2001-03гг. на инфраструктуру было потрачено 0,25% ВВП, в 2004-2005 — менее 0,1%, в 2006 —

0,2%, в 2007 — уже более 0,3%. Всего же по оценкам специалистов в ближайшие три года, для поддержания автомобильных дорог в хорошем состоянии, их модернизации и строительства новых понадобится 14 млрд.долл.

Правительство в янв. 2007г. выдвинуло «Программу ускорения развития». Целями программы названы: способствование повышению эффективности промышленного и с/х производства, расширение границы с/х угодий и освоение новых залежей полезных ископаемых, сокращение разрыва в уровне развития регионов и углубление интеграции стран Южной Америки.

В рамках программы намечено выделить на развитие транспортной инфраструктуры (автодороги, железные дороги, морское и речное сообщение) 55,3 млрд. реалов. Предусмотрено улучшить состояние 45,3 тыс.км. автомобильных дорог, из них 42 тыс.км. за счет средств госбюджета, построить 2,5 тыс.км. ж/д путей, реконструировать 12 морских и 67 речных порта. Отдельно выделены особо значимые проекты в регионе страны. Согласно программе в Северном регионе они оцениваются в 6,2 млрд. реалов, Северо-Восточном — 7,3 млрд. реалов, Юго-Восточном — 6,1 млрд. реалов, Южном — 3,9 млрд. реалов, Центральном-Западном — 3,5 млрд. реалов. Финансирование торгового флота запланировано 10,6 млрд. реалов.

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Бразильское подразделение французской автокомпании Renault представило на мотор-шоу в Сан-Паулу концепт-кар Sand'up. Модель предназначена для активного отдыха: посадочная формула 2+2, интерьер в стиле «техно», две прозрачные двери, открывающиеся вверх, расширители колесных арок. Съёмные панели и складывающееся заднее сиденье превращают купе в кабриолет и в пикап, пишет журнал «За рулем».

Концепт построен на основе псевдовнедорожной модификации серийного Renault Sandero Stepway и получил тот же 1,6-литровый двигатель Hi-Flex мощностью 107 или 112 л.с., в зависимости от залитого в бак топлива — бензина или этанола. О серийном производстве Sand'up речи не идет. ИА Regnum, 14.11.2008г.

— Бразильское отделение компании Fiat опубликовало первое изображение нового концепт-кара Bugster, премьера которого пройдет в рамках международного автомобильного шоу в Сан-Паулу 30 окт. Автомобиль полностью спроектирован в дизайнерском филиале Fiat, расположенном в г.Бетим. Bugster отличается помимо футуристичного дизайна еще и дружественным по отношению к экологии характером: концепт оснащен электрическим мотором, отдельные компоненты которого выполнены с помощью нанотехнологий, а в кузовных панелях используются натуральные волокна возобновляемых источников. Подробная информация о Bugster станет известна после премьеры. RosInvest.Com, 23.10.2008г.

— Южнокорейский автомобильный концерн Hyundai Motors официально подтвердил планы строительства завода в Бразилии. Как передает (С) Reuters со ссылкой на заявление компании, производственная площадка будет расположена в г.Пирачикаба в 160 км. от Сан-Паулу. Строительство завода начнется уже в ближайшее время и продлится до 2011г. Инвестиции в проект составят

600 млн.долл.; на производстве будут заняты 4000 рабочих, которые будут собирать до 100 000 автомобилей в год.

В Hyundai подчеркнули, что завод в Бразилии – очередной шаг по завоеванию глобальных рынков. Сейчас компания владеет четырьмя сборочными производствами в США, Китае, Индии и Турции. Еще два завода строятся в России и Чехии. RosInvest.Com, 22.9.2008г.

– Японская компания Suzuki возвращается на бразильский рынок. Автопроизводитель прекратил продажи в Бразилии в 2003г., когда в стране начала слабеть национальная валюта. И руководство Suzuki сочло работу в Бразилии убыточной, пишет Tormozi.ru.

Теперь же к окт. 2008г. на территории южноамериканского государства откроют 15 дилерских центров Suzuki. За год, по окт. 2009г. японцы планируют продать 7000 автомобилей. Главным образом, ставку будут делать на внедорожники. ИА Regnum, 21.8.2008г.

– Подразделение немецкого автомобильного концерна Daimler AG, компания Mercedes-Benz do Brasil, инвестирует 600 млн. евро (894 млн.долл.) в увеличение производства грузовиков и автобусов на своем заводе Sao Bernardo do Campo в Бразилии. Согласно пресс-релизу Daimler, выделение денежных средств произойдет в 2009-10гг. Ожидается, что в результате инвестиций суточная производительность завода будет увеличена на 25%. Компания намерена провести модернизацию производства.

Mercedes-Benz do Brasil является крупнейшим экспортером автомобилей в Латинской Америке. Компания поставляет свою продукцию на рынки более 50 стран

Daimler AG владеет брендами Maybach, Mercedes-Benz, Jeep, Dodge, Freightliner, Sterling, Western Star и Setra. 5 окт. 2007г. акционеры бывшей DaimlerChrysler AG одобрили решение совета директоров по переименованию компании в Daimler AG. Смена названия концерна объясняется завершением в авг. 2007г. сделки по продаже частному инвестиционному фонду Cerberus Capital Management американского подразделения Chrysler, а также необходимостью более четко разграничить единую корпоративную марку концерна с продукционными брендами концерна. RosInvest.Com, 13.8.2008г.

– В 2009-10гг. подразделение германского автоконцерна Daimler AG, компания Mercedes-Benz do Brasil инвестирует 894 млн.долл. в увеличение выпуска грузовиков и автобусов на своем заводе Sao Bernardo do Campo в Бразилии.

Автопроизводитель намерен провести модернизацию предприятия и увеличить производительность завода на 25%, пишут Autonews. Mercedes-Benz do Brasil – крупнейший экспортер автомобилей в Латинской Америке, поставляющий продукцию на рынки более 50 стран. Daimler AG принадлежат бренды Maybach, Mercedes-Benz, Jeep, Dodge, Freightliner, Sterling, Western Star и Setra. ИА Regnum, 13.8.2008г.

– В связи с повышением спроса на российском и бразильском рынках компания Yokohama Rubber намеревается начать в этих странах производство легковых шин, сообщает colesa.ru.

Поставка шин на оба рынка осуществляется из Японии и Филиппин, однако, как сообщил пресс-

секретарь компании, сочетание хороших деловых перспектив и возможности избежать высоких тарифов на импорт привели к решению открыть местное производство.

«Производить и продавать шины в одном регионе более выгодно», – заявил пресс-секретарь. – «Мы продолжим поставки шин класса High Premium из Японии». Он также добавил, что первоначально объемы производства в России и Бразилии будут невелики, однако они будут увеличены, если повысятся продажи.

Подробный план относительно заводов, включая мощность и местоположение, будет разработан к марту 2009г. В общей сложности проект обойдется компании в 92,5 млн.долл.

К началу 2011 фин.г. Yokohama намеревается повысить объем продаж на российском рынке до 2,5 млн. шин, что на 150% выше, чем в 2007/8гг. На южноамериканском рынке к этому же сроку компания планирует продавать от 1 до 1.2 млн. шин в год, что на 25-50% выше, чем в 2007/8гг. RosInvest.Com, 31.7.2008г.

– Крупный японский производитель автомобильных шин – компания Yokohama rubber – намерена к 2010г. построить заводы в Бразилии и России. Общий объем инвестиций составит 10 млрд. иен (95,2 млн.долл. по текущему курсу), пишет ведущая в стране деловая газета Nikkei.

В России это предприятие станет первым японским заводом по выпуску автопокрышек. Сообщается, что о месте строительства и мощности заводов компания объявит к марту 2009г. Производство будет ориентировано на выпуск продукции для последующей реализации в розницу.

Предполагается, что бразильский завод Yokohama rubber должен будет также обеспечивать рынок Южной Америки. В 2007г. компания продала здесь 800 тыс. шин. Эту цифру к 2011г. японский производитель намерен довести до 1,2 млн.

С запуском завода в России Yokohama rubber планирует увеличить продажи в РФ в 2,5 раза, т.е. они должны составить 2,5 млн. автопокрышек в год.

По оценке Nikkei, в 2006г. россияне приобрели 2,41 млн. автомобилей – на 90% больше, чем пять лет назад. Под Санкт-Петербургом уже начал работу завод Toyota, а Nissan и Suzuki собираются запустить свои производственные линии в 2009г. Yokohama rubber в связи с этим полагает, что спрос на шины в России будет только расти.

Ранее о своих планах построить завод в РФ сообщила также японская корпорация Bridgestone – мировой лидер по производству автошин. ПраймТАСС, 28.7.2008г.

– В Бразилии прошел дебютный показ нового поколения компакт-кара Volkswagen Gol, в рамках которого глава местного отделения германского автоконцерна прозрачно намекнул, что данная модель, вполне возможно, будет выпускаться и на калужском предприятии компании.

Президент Volkswagen Brazil Томас Шмалль отметил, что российский рынок по пристрастиям потребителей имеет достаточно много общих характерных черт с рынком Бразилии, и Gol будет пользоваться популярностью в нашей стране.

Строительство калужского завода Volkswagen, который выйдет на полный цикл производства в 2009г., завершено, напоминает Autonews. Среди возможных моделей, предназначенных для его

конвейера, назывался компактный седан на базе VW Polo. Gol, и может оказаться адаптированным для нашего рынка.

Сейчас семейство Gol, производящееся в Бразилии, включает в себя трехдверный хэтчбек, универсал и пикап, а премьера седана запланирована на окт. 2008г. RosInvest.Com, 4.7.2008г.

— Автоконцерн Toyota принял решение построить в штате Сан-Паулу (Бразилия) новый завод по производству миникаров на базе популярного компакт-кара Yaris, инвестиции в который составят гигантскую цифру с девятью нулями.

Сборка силовых агрегатов для крох будет проходить на этом же заводе, а производственная мощность нового предприятия, в которое предполагается вложить 1 млрд.долл., составит 200 тыс. автомобилей в год.

С новых автосборочных линий будут сходиться вариации моделей Toyota Yaris/Toyota Vitz, но есть вероятность, что в Бразилии планируют сборку машин на новой платформе, созданной для миникара Toyota iQ.

Показательно, что в Сан-Паулу — в г. Индайатуба — у Toyota уже есть производство, где происходит сборка седанов Corolla. RosInvest.Com, 3.7.2008г.

— Бразилия подписала соглашение с французской компанией Eurocopter о производстве боевых вертолетов в этой латиноамериканской стране в рамках стратегического оборонительного союза двух государств.

Вертолеты Super Cougar, которые закажут вооруженные силы Бразилии, будут производиться дочерней компанией Eurocopter в Бразилии Helibras, сообщил президент Бразилии Луис Инасиу Лула да Силва при подписании соглашения на заводе Helibras. «Этот завод будет производить вертолеты для наших вооруженных сил и стратегических секторов экономики, таких как нефтеразведка в прибрежной зоне», — сказал Лула.

Еurocopter собирается инвестировать 300-400 млн.долл. в расширение предприятия, сообщается в заявлении компании. Стороны еще не договорились о точном числе вертолетов, которое Бразилия закажет у Eurocopter. Но, по словам министра обороны Бразилии Нельсона Жобима, государство планирует купить 50 машин Super Cougar, первую из которых выпустят в 2010г.

По условиям соглашения, Франция передаст Бразилии технологии для расширения экспортных возможностей ее авиационной промышленности. «К 2010г. мы хотим увеличить долю отечественной продукции в общем объеме закупок для обороны до 50%, а к 2020г. — до 80%», — сказал президент Бразилии.

Обе страны готовятся к дек. этого года заключить стратегический оборонительный союз, включающий, в частности, строительство атомной подводной лодки в Бразилии. Бразилия реализует программу модернизации вооруженных сил, планируя закупки и производство техники для защиты прибрежных нефтяных месторождений и границ в джунглях Амазонки. Рейтер, 1.7.2008г.

— Бразильское правительство закупило для администрации президента страны два новых самолета, сообщил командующий бразильских ВВС бригадный генерал Жунити Саито. По его словам, заказ на производство двух лайнеров бизнес-клас-

са размещен на заводе бразильского авиастроительного концерна Embraer.

Новые самолеты Emb — 190/195 стоимостью 84 млн. бразильских реалов (50 млн.долл. США) каждый должны прийти на смену двум стареньким «Боингам-737» из «президентского резерва», использующимся уже 34г.

Только за последний год «Боинги», на которых часто летают бразильские министры и журналисты, сопровождающие президента в международных турне, дважды попадали в аварийные ситуации.

В окт. 2007г. самолет с журналистами и бизнесменами, вылетевший вслед за президентом Лулой из Бразавиля в Йоханнесбург, был вынужден вернуться в аэропорт из-за отказа двигателя, а 31 мая этого года тот же «Боинг» с министрами бразильского правительства прервал полет из Сан-Сальвадора в Бразилию. На этот раз причиной ЧП стала трещина в одном из стекол пилотской кабины. РИА «Новости», 3.6.2008г.

— В Бразилии парк автомобилей, способных ездить одновременно на спирте и на бензине, превысил 5 млн., сообщила Национальная ассоциация автопроизводителей страны.

По данным организации, 88% продаж новых автомобилей в Бразилии также приходится на машины, оборудованные системой «флекс», позволяющей заливать в бак как традиционный бензин, так и биотопливо.

По словам разработчиков, эта технология, запатентованная в стране в 2002г., позволяет автомобилистам не только выбирать между бензином и спиртом, но и смешивать эти виды топлива в любой пропорции. Автомат самостоятельно распознает состав горючего и его свойства, адаптируя под него двигатель автомобиля.

По оценкам производителей автомобилей, к 2013г. «всеядные» двигатели будут стоять на 52% автомобилей Бразилии.

Бразилия имеет более чем 30-летний опыт использования спирта в качестве автомобильного топлива. Однако, начиная с 70гг. 20 века машины проектировались под определенный вид горючего — часть автопарка оснащалась обычными бензиновыми двигателями, остальные автомобили могли ездить только на более дешевом и экологически чистом спирте из сахарного тростника.

Появление в 2003г. первых «универсальных» моделей произвело на рынке настоящую революцию, поскольку дает возможность свободного выбора вида топлива в зависимости от конъюнктуры цен без внесения в конструкцию автомобиля каких-либо изменений. РИА «Новости», 11.3.2008г.

— Бразилия имеет самую развитую в Южной Америке авиационно-космическую промышленность с широкой номенклатурой продукции, начиная от небольших грузовых самолетов Irapema (для разбрасывания с/х удобрений) и кончая реактивными лайнерами Embraer для региональных рейсов. Отрасль выпускает также вооружения, военную технику и космическое оборудование.

Бразилия не только производит, но и экспортирует продукцию АРКП; за границу поставляются гражданские лайнеры, самолеты раннего обнаружения ERJ 145 AEW&C, учебно-тренировочные военные самолеты Tucano и Ximango, многоступенчатые ракеты-носители Astro.

Решающую роль в развитии бразильской АРКП сыграли государственные программы закупок. В 70гг. действовали программы Xavante и Bandeirante, благодаря которым появилась фирма Embraer. Программа AMX помогла последней в 80гг. проникнуть на рынок региональных самолетов, а национальная космическая программа PNAE породила систему географической разведки Astro, используемую как в военных, так и гражданских целях. И, наконец, следует назвать программу мониторинга района Амазонки, которая способствовала созданию военных версий самолета ERJ 145 компании Embraer.

В условиях некоторого замедления притока государственных заказов компании отрасли ищут для себя иностранных партнеров, которые помогли бы им овладеть современными технологиями и завоевать новые рынки.

В видимом потреблении продукции АРКП в Бразилии на долю гражданских самолетов приходится 87%, военных самолетов – 9%, прочей авиационной техники – 3% и космического оборудования – 0,25%.

Флагман бразильского авиастроения – компания Embraer была создана в 1969г. для снабжения бразильских ВВС военной техникой, но довольно быстро стала производить и гражданские самолеты. В дек. 1994г. компания была приватизирована, и ее акционерами являются Биржа шт. Сан-Паулу (владеет 16,9% капитала), правительство Бразилии (0,3%), Национальный банк экономического и социального развития (5%), группа Vozano (8,6%), Пенсионный фонд при Банке Бразилии (14%) и Биржа Нью-Йорка (55,2%).

Фирмой Embraer отгружено более 6 тыс. самолетов, которые эксплуатируются в 58 странах. Компания проектирует, производит и продает гражданские самолеты для региональных рейсов, военные самолеты и вооружения, а также механические и гидравлические авиационные системы (последние изготавливаются совместно с Liebherr International в рамках дочерней компании Eleb).

Embraer занимает третье место в мире по производству самолетов для региональных рейсов (30-120 мест) и контролирует 42% их глобальных продаж. На фирме работает 23,7 тыс.чел., в т.ч. 3 тыс. – за пределами Бразилии (на предприятиях филиалов в США, Франции, КНР и Сингапуре).

Доля военной продукции в обороте Embraer возросла за 2002–07гг. с 8 до 15%, а к 2010г. она может достигнуть 20%. Такая тенденция обусловлена расширением притока заказов от бразильских и иностранных ВВС. В сфере военного производства бразильская компания сотрудничает с франко-британским концерном Thales Group. Совместно с ним разрабатываются Super Tucano (последняя модель учебно-тренировочных самолетов Tucano), P99 (самолет для морского патрулирования), а также системы воздушного наблюдения.

76% оборота Embraer приходится на гражданские авиалайнеры, 7% – на корпоративные самолеты, 10% – вооружения и военную технику и 7% – на работы по техническому обслуживанию самолетов. Группа гражданских лайнеров включает самолеты EMB 120 Brasilia (вмещает 30 пассажиров), ERJ 135 (37), ERJ 140 (44), ERJ 145 (50), Embraer 170 (80), Embraer 175 (88), Embraer 190 (114) и Embraer 195 (122), а группа корпоративных само-

летов – Phenom 100 (4), Phenom 300 (6), Legacy 600 (10-14), Legacy Shuttle (16-19) и Lineage 1000 (13).

В географическом распределении доходы Embraer (%): США – 76,3, Европа – 11,2, Бразилия – 8,3, прочие страны и регионы – 4,2.

Парк вертолетов в Бразилии насчитывает свыше 1 тыс.ед., из которых 80% имеют турбинные двигатели. По размеру данного парка страна занимает 7 место в мире.

Сборку вертолетов и производство некоторых компонентов для них осуществляет Helibras, созданная в 1978г. дочерняя компания франко-германской группы Eurocopter. Последняя владеет 77% капитала Helibras, а остальные 23% принадлежат правительству штата Минас-Жерайс и банку BuenInvest.

Helibras собирает вертолеты из машинокомплектов, поступающих из Франции и ФРГ. Она также производит некоторые компоненты для вертолетов семейства Ecureuil (группы Eurocopter) и осуществляет в соответствии с пожеланиями клиентов персонализацию продаваемых им вертолетов. При наличии специфических требований заказчиков к системам связи и навигации осуществляется разработка соответствующих проектов. И, наконец, на Helibras возложено полное техническое обслуживание вертолетов семейства Ecureuil. В отношении вертолетов других марок данное обслуживание пока ограничивается первым и вторым уровнями, но в будущем должно пополниться и третьим; для этой цели компанией произведены инвестиции на сумму 4 млн.долл.

В ассортимент собираемых бразильской компанией вертолетов входят Ecureuil (с одним и двумя турбинными двигателями; в гражданской и военной версиях), Colibri EC120, EC130, EC135, EC 145, Dauphin (Panther в военной версии), EC155, Super Puma (Cougar в военной версии) и Tigre. 60% клиентуры Helibras приходится на частный сектор, а остальные 40% – на полицию и службы общественной безопасности. Заказы от военных организаций поступают к Helibras редко.

С момента своего создания Helibras поставила клиентам более 500 вертолетов, преимущественно семейства Ecureuil. В 1995–2000гг. продажи составляли по 15–20 ед. в год, а за все три последующих года (до и после теракта 11 сент. 2001г.) было продано только 15 вертолетов. С 2004г. ежегодные отгрузки возросли до 25–30 ед., что отражало высокую конъюнктуру на мировом рынке. Что касается материнской компании Eurocopter, то она увеличила свои продажи с 350 ед. в 2003г. до 700 в 2006г.

Несмотря на недостаточное и нерегулярное бюджетное финансирование, космическая программа Бразилии способствовала появлению в стране высококлассных информационных центров и испытательных лабораторий, наземных станций контроля и приема данных, передаваемых с помощью спутников, а также баз для запуска ракет. Был подготовлен персонал, способный работать в этом секторе.

Большинство контрактов на поставку вооружений и военной техники в стране выполняют компании Embraer и Avibras. Последняя концентрируется в основном на ракетах классов «воздух-земля» и «земля-земля», многоступенчатых ракетах-носителях, управляемых ракетах и радарных системах для ПВО.

В последние три года значительная часть ассигнований министерства обороны Бразилии предназначалась для финансирования программ, нацеленных на переоснащение ВВС страны. Предусматривалась модернизация истребителей F-5 и «АМ», а также самолетов морского патрулирования «Р-3», налаживание производства легкого учебно-тренировочного истребителя AL-X и приобретение 12 транспортных самолетов «С-295» для замены устаревших машин Buffalo.

Поставщиками авиационного оборудования и запчастей на бразильский рынок являются главным образом иностранные компании, прежде всего американские (Collins, Alcoa и др.). Однако при содействии Embraer в последнее время этот сектор начинает пополняться отечественными фирмами, получившими разрешение от Авиакосмического технического центра Бразилии на производство авиационного и космического оборудования, а также на работы в сфере технического обслуживания.

В число наиболее крупных статей импорта авиационного оборудования в страну входят двигатели, посадочные системы, бортовые электронные приборы, системы контроля и мониторинга, электрическое оборудование. БИКИ, 4.12.2007г.

— Бразильская группа Embraer и канадская Bombardier активизируют борьбу за лидерство на мировом рынке самолетов для региональных рейсов и ищут новые ниши для диверсификации их производства.

В начале 90г. на мировом рынке региональных лайнеров лидировала Bombardier, но затем ее стала теснить Embraer, которая вложила значительные средства в ее новое семейство самолетов «E170/190», способных вмещать до 120 пассажиров.

Стремление расширить объемы производства породило ряд промышленных проблем как на предприятиях ведущих поставщиков Embraer, так и на ее собственных. В начале текущего года она увеличила на 2 тыс. число занятых (до 21,3 тыс.) и была вынуждена купить у Kawasaki Heavy Industries (Япония) контрольный пакет акций ее предприятия в Бразилии, производящего крылья для лайнеров «E190/195» (японская группа не смогла обеспечить необходимого увеличения производства).

Embraer полагает, что предпринятые действия позволят ей до конца 2007г. наверстать упущенное и достичь запланированного на текущий год объема отгрузок (165–170 самолетов). В 2006г. группа не смогла увеличить производство до 145 ед. (со 141 в 2005г.) и отгрузила только 130 самолетов. Из-за удлинения сроков изготовления продукции и расширения сверхурочных работ ее издержки возросли, что потребовало более пристального мониторинга за поставщиками.

В отличие от Embraer группа Bombardier была вынуждена сократить выпуск региональных самолетов и, соответственно, число рабочих мест. Это диктовалось падением спроса на ее старое семейство указанных лайнеров в условиях возросшей конкуренции со стороны Embraer. Жесткое противостояние заставило канадскую группу приступить к модернизации лайнера CRJ700-900 и разработке самолета CRJ1000. В нояб. 2006г. она сократила темпы производства CRJ700 и CRJ900, рассчитанных соответственно на 70 и 90 мест) до 1 ед. в 5 дней с 1 ед. каждые 3 дня ранее. За 2006/7 отчетный год, закончившийся 30 янв., было отгружено 65 самолетов указанных серий, а в 2007/8г. этот

показатель должен сократиться до 50 ед., что на 75% меньше, чем в 2002/3г.

Упомянутый выше лайнер CRJ1000 сможет перевозить до 100 пассажиров. Его первый полет запланирован на лето 2008г., а в коммерческую эксплуатацию самолет должен быть запущен в IV кв. 2009г. Что же касается совершенно нового семейства региональных лайнеров C Series, то решение о его разработке недавно было вновь отложено, и если оно все-таки будет принято, то эксплуатироваться эти самолеты начнут не ранее 2013г.

В отличие от региональных лайнеров самолеты бизнес-класса Bombardier пользовались резко возросшим спросом. По стоимости отгрузок корпоративных лайнеров канадская группа занимает первое место в мире. Приток заказов на эти лайнеры стимулировался относительно высокими темпами развития мировой экономики, ростом прибылей корпораций и крупными бонусами к зарплате ответственных сотрудников компаний, особенно в финансовой сфере.

Продуценты самолетов бизнес-класса имеют переполненные портфели заказов, и сроки поставки большинства популярных моделей могут составлять до двух лет. Согласно прогнозу Bombardier, в 2007–16гг. мировые ежегодные отгрузки корпоративных лайнеров (исключая сверхлегкие) составят в среднем 995 ед. против 572 в 1997–2006гг.

В привлекательную нишу бизнес-самолетов в качестве одного из главных игроков будет пытаться попасть в ближайшие 10 лет и Embraer. Сделать это она намерена с помощью среднегабаритного 16-местного Legacy 600 (его конструкция базируется на региональном лайнере «E145»), сверхкрупного Lineage 1000 (начало эксплуатации запланировано на II пол. 2008г.) и сверхлегких Phenom 100 и Phenom 300 (рассчитаны соответственно на 4 и 9 мест, отгрузки первых намечены на середину 2008г., а вторых — на II пол. 2009г.).

Еще одним шагом Embraer в направлении диверсификации ее производства может стать разработка среднегабаритного военного транспортного самолета «С-390». Если решение по этому проекту будет принято, «С-390» станет самым тяжелым самолетом бразильской группы за всю ее историю. БИКИ, 4.10.2007г.

— Представитель Бразильской компании авиационной промышленности в Китае Гуань Дунъюань во время передачи Уханьскому филиалу Китайской восточной авиакомпании самолета ERJ145 отметил, что в ближайшие 20 лет Китаю понадобится еще 630 региональных самолетов, рассчитанных на 30–120 посадочных мест.

По словам Гуань Дунъюаня, объем производства авиационной промышленности Китая насчитывает 1024 самолета, в т.ч. количество региональных самолетов — 72, что составляет лишь 7,1% рынка авиатранспорта. Непрерывный рост авиаперевозок в гражданской авиации Китая сулит огромный спрос на региональные самолеты и широкие просторы для развития региональной авиации.

В 2002г. компания Бразильской авиапромышленности вышла на китайский рынок, в том же году вместе с Харбинской самолетостроительной компанией создала Харбинскую авиастроительную промышленность «Аньбовэй» по выпуску региональных самолетов ERJ145. Синьхуа, 31.8.2007г.

— В янв.-мае 2007г. продажи автомобилей в Бразилии возросли на 24%. После рецессии конца 90гг. ведущие мировые компании — производители автомобилей осуществили значительные инвестиции в свои заводы в Бразилии и увеличили их производственные мощности. Кроме того, в последние три года на рынке появился ряд новых компаний-производителей.

В 2007г., по оценке, объем продаж автомобилей в Бразилии превысит рекордный уровень 1997г. (более 1,97 млн. шт.). Около 80% новых автомобилей, продаваемых в Бразилии, выпущены четырьмя крупнейшими фирмами-производителями.

Компании Fiat и Volkswagen прогнозируют прирост продаж в 20%, Ford — в 14%, а GM do Brasil предвидит резкие подъем и спад и ожидает значительного снижения экспорта своих автомобилей в текущем году.

Бразильские торговые фирмы ожидают в ближайшие месяцы рост продаж автомобилей и указывают, что экспорт автомобилей сокращается из-за высокого курса бразильского реала. Бразильский импорт легковых и легких коммерческих автомобилей в 2007г. может достигнуть 200 тыс.шт., или 10% совокупных продаж.

Руководство фирм-производителей считает, что в ближайшее время продажи будут стабильными в связи с ужесточением контроля над инфляцией и сокращением налогового бремени, что будет способствовать увеличению покупательной способности населения. Согласно оптимистическому прогнозу, в 2010г. в Бразилии будет продано 3 млн. автомобилей по сравнению с 2,3 млн. в 2007г. (включая средние и тяжелые грузовые автомобили и автобусы). БИКИ, 19.7.2007г.

— Немецкая автомобильная компания BMW продала подразделению концерна DaimlerChrysler's свой 50% пакет акций в бразильском совместном предприятии Tritex Chrysler Group.

«Chrysler Group приняла ответственность за развитие всех операций Tritex, и анализирует все возможные варианты продолжения бизнеса в долгосрочной перспективе. Это может касаться и продажи компании третьей стороне», — говорится в сообщении BMW в четверг. Рейтер, 12.7.2007г.

— Итальянский промышленный концерн Fiat SpA намерен в ближайшие три года инвестировать 2,5 млрд. реалов (1,1 млрд.долл.) в разработку новых автомобилей и развитие технологий в Бразилии, сообщило агентство Блумберг. Компания израсходует 900 млн. реалов уже в 2006г. «Инвестиции в Бразилию столь значительны, потому что мы убеждены, что бразильский рынок будет расти, и что эта страна может стать отличной базой для экспорта в другие страны Латинской Америки», — заявил председатель бразильского подразделения Fiat Лука Кордеро ди Монтеземоло.

Fiat прогнозирует, что экспортные продажи автомобилей через бразильское подразделение в текущем году упадут на 30%, до трехлетнего минимума, поскольку укрепившаяся местная валюта делает продукцию компании менее конкурентоспособной. Так, в 2006г. бразильское подразделение экспортирует 70 тыс. машин, тогда как в 2005г. было экспортировано 100 тыс. Деятельность Fiat по обновлению модельного ряда автомобилей, представленных на рынке Бразилии, разворачивается на фоне начала продаж в этой стране компактных автомобилей конкурентами Volkswagen

AG и General Motors Corp. В 2006г. Fiat намерен приступить к продаже в Бразилии модели Siena, оснащенной многофункциональным двигателем, который может работать как на чистом бензине, так и на смеси бензина и этанола, на этаноле или на природном газе. Согласно прогнозам Ассоциации автопроизводителей Бразилии, продажи машин в 2006г. вырастут на 7% после увеличения на 11% годом ранее. В то же время в янв.-фев. 2006г. продажи выросли на 8%, отмечает Ассоциация. Interfax, 29.3.2006г.

Великобритания

Автопром

Великобритания производит 4% мирового объема пассажирских автомобилей. Она представлена предприятиями, принадлежащими ведущим мировым производителям из Германии, Франции, Японии и США, включая BMW, Honda, Nissan, Peugeot, Toyota и др. В 2005г. произошло банкротство компании MG Rover, являвшейся до последнего времени единственным крупным британским автопроизводителем. Компания была куплена китайской фирмой Nanjing Auto.

Британское автомобилестроение характеризуется высоким уровнем прямых иностранных инвестиций (ежегодно на развитие отрасли направляется более 1 млрд.ф.ст.) и является экспортно-ориентированным.

В 2007г. в Великобритании было произведено 1,5 млн. легковых автомобилей, что на 1,2% больше, чем в 2006г. Из них на экспорт было отправлено 1,1 млн. автомобилей или 78,1% всего объема производства.

Вклад автомобильной промышленности в ВВП страны составляет 1%, а ее доля в общем британском экспорте — 11%. Ежегодно она вносит более 9,5 млрд.ф.ст. добавленной стоимости в британскую экономику. В отрасли Работает 3,4 тыс. компаний, из которых 1,5 тыс. занимаются производством запасных частей. В британском автопроме занято 221 тыс.чел., еще 550 тыс.чел. занимается продажей, техническим обслуживанием и ремонтом автомобилей.

В 2007г. производство коммерческих автомобилей составило 210 тыс.шт. и увеличилось на 1% по сравнению с 2006г. На экспорт было поставлено 130 тыс. автомобилей (или 61,9% всего объема производства), что на 4,4% меньше, чем в пред.г.

В марте 2007г. в районе г.Ковентри был открыт завод по производству электромобилей. Завод принадлежит частной компании Modex и рассчитан на выпуск в первый год работы 500 электромобилей грузоподъемностью до 2 т.

В Великобритании в 2007г. было зарегистрировано более 2,7 млн. новых транспортных средств, что на 0,6% меньше аналогичного показателя 2006г. Из них 1 млн. — автомобили, работающие на дизельном топливе (36,8% от общего числа зарегистрированных автомобилей).

Регистрация транспортных средств, шт.

	Легковые автомобили	Коммерческие автомобили	Всего
2001	2,458,769	313,411	2,772,180
2002	2,563,631	322,000	2,885,631
2003	2,579,050	363,687	2,942,737
2004	2,567,269	389,923	2,957,192
2005	2,439,717	385,969	2,825,686

2006	2,344,864	389,496	2,734,360
2007	2,335,000	382,000	2,717,000

Источник – Офис национальной статистики

Наиболее продаваемым автомобилем в Великобритании является Ford Focus. В 2007г. было продано более 349 тыс.шт. и его доля на рынке составила 14,5%. За ним следуют Vauxhall (13,8%), «Фольксваген» (8,2%), «Пежо» (6,1%), Renault Megane (5,3%) и «Тойота» (5%).

Рейтинг продаж автомобилей в Великобритании, в тыс.шт.

Марка автомобиля	2004	2005	2006	2007
1 Форд Фокус	367,2	347,6	344,4	349,0
2 Воксхолл	325,0	317,4	301,7	331,3
3 Фольксваген	181,9	185,5	190,0	197,0
4 Пежо	167,8	144,3	144,1	146,1
5 Рено	189,3	174,7	138,1	126,8
6 Тойота	121,1	122,5	117,8	118,5
7 БМВ	102,2	111,7	115,6	121,6
8 Хонда	91,2	98,3	97,7	106,0
9 Ситроен	105,6	99,6	95,6	97,8
10 Ауди	77,0	85,5	82,5	100,9

Источник – Офис национальной статистики

Авиапром-2007

Аэрокосмическая промышленность Великобритании – вторая в мире после США по объему производства. Суммарный внешнеторговый оборот данной отрасли в 2007г. превысил 14 млрд.ф.ст. (импорт – 7,9 млрд.ф.ст.; экспорт – 6,2 млрд.ф.ст.), что несколько ниже показателей 2006г. (товарооборот – 14,6 млрд.ф.ст.; импорт – 8,3 млрд.ф.ст.; экспорт – 6,3 млрд.ф.ст.). 10% от оборота компаний отрасли инвестируется в НИОКР.

На производство планеров (включая системы управления и жизнеобеспечения) приходится 49% продаж отрасли, на ремонт и обслуживание авиатехники – 11%, производство авиадвигателей – 16%, производство дополнительного, в т.ч. наземного оборудования для самолетов – 18%, ракет – 4%, космических аппаратов – 2%.

В аэрокосмическом комплексе Великобритании более 90% капитализации приходится на 4 ведущие компании: BAE Systems (55%), Rolls-Royce (18%), Smiths Industries (15%) и Cobham (5%). В отрасли работают 1,2 тыс. малых и средних предприятий, которые активно участвуют в процессе промышленной кооперации и являются поставщиками компонентов и узлов для крупных компаний. 70% малых и средних компаний аэрокосмического сектора страны осуществляют поставки специализированного оборудования, 16% – комплектующих для корпусов самолетов и летательных систем, 14% – комплектующих для авиадвигателей. Общее количество занятых в секторе – 115 тыс.чел., хотя в последние годы наблюдается его снижение при одновременном повышении производительности труда.

Географическая структура британской внешней торговли изделиями аэрокосмической промышленности (88 группа ТН ВЭД), доля в %

	2006		2007	
	Имп.	Эксп.	Имп.	Эксп.
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0
Европейский Союз	24,1	47,5	17,5	43,9
Западная Европа (без ЕС)	8,1	2,9	8,2	3,6
Восточная Европа (без ЕС)	1,3	1,3	2,0	0,7
в т.ч. Россия	1,1	0,2	1,4	0,4
Северная Америка	52,2	30,1	59,9	29,4
Южная Америка	2,9	0,6	2,8	1,6

Ближний Восток и Северная Африка	5,6	5,2	3,9	6,9
Центральная и Южная Африка	1,0	1,3	0,8	1,8
Азия и Океания	4,8	11,1	4,9	12,1

Источник – Таможенная статистика Великобритании

Поддержкой и защитой интересов компаний, работающих в данной отрасли, в Великобритании занимается Общество британских авиакосмических компаний (Sbac). Правительство Великобритании, придавая большое значение развитию авиастроения, разработало стратегию развития отрасли. Ее цель – сделать страну к 2020г. ведущей европейской аэрокосмической державой. Согласно этому документу, британское авиастроение будет концентрировать свои усилия на выпуске таких изделий, как: авиадвигатели, сенсорные системы для военной авиации, системы для обучения и тренинга, авионика, системы обслуживания.

Авиапром-2006

Британская авиационно-космическая промышленность является одной из немногих в мире, способной выполнять полный цикл работ от НИОКР до готовых изделий, выпуская при этом широкую номенклатуру авиационно-космической техники и оборудования. В отрасли занято 124 тыс.чел. на территории Великобритании и 49 тыс. на чем 750 зарубежных предприятиях. Товарооборот отрасли в 2006г. составил 19,82 млрд. ф.ст., экспорт достиг 12,48 млрд. ф.ст.

Наиболее развитыми направлениями авиационного сектора являются строительство фюзеляжей самолетов и создание авиационных двигателей, разработка и производство управляемого ракетно-бомбового вооружения, новых материалов, аппаратуры управления полетом, включая электродистанционное и волоконно-оптическое оборудование, бортовое радиоэлектронное оборудование и другие сложные компоненты.

Среди ведущих компаний – «BAE-Системс» (BAE Systems) и «Роллс-Ройс» (Rolls-Royce). «BAE-Системс» – компания, занимающаяся разработкой, изготовлением, поставкой и послепродажным обслуживанием авиационной и военной морской техники, аппаратуры связи, электроники и систем боевого управления. Численность персонала – 96 тыс.чел. Объем ежегодных продаж достигает 15 млрд. ф.ст., стоимость портфеля заказов в настоящее время – 45 млрд. ф.ст. В сент. с. г. компания заключила контракт на поставку в Саудовскую Аравию и последующее обслуживание 72 истребителей «Тайфун». Стоимость контракта составляет 4,43 млрд. ф. ст., а с учетом обслуживания самолетов на протяжении всего их жизненного цикла общая сумма сделки оценивается в 20 млрд. ф.ст.

«Роллс-Ройс» – второй по величине производитель авиационных двигателей в мире с товарооборотом (в 2006г.) 7,1 млрд. ф.ст., включая

3,7 млрд. ф.ст. – в гражданском секторе авиакосмической отрасли и 1,6 млрд. ф.ст. – в ВПК. В гражданском секторе двигатели компании широко представлены на самолетах «Эрбас» и «Боинг». В оборонном секторе «Роллс-Ройс» в настоящее время участвует в двух международных программах:

- «Еврофайтер» – здесь компания владеет 36-проц. долей акций в совместном предприятии по

производству двигателей EJ200 и занимается сборкой всех двигателей для ВВС Великобритании;

- «Единый ударный истребитель» (JSF) – компания владеет 40-проц. долей акций в предприятии по производству двигателей F136, обеспечивающих короткий разбег самолетов и вертикальную посадку.

Британская компания «Эрбас-ЮК» специализируется на проектировании и производстве крыльев для самолетов «Эрбас». Компания принимает активное участие в строительстве новых европейских широкофюзеляжных самолетов А-380, запущенных в серийное производство в 2007г.

Британский космический сектор включает в себя более 200 компаний с персоналом, насчитывающим 16 тыс.чел., и годовым оборотом в 4,8 млрд. ф.ст.

В частности, оборот компаний, специализирующихся на предоставлении услуг спутниковой связи, составил в 2006г. 3,4 млрд. ф.ст. (70% совокупного оборота). Оборот компаний, специализирующихся на создании и производстве космических аппаратов и технологий, в том же году составил 725 млн. ф.ст.

Расходы Великобритании на различные космические программы за последние пять лет демонстрируют ежегодный рост расходов на 5-8%, что опережает темпы инфляции в стране. Наибольший рост (100%) наблюдается за последний год в финансировании есовских программ космической связи и навигации. Это связано с участием англичан в проекте создания европейской спутниковой навигационной системы «Галилео» и началом развертывания в интересах Минобороны спутниковой системы связи нового поколения «Скайнет-5».

Основными направлениями развития космического сектора являются:

1) укрепление позиций Великобритании в области астрономии, изучении планет и окружающей среды;

2) повышение экономической отдачи космической отрасли путем активного участия государственных, научных и коммерческих организаций;

3) возрождение пилотируемой космонавтики;

4) развитие космических технологий и систем, их активное использование для улучшения качества жизни населения.

В области международного сотрудничества Великобритания продолжает вести политику выборочного инвестирования в космические технологии и услуги с целью скорейшего возврата вложенных средств. 70% расходов приходится на участие в европейских космических программах.

Британский национальный космический центр (БНКЦ) в сент. тек.г. представил на рассмотрение правительства проект перспективной программы освоения космоса, предусматривающей активное сотрудничество с 14 национальными космическими агентствами иностранных государств. В качестве приоритетных направлений межгосударственного сотрудничества определено взаимодействие с США, Китаем, Россией, Индией и Японией. Также планируется возродить пилотируемую космонавтику. С этой целью предусматривается сначала участие британских космонавтов в работе на международной космической станции, а затем их подготовка к международным экспедициям на Луну и Марс. Для обеспечения доставки космо-

навтов на орбиту изучается, в частности, возможность взаимодействия в этой сфере с российскими профильными организациями.

При координирующей роли БНКЦ британские компании принимают активное участие во многих ведущих космических проектах Европейского космического агентства (ЕКА). Наибольшие успехи достигнуты в разработке и производстве гражданских и военных спутников связи, космических аппаратов малых размеров, радаров и антенного оборудования, программного обеспечения. Следует отметить, что Великобритания является самым крупным спонсором программы ЕКА «Аврора» по подготовке международной экспедиции на Марс.

Авиационно-космическая промышленность Великобритании в ближайшее время может столкнуться с серьезными трудностями. Одной из причин является возрастающая конкуренция в этой области со стороны восточно-европейских и интенсивно развивающихся азиатских стран. Повышению конкурентоспособности предприятий отрасли в этих странах способствует относительно низкая себестоимость выпускаемой продукции, значительные инвестиции, а также возрастающая покупательная способность на внутреннем рынке. К 2020г. Китай станет вторым государством после США по объему парка самолетов гражданской авиации.

В этой связи особую тревогу у местных специалистов вызывает судьба мелких и средних британских предприятий, от услуг которых такие крупные компании, как «БАЕ-Системс», «Эрбас», «Роллс-Ройс» и др. вынуждены в последнее время все чаще отказываться в пользу более дешевых подрядчиков.

Наряду с внешними факторами, влияющими на обострение ситуации в авиационно-космической промышленности Великобритании, существует и ряд внутренних. Среди них – исторически сложившийся акцент на выполнение военных контрактов, неослабевающее политическое давление в сторону сокращения расходов на реализацию крупных международных проектов, таких, как программа создания истребителя JSF и производства аэробуса А-380, а также ограничительные меры США по вопросу обмена чувствительными технологиями (в частности, по программе JSF).

Складывающаяся ситуация не может не вызывать беспокойства в политических и деловых кругах Великобритании. В качестве одной из мер по предотвращению потенциального кризиса предлагается создание специализированных офшорных компаний. Нарастают усилия по дальнейшему проникновению на рынки таких крупных динамично развивающихся стран, как Китай и Индия, предпринимаются попытки вытеснения отсюда традиционных поставщиков, в т.ч. российских.

Расходы Великобритании на космические программы, в млн. ф.ст.

	2002/3	2003/4	2004/5	2005/6	2006/7
Наблюдение за поверхностью Земли					
Национальные программы	.....27,02	.....34,80	.....39,95	.....37,10	.....30,98
Программы ЕКА	.....26,57	.....39,50	.....40,19	.....45,20	.....33,79
Научные исследования					
Национальные программы	.....20,00	.....18,00	.....20,00	.....22,08	.....26,60
Программы ЕКА	.....34,37	.....37,90	.....35,40	.....46,26	.....53,44
Связь и навигация					

Национальные программы	10,14	3,10	4,80	1,60	0,60
Программы ЕКА	9,19	15,35	23,40	21,40	42,95
Технологии					
Национальные программы	11,89	1,95	3,60	2,00	1,30
Программы ЕКА	0,43	0,55	-	2,25	-
Запуски					
Национальные программы	0,21	0,20	-	-	-
Программы ЕКА	4,40	4,70	5,10	5,00	6,05
Другие					
Национальные программы	1,26	0,90	0,60	5,20	0,80
Программы ЕКА	14,66	14,90	24,90	19,52	21,37
Всего за финансовый год	160,20	177,10	197,94	207,61	217,88

Вертолеты

Как считает Консультативный совет Великобритании по вертолетам (British Helicopter Advisory Board), по величине парка гражданских вертолетов эта страна занимает пятое место в мире. В 2004г. в Великобритании насчитывалось 1167 зарегистрированных гражданских вертолетов, что на 19% больше, чем в 1999г., и составляет 6% всех имеющихся в стране самолетов. В Великобритании также базируются 86 вертолетов, зарегистрированных в других государствах, 69 из них зарегистрированы в США.

Структура парка самолетов общей авиации в Великобритании в 2005г., в %: дельтапланы и парапланеры — 26; самолеты с одним поршневым двигателем (исключая крупные) — 21; сверхлегкие самолеты — 15; планеры — 10; аэростаты и дирижабли — 7; самолеты, построенные по любительским проектам — 6; вертолеты — 6; самолеты, не относящиеся к классу ЛА общей авиации — 4; самолеты с несколькими поршневыми двигателями и крупные самолеты с одним поршневым двигателем — 2; устаревшие и антикварные самолеты — 2; самолеты с турбинными двигателями — 1.

Большинство гражданских вертолетов в Великобритании используются коммерческими операторами и службами скорой помощи. С появлением небольших и дешевых моделей с поршневым двигателем, таких как американские Robinson 22 и 44, вертолеты все чаще начинают применяться для отдыха и туризма. В 2004г. на указанные две модели приходилась 1/3 всех зарегистрированных в Великобритании гражданских вертолетов; второе место в парке занимали вертолеты американского производства Bell 206 JetRanger и Bell 206 LongRanger (их совокупная доля составила 12%).

С вертолетами из США, удельный вес которых в общих продажах этих транспортных средств на английском рынке оценивается почти в 50%, конкурирует продукция франко-германской фирмы Eurocopter (дочерней компании европейской авиакосмической и военной группы EADS) и AgustaWestland (подразделения итальянской группы Finmeccanica). Остро эта конкуренция ощущается в секторах, связанных с обслуживанием корпораций и морской добычей нефти и газа.

В Великобритании есть только один вертолетостроительный завод — Westland Helicopters; он принадлежит компании AgustaWestland и находится в г. Еовил (на юго-западе Англии). Двигатели для этой компании (в основном семейства Model 250), а также для многих других известных в мире производителей вертолетов, включая Eurocopter, Bell, MD и Sikorsky, поставляет Rolls-Royce (Великобритания), а системы автоконтроля HUMS (health & usage monitoring systems) и информационные системы

— Smiths Aerospace (Великобритания). НИОКР в сфере вертолетостроения осуществляет недавно приватизированная английским правительством организация QinetiQ, правда, ее работы в значительной степени посвящены военным вертолетам.

Структура продаж гражданских вертолетов в Великобритании в 2004г. в распределении по фирмам-поставщикам, в %

Вертолеты с поршневым двигателем	
Robinson	72
Enstrom	13
Hughes/Schweitzer	10
Прочие	5
Вертолеты с одним турбинным двигателем	
Bell	47
Eurocopter	38
Hughes/MDH	11
Enstrom	4
Вертолеты с несколькими турбинными двигателями	
Eurocopter	64
Sikorsky	18
AgustaWestland	11
MD	5
Bell	2

Покупатели вертолетов в Великобритании делятся на 3 основные группы: частные операторы (осуществляют чартерные рейсы и обслуживают морские нефтяные и газовые промыслы), службы скорой помощи и индивидуальные пользователи. Частные операторы образуют самую многочисленную группу потребителей вертолетов в стране. Наиболее известные из них — Bond Air Services (занимает первое место в Великобритании по доле в вертолетном парке моделей Eurocopter 135 T2 и Bolkow 105), Bristow (один из крупнейших в мире операторов вертолетов с головной конторой в Техасе; обслуживает морские нефтяные и газовые промыслы), British International (имеет 11 вертолетов, число мест в которых может составлять от 4-28), SNC Helicopter Corporation (находится на первом месте по объему вертолетных услуг компаниям, осуществляющим морскую добычу нефти и газа; ее вертолеты используются более чем в 30 странах; головная контора находится в Канаде, а европейская — в Абердине), PremiAir (лидер в Великобритании по чартерным перевозкам вертолетами и оказанию транспортных услуг полицейским службам; имеет две летные базы близ Лондона; в парке преобладают вертолеты с двумя турбинными двигателями), Sloane Helicopters (использует для перевозок как собственные вертолеты, так и вертолеты, принадлежащие ее клиентам; выступает также в качестве дистрибьютора, сервисного центра и летной школы).

Операторами вертолетов, принадлежащих полиции и службам скорой медицинской помощи, являются частные компании или благотворительные организации, получающие значительную поддержку от частного сектора. В сфере скорой медицинской помощи работают 16 операторов, а при полицейских подразделениях — 30; обычно они располагают одним — двумя вертолетами.

Индивидуальными вертолетами в Великобритании пользуются в основном обеспеченные граждане, проживающие за пределами крупных городов, где они располагают местом для парковки этих транспортных средств. По мере осознания преимуществ персонального владения и снижения затрат на покупку и эксплуатацию вертолетов число их индивидуальных пользователей будет расти. БИ-КИ, 20.1.2007г.

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Объем продаж экологичных автомобилей снизился в Великобритании с янв. по окт. 2008г. на 50%, сообщает газета Times. По данным газеты, в 2008г. было продано 156 электромобилей, а в 2007г. продажи за этот период составили 374 машины.

Один из крупнейших британских продавцов электромобилей компания Nice Car пересмотрел свои планы по расширению модельного ряда продаваемых машин на 2009г. В окт. продажи компании упали до одной машины в неделю. «Такое катастрофическое падение спроса на электромобили стало неожиданностью для всех нас», — заявил редактор сайта www.cleangreencars.co.uk, посвященного экологичному транспорту, Ричард Бремнер (Richard Bremner).

Британский комитет по изменению климата также намерен пересмотреть свои прогнозы по количеству гибридных машин и электромобилей в автопарке страны.

Согласно существующему прогнозу, в 2020г. экологичных автомобилей на дорогах Великобритании должно было составить 40%. Сейчас в собственности британцев находятся 1,1 тыс. электромобилей, что оставляет 0,004% от общего количества личных автомобилей. Многие британцы предпочли в 2008г. покупать малолитражные машины с небольшим расходом топлива или дизельным двигателем.

Объемы продаж автомобилей в Великобритании резко снизились, что эксперты связывают с последствиями мирового финансового кризиса. Продажи автомобилей в нояб. сократились на 36,8% по сравнению с аналогичным периодом 2007г. и составили 100 тысяч 333 машины. В первую очередь сократились продажи автомобилей класса «люкс» и внедорожников.

В окт. тек.г. продажи автомобилей в Великобритании по сравнению с аналогичным периодом 2007г. сократились на 23% — до 128,4 тыс.ед. Это было самое значительное падение продаж за последние 17 лет. РИА «Новости», 4.12.2008г.

— Производитель люксовых автомобилей Aston Martin объявил о сокращении до трети рабочих мест в связи с падением продаж автомобилей из-за экономического кризиса. Известно, что под сокращение персонала попадут в основном служащие на условиях полной занятости и временные рабочие на заводе Aston Martin в г. Гайдон на западе Англии, передает (С) Associated Press.

«Как и другие элитные автомобильные бренды, Aston Martin был вынужден принять меры, чтобы отреагировать на беспрецедентный спад в мировой экономике», — отметил исполнительный директор компании Ульрих Бец. Ожидается, что Aston Martin уволит до 600 из 1700 чел., работающих в Великобритании.

В окт. 2008г. компания Aston Martin продала в Великобритании 110 автомобилей по сравнению со 164 за тот же период 2007г. Ожидается, что годовой объем продаж компании в 2008г. снизится до 6 тыс. 500 по сравнению с 7 тыс. 300 автомобилями, проданными за 2007г. RosInvest.Com, 2.12.2008г.

— Британский автопроизводитель Jaguar Land Rover ведет переговоры с правительством страны о кредите в 1 млрд. фунтов стерлингов (1,48 млрд.долл.), пишет британская газета The Sunday

Times. По данным источника в правительстве, запрос компании находится на рассмотрении у премьер-министра Гордона Брауна, говорится в статье.

Jaguar Land Rover заявил, что не станет комментировать «слухи о конфиденциальных переговорах с правительством». В начале года компания была приобретена индийской Tata Motors за 2,3 млрд.долл. Для финансирования сделки Tata Motors взяла промежуточный кредит на 3 млрд.долл.

Столкнувшись с резким падением продаж и трудностями с получением кредитов на финансовых рынках, Tata пытается получить промежуточный кредит на ближайшие два года от британского правительства, пишет газета.

В Jaguar Land Rover работают 15.000 чел. В предг. компания произвела 230.000 внедорожников Land Rover и 54.000 легковых автомобилей премиум-класса Jaguar.

В этом году компания уже отменила несколько смен. Reuters, 24.11.2008г.

— Несмотря на то, что полгода назад крупнейший британский автопроизводитель Jaguar Land Rover был выкуплен индийским автогигантом Tata, за финансовой помощью компания обратилась не к руководству концерна и не к правительству Индии, а к правительству Великобритании, у которого попросила 1 млрд. фунтов стерлингов. Как и в случае с другими автопроизводителями, воззавшими к правительствам своих стран, это обращение вызвано падением продаж машин в условиях экономического кризиса. Премьер-министр страны Гордон Браун рассматривает просьбу автопроизводителя.

Американский концерн Ford продал весной 2008г. бренд Jaguar Land Rover индийской компании Tata Motors за 2,3 млрд.долл. По итогам окт., продажи компании в Европейском Союзе упали на 36,2%. А в конце окт. на заводе Jaguar было приостановлено производство в связи со снижением спроса на новые автомобили. RosInvest.Com, 24.11.2008г.

— Британская компания-производитель авиационных двигателей Rolls-Royce намерена сократить от полутора до двух тысяч сотрудников по всему миру из-за финансового кризиса, говорится в сообщении индустриальной группы.

«Пока еще рано точно говорить о количестве и географии сокращений рабочих мест, однако текущие оценки группы говорят о том, что в 2009г. будет необходимо произвести от 1500 до 2000 сокращений по всему миру», — отмечается в сообщении. Rolls-Royce уже начал переговоры с профсоюзами о возможных сокращениях на сборочно-испытательном заводе в г.Дерби на севере Англии.

Группа Rolls-Royce, основным бизнесом которой является производство авиационных двигателей, насчитывает 39 тыс. сотрудников, 60% которых работает в Великобритании.

О предстоящих сокращениях сотрудников объявил и крупнейший британский производитель вооружений — компания BAE Systems. Компания намерена сократить до 200 чел., главным образом в секторе производства наземной военной техники. Сокращения коснутся подразделений компании в Ньюкасле, Лидсе, Лестере, Барроу и Телфорде. РИА «Новости», 20.11.2008г.

— Британский производитель двигателей Rolls-Royce планирует сократить от 1.500 до 2.000 рабо-

чих мест по всему миру. В основном это решение связано с задержками поставок самолетов компаниями Boeing и Airbus, в частности новых моделей Boeing 787 и Airbus A380, на которые устанавливаются двигатели Rolls-Royce.

Увольнения не скажутся на финансовых результатах этого года, а в будущем году расходы на сокращение персонала компенсируются экономленными средствами, говорится в сообщении компании. Штат Rolls-Royce насчитывает 39.000 сотрудников во всем мире. Reuters, 20.11.2008г.

— Японский автоконцерн Nissan в результате снижения спроса на новые автомобили принял решение на две недели приостановить производство автомобилей Micra и Note на своем заводе в Сандерленде (Великобритания), сообщает сайт ведущего отраслевого издания страны Autocar.co.uk со ссылкой на неназванного представителя компании.

«Такое решение принято в целях предотвращения скопления автомобилей на складах», — отмечает издание. Кроме того, Nissan намерен до конца года ввести несколько дополнительных выходных и уволить временных рабочих.

В то же время, компания не будет приостанавливать производство кроссовера Qashqai, который пользуется большой популярностью в России. В РФ очередь на Qashqai составляет 12 месяцев, именно поэтому объемы его производство Сандерленде остаются без изменений, сообщает Autocar.co.uk.

Ранее, о временной приостановке производства автомобилей на неделю в Великобритании заявил концерн Jaguar. По итогам сент. продажи автомобилей в Великобритании упали на 21,2% — до 330,3 тысяч шт.

Nissan — второй по величине автопроизводитель в Японии после Toyota, входит в состав альянса Renault-Nissan. В сент. продажи автомобилей Nissan в Европейском Союзе снизились на 5,2% по сравнению с аналогичным периодом 2007г. — до 32,7 тыс. шт. РИА «Новости», 21.10.2008г.

— Автомобильная компания Jaguar, принадлежащая индийскому холдингу Tata, приняла решение в связи с падением продаж приостановить на неделю в конце окт. производство автомобилей в Великобритании, сообщает в пятницу сайт одного из ведущих профильных изданий страны Autocar.co.uk. «Jaguar и Land Rover уже предприняли ряд мер для преодоления последствий экономического кризиса, в частности один из заводов Land Rover перешел на четырехдневную неделю, а завод Jaguar намерен приостановить производство на неделю в конце окт. на фоне падения продаж Jaguar X-Type», — отмечает издание. Кроме того, компании собираются уволить 200 сотрудников.

Jaguar и Land Rover — английские автомобильные компании, выпускающие автомобили класса «люкс» и «премиум». В 2008г. концерн Ford продал автопроизводителей индийскому холдингу Tata. Продажи Land Rover по итогам сент. в Европе упали почти на 50%, при этом продажи Jaguar выросли на 11%. РИА «Новости», 17.10.2008г.

— Британское издание AutoExpress опубликовало рейтинг самых экономичных автомобилей в пяти популярных сегментах. При его составлении журналисты учли такие факторы, как расходы на покупку, эксплуатацию и обслуживание машины, в т.ч. на ремонт и топливо. Лидерами рейтинга

стали не самые дешевые модели, а автомобили с самыми экономичными двигателями, высокой надежностью и недорогим обслуживанием, отмечает «АвтоОбоз».

Рейтинг самых экономичных автомобилей по версии Auto Express: субкомпакт — Smart ForTwo; компакт — MINI One с двигателем объемом 1,4 л.; семейный хэтчбэк — Volkswagen Golf с двигателем SDI объемом 2 л.; среднеразмерный седан — Skoda Octavia с двигателем FSI объемом 1,6 л.; компактный кроссовер — Suzuki Grand Vitara. ИА Regnum, 24.9.2008г.

— Британская автокомпания Jaguar собирается сократить производство в связи с общим падением уровня продаж автомобилей в Великобритании. В авг. тек.г. продажи Jaguar упали на 41% по сравнению с авг. пред.г. Как сообщает «Деловой Петербург», продажи автомобилей Land Rover снизились на 58%, продажи Toyota — на 26%.

Сейчас бренд Jaguar принадлежит индийскому автогиганту Tata. ИА Regnum, 19.9.2008г.

— Продажи автомобилей в Великобритании упали до рекордно низкого уровня за последние 40 лет. Британская автомобильная промышленность — одна из ведущих в стране. Снижение производства связано с ростом цен на топливо и падением экономики. Основное внимание покупателей направлено на подержанные машины. За последний месяц продали всего 63,2 тыс. новых автомобилей, пишет «Автоцентр».

Особенно заметно снизились продажи брендов премиум-класса. Продажи Aston Martin упали на 67% — за месяц продали всего 19 машин. А Land Rover потерял 58% покупателей, продав лишь 422 автомобиля. Столько же продал и Jaguar — падение на 41%. ИА Regnum, 6.9.2008г.

— Став собственником британских брендов Jaguar и Land Rover, индийский автоконцерн получил в качестве бонуса и статус правообладателя марки Daimler Motor Company — «однофамильца» одного из ведущих германских автопроизводителей, с которым его объединяет лишь имя основателя обеих компаний. Теперь индусы намерены воспользоваться открывшимися возможностями и возобновить производство моделей под, казалось бы, канувшим в лету лейблом.

У Daimler Motor Company (Великобритания) и Daimler AG (Германия) был один и тот же основатель — Готлиб Даймлер. Однако в 1960г. Jaguar поглотил британский Daimler. Jaguar был владельцем Daimler до 1989г., пока сам не стал «добычей» американского автоконцерна Ford. Так что теперь два бренда с одним именем связывает только общее прошлое.

Сейчас под маркой Daimler в Англии производится одна модель Super Eight, напоминает Автоцентр. Автомобиль был запущен в производство в 2005г. и представляет собой практически идентичную версию Jaguar XJ. Tata собирается вернуть бренду его былую славу и поставить его в один ряд с Bentley и Rolls-Royce. RosInvest.Com, 5.8.2008г.

— Китайская автокомпания Shanghai Automotive, владелец английского бренда MG, собирается намерен возобновить выпуск автомобилей этой марки на заводе в Бирмингеме.

К концу года планируют собрать пробную партию — 700 экземпляров модели MG TF LE500. В зависимости от уровня продаж, руководство Shanghai Automotive решит дальнейшую судьбу

предприятия. Большинство деталей для сборки модели выпускают в Китае. Завод должен начать работу в авг. Стоимость нового автомобиля составит чуть больше 16 тыс. фунтов. ИА Regnum, 2.8.2008г.

— Знаменитые британские легковые автомобили MG снова будут производиться на родине — в Великобритании, объявила китайская Нанкинская автомобильная группа, владеющая маркой MG. Нанкинская автомобильная группа (Nanjing Automobiles Group) приобрела обанкротившийся британский завод MG Rover в 2005г. В результате банкротства предприятия были уволены 6 тысяч сотрудников.

Теперь же Нанкинская автомобильная группа и ее материнская компания — Шанхайская автомобилестроительная корпорация SAIC — планируют возобновить производство на заводе в г. Лонгбридж близ Бирмингема.

Для работы на сборочном конвейере будет создано 200 новых рабочих мест, а до конца тек.г. завод планирует выпустить до 700 новых спортивных автомобилей марки MG TF.

На автомобиль, розничная цена которого составит 16,4 тыс. фунтов стерлингов, уже поступило 300 предварительных заказов.

Менеджер MG по корпоративным коммуникациям Элеанор де ла Хэй заявила, что возобновление сборки автомобилей на их исторической родине является «частью долгосрочной стратегии». «В течение 18 месяцев мы планируем разработку еще одной новой модели MG, которая будет создана в Великобритании и собрана на заводе в Лонгбридже», — сообщила она. Подробности о разработке новой модели автомобиля будут объявлены по мере налаживания бизнеса компании в Великобритании. РИА «Новости», 1.8.2008г.

— В марте этого года в Женеве впервые был продемонстрирован концепт-кар Aston Martin Vantage RS. Сегодня же папарцци познакомились с серийной версией суперкара, который без малейшего намека на камуфляж проходил тестирование в Альпах.

Серийная версия Aston Martin Vantage RS внешне ничем не отличается от женеvского концепт-кара, разве что кузов тестируемой машины был черного цвета, а не серебристого. В остальном же, как говорится, сходство поразительное.

Британская марка Aston Martin планирует выпустить всего несколько эксклюзивных автомобилей Vantage RS. Каждый экземпляр будет оснащен двигателем V12 мощностью 600 л.с. Дебют серийного суперкара ожидается в начале следующего года. RosInvest.Com, 30.7.2008г.

— Тысячи людей приняли участие в проходивших в Великобритании выставках Farnborough — 2008» (международный авиакосмический салон) и British International Motor Show (автомобилестроение). С 14 по 20 июля 2008г. в пригороде Лондона Фарнборо проходил 46 международный авиационно-космический салон «Фарнборо-2008». Организатором российской экспозиции выступил ФГУП «Рособоронэкспорт». Россия представила на выставке продукцию более 60 предприятий оборонно-промышленного комплекса, в т.ч. КБ «Сухой», «МиГ», «Иркут» и «Авиационный комплекс Ильюшина». В числе представленных пассажирских самолетов — SuperJet-100» производ-

ства «Гражданских самолетов Сухого», ориентированный на международный рынок.

На авиасалоне российская промышленная группа «Оборонпром» и итальянская компания AgustaWestland подписали базовое соглашение по созданию совместного предприятия для организации сборочного производства вертолета AW139 в России. СП будет создано на паритетных началах и расположено в Подмоскowie. Вертолеты будут поставляться как российским потребителям, так и на экспорт. Ввод в строй нового предприятия запланирован на 2010г. Первый вертолет потребителю будет поставлен в начале 2011г. Как ожидается, в год будет производиться 24 вертолета. «Гражданские самолеты Сухого» и «Объединенная авиационно-строительная корпорация» заключили предварительные соглашения общей стоимостью в 2,5 млрд.долл. www.economy.gov.ru, 30.7.2008г.

— Общий объем контрактов, заключенных на авиакосмическом салоне «Фарнборо-2008», составил почти 89 млрд.долл., что вдвое превышает показатели предыдущего авиасалона в 2006г., говорится в пост-релизе организаторов «Фарнборо-2008». «Были объявлены новые заказы стоимостью 88,7 млрд.долл. на 480 самолетов и другую технику, — отмечается в сообщении. — Эта цифра вдвое больше предыдущего рекорда 2006г., который составил 42 млрд.долл.».

Авиакосмический салон проходил на аэродроме близ британского города Фарнборо с 14 по 20 июля этого года. В этом году авиасалон, отметивший 60-летний юбилей, стал самым масштабным и представительным за всю свою историю. Самый большой по размеру временный выставочный комплекс в мире за неделю своей работы вместил стенды и павильоны 1500 компаний-участниц, где была представлена продукция из 40 стран мира. Авиасалон посетили почти 133 тыс. специалистов и 153 тыс. зрителей, которые увидели 165 летных образцов различной техники на земле и в воздухе.

«Без сомнения, «Фарнборо-2008» имел выдающийся успех. Мы рады, что авиасалон стал свидетелем множества значительных заказов», — заявил по итогам работы салона управляющий директор компаний-организатора авиасалона Farnborough International Тревор Сайдботтом.

По его словам, авиационная индустрия продолжает успешно работать на фоне замедления мирового экономического роста и высоких цен на горючее. «Очевидно, что и производители техники, и авиаперевозчики расширяют свой авиапарк и сеть маршрутов, базируясь на запросах рынка», — отметил он. «Объем размещенных заказов ясно дает понять, что авиасалон в Фарнборо по-прежнему остается ведущим бизнес-форумом для профессионалов авиакосмической индустрии со всего мира», — заключил Сайдботтом.

Самой громкой сенсацией на «Фарнборо-2008» стало одновременное подписание 14 июля твердых контрактов на поставки 55 самолетов Boeing и 45 лайнеров Airbus на 21 млрд.долл. для авиакомпании Etihad Airways из эмирата Абу-Даби. Авиакомпания объявила о ряде опционов на дополнительные закупки самолетов ведущих производителей.

По итогам работы авиасалона концерн Airbus объявил, что заключил контракты на поставку самолетов общей суммой 40,5 млрд.долл. Европейский производитель получил твердые заказы на

поставку 247 лайнеров и обязательства на приобретение еще девяти самолетов.

Дубайский лизинговый оператор DAE Capital приобрел 30 аэробусов A350-900 и 70 самолетов A320 на 12,6 млрд.долл. Среди других заказчиков – авиакомпании из Туниса, Саудовской Аравии, Южной Кореи, Италии, Катара, США, стран Латинской Америки.

Главный конкурент Airbus – американская корпорация Boeing – также пополнила портфель заказов крупными контрактами.

Крупнейший китайский авиаперевозчик Air China объявил о покупке 15 лайнеров Boeing 777-300 с увеличенной дальностью полетов и 30 самолетов Boeing 737-800 нового поколения. Общая сумма сделки составляет 6,3 млрд.долл. Малайзийская авиакомпания Malaysia Airlines заказала 35 самолетов Boeing 737-800 нового поколения на 2,6 млрд.долл.

Помимо этого, о своих планах по покупке самолетов Boeing объявили эмиратская бюджетная авиакомпания FlyDubai, нигерийская авиакомпания Arig Air, лизинговая компания из США Aviation Capital Group (ACG).

Не остались в стороне и россияне. Так, «Аэрофлот» подписал контракт с Airbus на поставку пяти новых самолетов A321 с двигателями CFM-56. «Аэрофлот» сообщил, что воздушные суда поступят в его парк с авг. по дек. 2013г.

Российские авиастроители также получили первый заказ на конвертацию пассажирских самолетов Airbus в грузовые. Договор об этом был подписан между Объединенной авиастроительной корпорацией и европейским концерном EADS. Он предусматривает переоборудование 30 пассажирских лайнеров A320 и A321 в грузовые самолеты для одной из крупнейших мировых лизинговых компаний AerCap (Нидерланды).

Главный российский гражданский самолет начала 21 века – Sukhoi SuperJet-100 – также получил ряд заказов. Российско-итальянское СП SuperJet International, созданное для продаж нового российского регионального самолета, подписало со швейцарской лизинговой компанией АМО соглашение на поставку 5 таких машин стоимостью 150 млн.долл. и сообщило о твердом контракте с неназванным европейским заказчиком на поставку еще 20 самолетов SuperJet-100 стоимостью 600 млн.долл. Компания также пообещала до конца 2008г. объявить о нескольких новых заказах европейских компаний на этот лайнер.

Российская лизинговая компания «Авиализинг», заказавшая на «Фарнборо-2008» 24 самолета Sukhoi SuperJet-100, планирует распределить их между шестью российскими авиаперевозчиками. Одним из них называется крупная российская авиакомпания «КрасЭйр», входящая в концерн AirUnion.

Российская лизинговая компания ОАО «Ильюшин финанс» подписала контракт с ОАК на поставку 31 среднемагистрального самолета Ту-204СМ-100. Соглашение предусматривает также опцион на приобретение лизинговой компанией дополнительно 30 самолетов в течение 2010-12гг. Сумма контракта составит 1,5 млрд.долл., и чуть большая сумма пойдет на опцион. Заказанные самолеты будут поставляться российской авиакомпанией «Авиалинии-400», а также заказчикам из Ирана и Латинской Америки.

О масштабной корзине заказов на 9,3 млрд.долл. объявил крупнейший британский производитель авиадвигателей Rolls-Royce. Самым продаваемым стал новейший двигатель из семейства Trent, спроектированный для сектора современных широкофюзеляжных самолетов. По итогам авиасалона компания получила заказы на поставку этих двигателей на сумму 7 млрд.долл.

Другой двигатель для гражданского сектора – V2500 – принес Rolls-Royce контракты стоимостью более 1,1 млрд.долл. Шесть покупателей заказали 232 двигателя для оснащения 116 самолетов семейства A320. Rolls-Royce также получил заказы на поставку военных двигателей на сумму 900 млн.долл. РИА «Новости», 30.7.2008г.

– Rolls-Royce, крупнейший британский производитель авиадвигателей, заключил контракты на 9,3 млрд.долл. на авиасалоне в Фарнборо (Великобритания), говорится в сообщении компании.

Самым продаваемым стал новейший двигатель из семейства Trent, спроектированный для сектора современных широкофюзеляжных самолетов (рыночная доля Rolls-Royce в этом секторе составляет 50%). По итогам авиасалона компания получила заказы на поставку этих двигателей на сумму 7 млрд.долл.

Другой двигатель для гражданского сектора – V2500, принес Rolls-Royce контракты стоимостью более 1,1 млрд.долл. Шесть покупателей заказали 232 двигателя для оснащения 116 самолетов семейства Airbus 320, а также послепродажное обслуживание. Rolls-Royce также получил заказы на поставку военных двигателей на сумму 900 млн.долл.

Юбилейный авиакосмический салон «Фарнборо-2008», завершившийся 20 июля, стал самым масштабным и представительным в истории этой выставки. Точная сумма контрактов, заключенных на «Фарнборо-2008», еще не подсчитана, но уже сейчас известно, что речь идет о десятках млрд.долл.

Rolls-Royce – один из мировых лидеров в производстве оборудования для авиации, судов и энергетического оборудования. В 2007г. объем продаж составил 7,4 млрд. фунтов стерлингов. РИА «Новости», 23.7.2008г.

– За первые 6 месяцев 2008г. компания Rolls-Royce продала 495 автомобилей – значительно больше, чем за тот же период прошлого года (294), т.е. почти на 70%.

Владелец бренда Rolls-Royce, немецкий концерн BMW AG сообщает о рекордных продажах трех своих главных марок – BMW, Mini и Rolls-Royce, в совокупности они выросли на 4,7%, пишет АвтоАвто.ру. Продажи автомобилей Mini за полгода увеличились на 18%, BMW – на 2,4%. А в июне количество проданных машин начало снижаться (-2,8%). Это вызвано, в первую очередь, спадом на рынках США и Японии. ИА Regnum, 8.7.2008г.

– Британский автопроизводитель Land Rover реализовал в России в 1 пол. 2008г. 10446 машин. Годом ранее этот показатель составил 5060 машин. Об этом говорится в сообщении компании «Ягуар Лэнд Ровер Россия». Наибольшей популярностью на российском рынке в янв.-июне 2008г. пользовалась модель Freelander 2-3890 машин и Discovery 3-2844 машин и.

Модельный ряд Land Rover в РФ представлен внедорожниками Range Rover, Range Rover Sport, Discovery3, Freelander 2 и Defender. В I пол. 2008г. в РФ было продано 854 машины марки Jaguar. Годом ранее в РФ было продано 521 машина этой марки. Прайм-ТАСС, 8.7.2008г.

— Крупнейший автодилерский холдинг Великобритании — Inchcape выкупает 100% акций «Международной автомобильной ассоциации Musa Motors, действующей в ряде стран Восточной Европы. Недавно был подписан соответствующий меморандум о намерениях. Сделка оценивается экспертами автомобильного рынка 400-450 млн.долл.

Inchcape начала свою деятельность в России в июле 2006г., купив за 72 млн.долл. 75,1% акций компании «Аксель кар», которая является официальным дилером марок Toyota и Lexus. Британский холдинг продает на территории РФ автомобили четырех брендов: Toyota, Lexus, Peugeot и Audi. Международная автомобильная ассоциация Musa Motors, созданная в 1992г., включает в себя только в России компании Musa Motors, TC Motors, «БорисХоф» и Rolls-Royce Motor Cars Moscow, которые продают машины марок Volvo, Land Rover, Jaguar, Chrysler, Jeep, Dodge, Renault, BMW, Mini и Rolls-Royce. БИКИ, 19.6.2008г.

— Английская компания Inchcape покупает 75% акций российского автохолдинга. Контрольный пакет Musa Motors обошелся британцам в 450 млн.долл. Британский холдинг начал скупать активы на территории нашей страны два года назад. Так что приобретение авторитейлера Musa Motors соответствует стратегии Inchcape полагает управляющий директор Инвестиционной группы AG (Эй-Джи) Capital Александр Агибалов: «Приобретение Мусса Моторс — очередной логичный шаг по расширению деятельности на быстрорастущем рынке продаж новых автомобилей и сервисного обслуживания данной компании именно в России».

Аналитики полагают, что появление нового хозяина не сильно повлияет на политику Musa Motors. Говорит заместитель главного редактора Журнала «Автомир» Антон Максимов: «Можно ожидать, строительство новых дилерских центров, скорее всего, они будут построены где-то в регионах, а не в Москве. Но я думаю, что их будет немного, политика, я думаю, будет сохранена такая же, как и сейчас».

Сумма сделки окончательно не определена. Первый взнос составит 200 млн.долл. Он будет сделан после завершения транзакции — не раньше осени. Во сколько же всего обойдется контрольный пакет Inchcape, будет зависеть от прибыли российского автодилера по итогам года. Британцы готовы заплатить за 75% акций Musa Motors 450 млн.долл. Аналитики полагают, что один из ведущих российских автодилеров стоит гораздо дороже. Однако, как сообщил Business FM Антон Максимов, предложение британцев можно считать выгодным: «Мне кажется она немножко ниже рыночной, может не ниже, а даже на порядок. Но с другой стороны, это хорошее предложение, чтобы привлечь финансовые средства».

Через два года британцы смогут приобрести оставшиеся акции и довести свой пакет до 100%. Цена 25% акций Musa Motors так же будет зависеть от прибыли компании, но уже за 2010 год. Однако

сумма не может превысить 250 млн.долл. Прайм-ТАСС, 25.4.2008г.

— Британский автодилер Inchcape договорился о покупке российской сети автосалонов Musa Motors Group и заплатит за всю компанию до 700 млн.долл.

Inchcape сообщил в четверг, что 75,1% обойдутся ей в сумму до 450 млн.долл.: первый платеж составит 200 млн.долл., размер второго будет зависеть от показателей работы Musa Motors в 2008г., но не превысит 250 млн.долл. Британцы также намерены выкупить оставшиеся 24,9% после 2010г. не дороже 250 млн.долл.

Musa Motors основана в 1992г. В группу входят компания Musa Motors — официальный дилер автомобилей Volvo, Land Rover, Jaguar, Chrysler, Jeep, Dodge, Renault; компания TC Motors — эксклюзивный импортер Chrysler & Jeep на территории Латвии; компания БорисХоф — официальный дилер автомобилей BMW и Mini, а также компания Rolls-Royce Motor Cars Moscow — эксклюзивный дилер автомобилей Rolls-Royce на российском рынке. Рейтер, 24.4.2008г.

— В Великобритании значительно вырос парк мотоциклов, мотороллеров и других транспортных средств с двумя (или тремя) колесами. Согласно официальным данным статистики служб регистрации транспортных средств и Ассоциации мотоциклетной промышленности (Motor Cycle Industry Association — MCIA), в 2007г. в стране было зарегистрировано 144,6 тыс. двухколесных транспортных моторных средств — на 8,6% больше, чем в 2006г. (133,1 тыс.). Это самый большой годовой прирост за последние 7 лет (для сравнения — количество зарегистрированных легковых автомобилей за год увеличилось только на 2,5%).

Покупатели в Великобритании по-прежнему отдают предпочтение традиционному мотоциклу. Число вновь зарегистрированных мотоциклов в стране в 2007г. выросло на 9,7%. Соответствующий показатель для полноразмерных мотороллеров составил 9,1%, а для мопедов (с двигателем рабочим объемом до 50 куб. см.) — 4%. Самым популярным двухколесным транспортным средством в 2007г. стал мотоцикл Yamaha YBR125 — до 2,3 тыс. регистрации.

Мотоциклы более востребованы, чем когда-либо, т.к. покупатели пересматривают взгляды на персональный транспорт, стремясь сократить расходы и получить возможность преодолевать дорожные пробки. Вдобавок все больше женщин также пересаживаются на двухколесные транспортные средства. В 2008г. такая тенденция продолжится.

Однако по итогам янв. 2008г. в Великобритании продажи мотоциклов снизились на 5,2% по сравнению с янв. 2007г. За месяц было продано 6,6 тыс. мотоциклов, в то время как в янв. годом ранее этот показатель составлял почти 7 тыс. машин. Наибольшей популярностью пользовалась японская марка Honda — на этот бренд пришлось почти 14% всех продаж мотоциклов в стране.

Среди конкретных моделей лидером стал мотоцикл германского производства — BMW R1200GS. Его продажи выросли на 23%. На 2 месте по популярности был мотоцикл Harley-Davidson Dyna и на 3 — Yamaha YBR 125. На моторынке Великобритании продажи мопедов впервые за долгое время также снизились на 1,7%.

После обнародования данных о росте продаж мотоциклетной техники в стране в 2007г. «МСИА» призвала правительство, законодателей и местные власти серьезно пересмотреть свое отношение к мототехнике и начать рассматривать ее как реальную альтернативу автомобилям. По данным департамента транспорта, всего в Великобритании на конец янв. 2008г. насчитывалось 1,6 млн. мотоциклов, мопедов и мотороллеров. БИКИ, 19.4.2008г.

— Британская компания Rolls-Royce рассматривает возможность создания совместного с Россией предприятия по разработке двигателей, сообщил региональный директор Rolls-Royce в России Владимир Расщупкин. По его словам, ведутся переговоры с несколькими российскими компаниями, в числе которых Уфимское моторостроительное производственное предприятие и Московское машиностроительное предприятие «Салют», сообщают «Вести».

Rolls-Royce может предварительно разместить на этих предприятиях заказы на выпуск комплектующих для своих двигателей, морского оборудования и газоперекачивающих станций, эксплуатируемых в России.

Сейчас Rolls-Royce тесно сотрудничает с «ВСМПО-Ависма», у которого закупает титан. «Верхнесалдинское предприятие — одно из немногих в России, которое отвечает критериям качества западных заказчиков. Мы переходим от закупки титана к приобретению на «ВСМПО-Ависма» ответственных титановых деталей», — рассказал Расщупкин. По его словам, одним из условий размещения заказов на других российских предприятиях, очевидно, станет их модернизация. ИА Regnum, 12.4.2008г.

— Компания Aston Martin (крупнейший независимый британский автопроизводитель) запустит в серийное производство седан Rapide в 2009г. Об этом говорится в пресс-релизе Aston Martin Moscow.

В сообщении отмечено, что ежегодно будет изготавливаться более 2 тыс. седанов Rapide. Автомобиль будет во многом повторять одноименный концепт-кар показанный в 2006г. на автосалоне в Детройте.

Rapide станет четвертым автомобилем в модельном ряду Aston Martin.

Производство седана Aston Martin Rapide будет налажено в Австрии в сотрудничестве с известной инжиниринговой компанией Magna Steyr. Aston Martin Moscow дистрибутор Aston Martin Lagonda Ltd. обладает эксклюзивными правами на продажу, обслуживание и продвижение автомобилей Aston Martin в России.

Компания была создана в конце 2006г., продажи автомобилей начались в марте 2007г. Aston Martin Moscow входит в холдинг Burevestnik Group.

Aston Martin Lagonda Ltd. — выпускает автомобили с 1914г. Штаб-квартира Aston Martin и сборочное производство находится в Гайдоне (Gaydon), Великобритания. Глава компании Aston Martin — известный автогонщик, доктор Ульрих Бец (Dr. Ulrich Bez).

Модельный ряд Aston Martin включает в себя 3 модели: двухместное купе и родстер V8 Vantage, купе и кабриолет DB9 и экстремально быстрый DBS. Прайм-ТАСС, 21.3.2008г.

— Крупнейший британский дилерский холдинг Inchcape Plc ведет переговоры о покупке 100% российского авторитейлера Musa Motors (Volvo, Land Rover, Jaguar и другие), который оценивается в 400-450 млн.долл., пишет в понедельник газета «Коммерсант».

Компании Inchcape в России уже продают Toyota, Lexus, Peugeot и Audi, а новая покупка позволит британцам увеличить долю на российском дилерском рынке (оценивается в 41-44 млрд.долл.) до 3%, отмечает издание.

О том, что Inchcape и владелец Musa Motors Борис Тетерев уже подписали меморандум о намерениях, газете рассказал источник, близкий к Тетереву. О продаже 100% Musa Motors знают еще несколько топ-менеджеров других дилерских компаний. Представитель Inchcape Джонатан Брил в пятницу отказался комментировать возможную сделку. Директор по маркетингу и PR Musa Motors Татьяна Жилина не подтвердила и не опровергла ее.

Inchcape — старейший и крупнейший автодилер Великобритании, работает также в Австралии, Бельгии, Греции, Гонконге и Сингапуре. Основные марки, которые продает и обслуживает, — BMW, Jaguar, Land Rover, Lexus, Toyota, Subaru. Оборот в 2006г. составил 9,75 млрд.долл.

Холдинг Musa Motors создан Борисом Тетеревым в 1992г. Включает компании Musa Motors (официальный дилер Volvo, Land Rover, Jaguar, Chrysler, Jeep, Dodge, Renault), TC Motors (эксклюзивный импортер Chrysler & Jeep на территории Латвии), «БорисХоф» (официальный дилер BMW и Mini) и Rolls-Royce Motor Cars Moscow (эксклюзивный дилер Rolls-Royce на российском рынке). Оборот в 2007г., по информации участников рынка, — 550-600 млн.долл.

Покупка Musa Motors соответствует стратегии Inchcape на новых рынках: на сайте британского холдинга говорится, что автодилерские рынки России и Китая рассматриваются как наиболее привлекательные для развития.

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в России в 2007г. было продано более 1,65 млн. иномарок, или на 61% больше в натуральном выражении. По оценкам Ernst & Young, новых иномарок было продано на 36 млрд.долл. РИА «Новости», 18.2.2008г.

— Чистая прибыль Ryanair в III кв. 2007/8 фин. г. снизилась на 27%, сообщила компания. Компания сохранила неизменным годовой прогноз, но предупредила, что плохие рыночные условия могут стать причиной сокращения прибыли в следующем финансовом году.

Чистая прибыль крупнейшего европейского перевозчика-дискаунтера за три месяца с окт. по дек. снизилась до 35 млн. евро (52 млн.долл.), поскольку средние зимние тарифы стоимости перевозки упали на пять процентов. За аналогичный период пред.г. чистая прибыль компании достигла 48 млн. евро. Аналитики в среднем ожидали, что чистая прибыль составит 41,8 млн. евро.

Эти результаты не включают единоразовый доход 12,1 млн. евро (17,99 млн.долл.) от продажи пяти самолетов Boeing 737-800.

Выручка в III кв. выросла на 16% до 569 млн. евро при прогнозе 575 млн. евро.

Компания ожидает, что рост чистой прибыли за весь 2007/8 фин. г. составит 17,5%.

«Учитывая цены на нефть в районе 90 долл. за бар., а также беспокойства о наступлении рецессии в Британии и других европейских экономиках, текущий прогноз на следующий год пессимистичен, — говорится в заявлении компании. — Есть значительная вероятность, что прибыли в следующем году могут снизиться». Рейтер, 4.2.2008г.

— Nissan вводит третью смену на своем заводе в Сандерленде в связи с высоким спросом на кроссовер Qashqai в России и других странах с развивающейся экономикой, пишет Financial Times. С марта пред.г. Nissan продал 130 тыс. Qashqai и в этом году планирует реализовать свыше 200 тыс. этих машин. Сегмент кроссоверов и небольших внедорожников является одним из самых быстрорастущих на мировой автомобильном рынке.

В пред.г. Россия потеснила Великобританию с первого места в Европе по покупкам продукции Nissan. По продажам Qashqai Россия заняла второе место после Британии.

30 янв. гендиректор Renault-Nissan Карлос Гон заявил, что российский автомобильный рынок станет крупнейшим в Европе через два года. «Через пару лет рынок автомобилей в России будет больше немецкого. Он станет крупнейшим рынком в Европе», — сказал он, выступая на двухдневном экономическом форуме «Форум России», организованном «Тройкой Диалог», в Москве в среду.

Поэтому, по его словам, перед производителями автомобилей открываются широкие перспективы на российском рынке, и «нельзя упускать этот шанс». Interfax, 1.2.2008г.

— Британский автопроизводитель Land Rover реализовал в России в 2007г. 12 626 машин. В 2006г. этот показатель составил 6299 машин. Об этом говорится в сообщении компании «Ягуар Лэнд Ровер Россия».

Наибольшей популярностью на российском рынке в 2007г. пользовалась модель Discovery 3-4343 машин и Freelander — 3215 машин.

Модельный ряд Land Rover в РФ представлен внедорожниками Range Rover, Range Rover Sport, Discovery3, Freelander и Defender.

В 2007г. в РФ было продано 1135 машин марки Jaguar. В 2006г. в РФ было продано 889 машин этой марки. Модельный ряд Jaguar представлен в РФ моделями X-Type, S-Type, XJ, Daimler и XK. Прайм-ТАСС, 14.1.2008г.

— Компания Rolls-Royce намерена сократить 2300 своих сотрудников. Такое решение обусловлено желанием смягчить негативный эффект вследствие растущих расходов, повышающихся налогов и падения курса доллара. Сокращения коснутся как офисных служащих, так и специалистов и топ-менеджмента.

Будут уволены сотрудники Rolls-Royce и в самой Великобритании, и в зарубежных филиалах компании в США, Германии и скандинавских странах. Причем, как сообщает TimesOnline, в Великобритании компания будет содействовать тому, чтобы в каждом возможном случае сотрудникам была предоставлена возможность уволиться по собственному желанию. Одновременно с увольнениями Rolls-Royce продолжит программы по набору и обучению новых сотрудников и программы повышения квалификации служащих. ИА Regnum, 13.1.2008г.

— Британская компания Rolls-Royce — ведущий мировой производитель авиационных двигателей — планирует сократить 6% своих сотрудников. Как сообщили сегодня представители компании, это поможет возместить повышающиеся налоги и негативные эффекты от снижения стоимости доллара.

Под увольнение попадут более 2 тыс.чел. из числа управленческого состава. Сокращение штата будет произведено не только в Великобритании, но и в зарубежных филиалах компании в Германии, США, скандинавских странах и ряде других. Одновременно компания продолжит программы по набору и обучению новых сотрудников и программы повышения квалификации служащих.

Штат Rolls-Royce составляет 40 тыс.чел., из них лишь 23 тыс. — сотрудники британского отделения компании. Прайм-ТАСС, 11.1.2008г.

— Rolls-Royce получит 2 млрд.долл. в рамках контракта на поставку Великобританией Саудовской Аравией истребителей Еврофайтер «Тайфун». Об этом сообщает лондонская Financial Times.

На Rolls-Royce приходится 36% работ при создании новейшего двигателя EJ2000, который стоит на Еврофайтере. Между тем, сообщает издание, пока не ясен размер доходов, которые получит по саудоаравийскому контракту британская компания BAE Systems. Именно она отвечает за строительство и поставку самолетов.

Начальная цена контракта составляет 8,6 млрд.долл. Однако последние подсчеты показывают, что при учете работ по обслуживанию, а также будущей модернизации Еврофайтеров, закупленных Эр-Риядом, окончательная сумма контракта может достигнуть 40-80 млрд. долл. Прайм-ТАСС, 7.12.2007г.

— Американская компания Ford Motor Co. может объявить о продаже своих британских премиум-брендов Jaguar и Land Rover до конца 2007г. Об этом заявил исполнительный директор компании Алан Мулалли после официального подписания нового четырехлетнего контракта с сотрудниками.

Британские активы Ford были выставлены на продажу в июне 2007г. Корпорация намерена сосредоточиться на марке Ford, переживающей кризис, особенно в США, пишет Autonews.

Бренды Jaguar и Land Rover оценены аналитиками Merrill Lynch в общую сумму 1,5 млрд.долл. На их покупку претендуют индийский автогигант Tata Motors и инвестиционный фонд One Equity Partners, возглавляемый бывшим исполнительным директором Ford Жаком Нассером.

Также А.Мулалли сообщил, что Ford намерен внимательно следить за продажами автомобилей в США, снижающимся на фоне замедления темпов роста американской экономики. Ford прогнозирует объем выпуска своих машин в США в I кв. 2008г. в 685 тыс.ед., что на 7,4% меньше, чем в I кв. 2007г. Прогнозы Ford соответствуют общим прогнозам на 2008г. по автопрому США, страдающему от издержек и азиатских конкурентов. ИА Regnum, 4.12.2007г.

— Британская Johnson Matthey Plc планирует до конца текущего финансового года (31 марта 2008г.) открыть предприятия по производству автомобильных катализаторных сеток в России,

Южной Кореи и Соединенном Королевстве. Об этом говорится в пол. отчете компании.

Как ожидается, во II пол. текущего фингода рост подразделения компании по производству автокатализаторов будет таким же, как и в I пол., за счет роста спроса на катализаторы и фильтры частиц для дизельных двигателей в Европе и расширения рынка в Азии. В I пол. фингода операционная прибыль сегмента по производству автокатализаторов, химических реагентов и топливных элементов (Environmental Technologies Division), выросла по сравнению с I пол. предг. на 13% до 65,2 млн. фунтов, выручка выросла на 23% до 1,055 млрд. фунтов.

Всего в I пол. (апр.-сент. 2007г.) выручка Johnson Matthey выросла на 20,19% до 3,512 млрд. фунтов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, операционная прибыль – на 13,55% до 132,4 млн. фунтов, прибыль за период – на 7,35% до 87,6 млн. фунтов.

В фев. 2006г. Johnson Matthey и ОАО «Красноярский завод цветных металлов» («Красцветмет») подписали договор о намерениях, по которому Johnson Matthey строит на территории «Красцветмета» завода по производству автомобильных катализаторных сеток стоимостью 10 млн.долл. По словам представителя Johnson Matthey в Москве Михаила Пискулова, в течение 5-7 лет компания ожидает возврата инвестиций. «Мы ожидаем что на первом этапе предприятие будет производить до 1 млн. шт. катализаторных сеток в год», – сообщил М.Пискулов.

Johnson Matthey специализируется на производстве химических и автокатализаторов, аффинаже драгметаллов, тонкой химической промышленности. Прайм-ТАСС, 28.11.2007г.

– Британская Stadco Ltd, производитель комплекующих для ведущих автомобильных корпораций, удваивает инвестиции в строительство своего завода в Ленобласти до 208 млн. евро. О планах по строительству своего завода по производству штамповочных автомобильных деталей во Всеволожском районе Ленобласти (промзона Кирпичный завод) Stadco объявила летом этого года. Подписав в июне соглашение о сотрудничестве, управляющий директор Stadco Эндрю Моррис оценил проект в 100 млн. евро. Однако вчера директор по корпоративным вопросам «Стадко» Алексей Ильин сообщил о новых параметрах будущего завода. Проект планируется реализовать в три очереди. Первая очередь завода, включающая производственную площадку свыше 13 тыс. кв. м., будет введена в начале 2009г. Вторая, которую планируется ввести в 2011г., подразумевает увеличение площадки до 34 тыс.кв.м. К моменту ввода в эксплуатацию всего предприятия, в 2015г., общая площадь завода превысит 65 тыс.кв.м.

Инвестиции в реализацию всего проекта составят теперь 208 млн. евро. Около 80 млн. евро совокупных налоговых отчислений будут переведены в госбюджет до 2020г. Вернуть вложенные средства британская компания намерена в течение 11,5 лет с момента полноценного запуска предприятия. Объем производства штамповочных деталей господин Ильин затруднился назвать, добавив лишь, что после запуска первой очереди завода Stadco будет обеспечивать все потребности производства автомобилей Ford во Всеволожске. Предполагается, что в начале 2009г. британский производитель

начнет поставки штамповочных деталей со своего завода, а не из Германии, как это происходит сейчас.

О планах по созданию производств автокомплекующих в регионе заявляли такие иностранные компании, как канадская Magna International, германская Benteler Automobiltechnik и другие.

Мировой годовой оборот Stadco составляет 200 млн. евро. За 6 лет с 2000 по 2006гг. – он увеличился в 4 раза. Ежегодно предприятия компании выпускают более 150 млн. деталей. www.metalinfo.ru, 1.11.2007г.

– Британская авиатранспортная компания British Airways разместила свои самые крупные за последние 10 лет заказы на самолеты, что знаменует начало осуществления ее дорогостоящей программы обновления и расширения парка лайнеров с большой дальностью полета. Этот парк насчитывает 114 самолетов.

Общая стоимость заказанных лайнеров по преysкурантным ценам (до предоставления практикуемых крупных скидок) составляет 8,2 млрд.долл. (5,8 млрд. евро). Среди этих лайнеров – 12 «A380» и 24 «787 Dreamliner» с поставкой соответственно в 2012-2014 и 2010-13гг. Предусмотрены опционы на дополнительные 7 «A380» и 18 «787».

Двигатели для указанных самолетов Airbus и Boeing поставит компания Rolls-Royce (Великобритания), победившая в конкурентной борьбе Engine Alliance, совместное предприятие американских корпораций General Electric и Pratt & Whitney. Если British Airways реализует не только твердые заказы, но и опционы, совокупная сумма ее заказов Rolls-Royce, по заявлению представителя последней, могла бы превысить по преysкурантным ценам 5 млрд.долл. (без учета практикуемых крупных скидок, но с включением долгосрочных контрактов на техническое обслуживание).

Заказ на «A380» от British Airways (одного из наиболее крупных в мире покупателей самолетов) воспринимается аналитиками как свидетельство высокого доверия к этому мегалайнеру и знаменует собой «начало новой волны заказов» на него. В самое ближайшее время данный самолет начнет эксплуатировать сингапурская авиатранспортная фирма Singapore Airlines, которая (так же как дубайская Emirates и австралийская Qantas) получит больше «A380», чем первоначально заказывала; дополнительные лайнеры поступят в качестве частичного погашения штрафа Airbus за задержку в поставках.

Для корпорации Boeing заказ British Airways на «787 Dream-liner» означает дальнейший рост интереса к данному самолету, который уже сейчас эксперты считают самым успешным из когда-либо предложенных авиатранспортным фирмам новых лайнеров. Однако налаживание его серийного производства, как полагают эксперты, не обойдется без трудностей. Первый полет этого самолета уже существенно отстает от графика. Первоначально он был намечен на август текущего года, а затем несколько раз переносился на более поздние сроки. В середине окт. было объявлено, что первый полет может состояться не ранее конца I кв. 2008г. Эти задержки произошли в основном по вине поставщиков элементов конструкции, а также фирмы Honeywell, не представившей в срок про-

граммное обеспечение для бортовых компьютеров. Из-за указанных проблем отгрузка первого лайнера «787» перенесена с мая на нояб.-дек. 2008г. БИКИ, 27.10.2007г.

— По сообщению Financial Times, после нескольких месяцев переговоров британская компания Rolls-Royce приняла решение построить свой новый проектно-испытательный центр в ФРГ (недалеко от Берлина), а не в Великобритании, правительство которой не предложило ей той финансовой поддержки, на которую она рассчитывала. Аналитики полагают, что такое решение является большим ударом для английских властей, которые благосклонно относятся к переводу машиностроительными группами их производственных мощностей в страны с низкими издержками, но не приветствуют того, чтобы этот процесс затрагивал деятельность, связанную с НИОКР и принятием решений.

Правительство земли Бранденбург предоставит Rolls-Royce для поддержания ее проекта 10,8 млн. ф. ст. (21,9 млн.долл.), что на 3 млн. ф. ст. больше той суммы, которую предложили власти Дербиче — города, где находится штаб-квартира английского производителя авиадвигателей. Указанная сумма покрывает до 30% капитальных затрат Rolls-Royce на сооружение центра. Английская компания получит помощь властей Бранденбурга в подготовке персонала.

Выбором ФРГ в качестве места расположения исследовательского центра фирма Rolls-Royce продолжает начатое ею расширение своего присутствия в этой стране. Она уже осуществляет там (через дочернюю фирму) проектирование, производство и техническое обслуживание авиадвигателей, используя 2,5 тыс. занятых (в городах Далевиц и Оберурзель).

По свидетельству Rolls-Royce, ее германские предприятия более рентабельны, чем находящиеся в Великобритании, что объясняется наличием на рынке труда восточных земель ФРГ большего числа квалифицированных инженеров. В этой связи сообщается, что многие западные машиностроительные группы продолжают поиски нужных им кадров среди выпускников высших учебных заведений стран Восточной Европы и таких развивающихся государств, как Индия. Rolls-Royce создала по всему миру 29 университетских технических центров, призванных использовать опыт местных научно-исследовательских институтов в области машиностроения. БИКИ, 27.10.2007г.

— «Группа ГАЗ» начинает продажи в России автомобилей Maxus производства британского завода LDV, приобретенного компанией в прошлом году, сообщила в пятницу пресс-служба ГАЗа.

«Стартом продаж в России легких коммерческих автомобилей Maxus производства британского завода LDV, приобретенного «Группой ГАЗ» в 2006г., станет международная автомобильная выставка «Интеравто-2007». На выставке модели будут продемонстрированы широкой общественности», — говорится в пресс-релизе.

Третья международная выставка «Интеравто-2007» пройдет в Москве с 29 авг. по 4 сент.

В продажу на российский рынок поступит весь модельный ряд автомобилей Maxus: фургоны различной модификации, микроавтобусы от 6 до 15 мест, легкие грузовики.

К продажам и техническому обслуживанию автомобилей Maxus готовы сервисные центры Нижнего Новгорода, Москвы, Санкт-Петербурга, Пятигорска, Тюмени, Самары, Казани, Кирова, Челябинска, Брянска, Пензы, Уфы, Воронежа, Ижевска и Санкт-Петербурга, сообщает компания.

Группа «ГАЗ» была создана в 2005г. в ходе реструктуризации производственных активов ОАО «Руспромавто». В состав группы входят ОАО «ГАЗ» и его дочерние предприятия, включая Горьковский автомобильный завод, Павловский и Голыцинский автобусные заводы, Канашинский автоагрегатный завод, Саранский завод автосамосвалов, Ярославский завод дизельной аппаратуры, «Автодизель» и другие.

Чистая прибыль группы «ГАЗ» в 2006г. по МСФО увеличилась в два раза по сравнению с 2005гг. и составила чуть более шести млрд. руб., выручка выросла на 26% — до 118,8 млрд.руб. РИА «Новости», 10.8.2007г.

— Английская компания Stadco построит в Ленинградской обл. завод по производству автокомплекующих. Соответствующее соглашение было подписано сегодня, 21 июня, представителями руководства компании и правительства Ленинградской обл.. Планируется, что завод будет расположен на территории одной из промышленных зон во Всеволожском районе области.

Stadco намерено вложить в это производство более 100 млн. евро, сообщили представители руководства компании. Они также отметили, что работать в этой промышленной зоне будут и другие компании, и зона станет консорциумом по производству комплекующих. Уже достигнута договоренность с несколькими компаниями об их участии в этом проекте.

По мнению губернатора области Валерия Сердюкова, производимые новым заводом автокомплекующие будут приобретаться не только заводом Ford, расположенным в Ленинградской обл., но и автопроизводителями, разместившими свои производства в Санкт-Петербурге — Toyota, Nissan и General Motors.

Компания Stadco — производитель штампованных деталей и компонентов для кузовов легковых автомобилей. В числе партнеров компании — автомобильные производители Ford, Landrover, Jaguar, Volkswagen, BMW. Компания специализируется на производстве штампованных деталей, сварных конструкций и инжиниринге для автомобильной промышленности. ИА Regnum, 21.6.2007г.

— На международной выставке коммерческого автотранспорта в Бирмингеме (Великобритания) «Группа ГАЗ» представила новые модификации автомобилей марки Maxus, а также объявила основные финансовые и производственные показатели работы LDV Group.

Реструктуризация бизнеса LDV Group, которая была проведена за несколько месяцев после его приобретения в июле, позволила обеспечить существенный рост производства и продаж автомобилей, а также приступить к разработке новых моделей. Объем продаж автомобилей Maxus в прошлом году увеличился более чем на 60% по сравнению с 2005г. и составил 6722 штуки; объем продаж продукции LDV в I кв. 2007г. вырос более чем на 75% по сравнению с аналогичным периодом

прошлого года; уровень загрузки производства LDV в прошлом году вырос на 80% и удвоится к июню. На заводе были созданы новые рабочие места.

Расширена экспортная сервисно-сбытовая сеть LDV. Открыты новые дилерские центры в Малайзии, странах Бенилюкса, Франции, Испании и Скандинавии. «Хорошие результаты работы в прошлом году и I кв. нынешнего года позволяют LDV достичь уровня операционной прибыльности гораздо раньше, чем ожидалось, — заявил председатель правления «Группы ГАЗ» Эрик Эберхардсон. — Это произойдет уже в июле, когда предприятие выйдет на объем производства в 300 автомобилей в неделю». Рост производства будет обеспечен за счет постепенного запуска семи новых модификаций платформы Maxus, которые представлены на выставке коммерческих автомобилей в Бирмингеме: микроавтобусы на 12, 15 и 17 мест, короткобазный и длиннобазный бортовые грузовики, длиннобазный самосвал, 3,2-тонный фургон модификации «комби» в исполнении «Титан».

Инвестиции «Группы ГАЗ» в разработку новых модификаций Maxus, наращивание оборотного капитала и производственных мощностей, оптимизацию бизнес процессов и привлечение высококвалифицированного персонала на LDV составили свыше 100 млн.долл. Это весомый вклад в развитие бизнеса на долгосрочную перспективу.

«Группа ГАЗ» развивает производство Maxus в Бирмингеме, расширяя продуктовую линейку, наращивая объемы продаж и выходя на новые рынки сбыта. В будущем году планируется начать производство модели на Горьковском автомобильном заводе в Нижнем Новгороде. Внедрение новой модели позволит «Группе ГАЗ» в кратчайшие сроки предложить клиентам в России новый продукт, который дополнит существующую продуктовую линейку легких коммерческих автомобилей. www.metalinfo.ru, 25.4.2007г.

— Группа ГАЗ объявила в понедельник о приобретении у американского фонда Sun Capital 100% акций LDV Holdings (Бирмингем, Великобритания), специализирующегося на производстве легких коммерческих автомобилей.

Как сообщается в пресс-релизе группы, основным продуктом, который производит предприятие, являются легкие коммерческие автомобили семейства Maxus. Группа намерена развивать выпуск этих автомобилей в Бирмингеме, расширяя продуктовую линейку, выходя на новые рынки сбыта и наращивая объемы продаж, которые в 2006г. запланированы на уровне 10 тыс. машин. В дальнейшем ГАЗ планирует организовывать производство модели на Горьковском автомобильном заводе в Нижнем Новгороде.

Владельцем 100% акций LDV стал 100-процентное дочернее предприятие ОАО ГАЗ, созданное в Британии — GAS International. «Помимо управления существующим бизнесом, компания будет заниматься поиском и анализом возможностей для расширения деятельности группы за рубежом», отмечается в пресс-релизе.

Для управления производством в Великобритании ГАЗ привлекает на работу двух британских менеджеров. Должность председателя совета директоров LDV Holdings займет Мартин Лич, в прошлом — президент и директор по оперативным во-

просам Ford Europa и гендиректор Maserati SPA. Гендиректором станет Стив Янг, ранее работавший главой автомобильного направления в международной консалтинговой компании A.T. Kearney, а также занимавший руководящие должности в компаниях British Leyland и Ford Europa. Interfax, 31.7.2006г.

— Английская Acertec Holdings Ltd. Group планирует инвестировать более 30 млн. фунтов стерлингов в создание совместного с российским партнером производства автокомплекующих в РФ, сообщила Financial Times со ссылкой на исполнительного директора компании Джона Суорда.

По его словам, СП займется производством автокомпонентов для западных производителей, открывающих свои сборочные предприятия под Санкт-Петербургом. Решение о строительстве и окончательном выборе партнера будет принято в течение года.

Необходимые средства компания привлекла за счет размещения акций в секции альтернативных инвестиций Лондонской фондовой биржи. Во вторник Acertec сообщила, что IPO принесло ей 57 млн. фунтов, а капитализация компании по итогам размещения составила 76 млн. фунтов.

Сейчас Acertec поставляет детали кузова и панели управления для российского завода Ford во Всеволодске из Германии, где расположен принадлежащий компании завод Stadco. Такая схема связана с высокими логистическими издержками, отмечает FT. Interfax, 16.5.2006г.

Венгрия

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Компания Mercedes-Benz Cars построит новый завод в венгерском г.Кечкемет. Соглашение о сотрудничестве по строительству подписали исполнительный директор отделения компании Райнер Шмюкле и министр экономики и национального развития Венгрии Гордон Баинаи.

Инвестиции в постройку предприятия составят 800 млн. евро. Завод обеспечит работой 2500 чел. Достигнув в 2012г. проектной мощности, он будет выпускать 100 тыс. автомобилей компактного класса в год, пишет «Автоцентр».

Новый завод позволит автопроизводителю увеличить линейку компактных моделей с двух до четырех, а также будет способствовать росту рентабельности за счет расширения производственной программы. Вместе с заводом-смежником в Раштате (Германия) венгерское предприятие будет выпускать две модели нового поколения, которое заменит нынешние А- и В- классы. ИА Regnum, 15.11.2008г.

— Руководство компании Apollo Tyres отзывает запрос на строительство производственного технического центра (European Manufacturing and High Technology Centre) в г. Дьендеш (Gyongyos) в Венгрии в виду непредвиденных осложнений, связанных с административными проволочками. Компания планировала вложить в строительство завода 200 млн. евро.

Apollo Tyres намерена покрыть свои обязательства по поставке шин европейским партнерам. Руководство компании по-прежнему планирует построить производственный объект на территории

Европы, но месторасположение нового завода пока еще не выбрано. RosInvest.Com, 22.8.2008г.

— Штуттгартский автоконцерн Daimler инвестирует 800 млн. евро в строительство своего нового автомобильного завода в венгерском г.Кечкемет. Здесь планируется производить новые модели Мерседес А и В классов, в дополнение к уже существующему производству малолитражных автомобилей Мерседес в Раштадте. До сих пор Daimler был последним крупнейшим производителем легковых автомобилей, который, в отличие от своих основных конкурентов BMW, Audi и Volkswagen, до сих пор не имел своего производства в странах восточной Европы. www.economy.gov.ru, 1.7.2008г.

— Немецкий автомобильный концерн Daimler AG планирует инвестировать 800 млн. евро в строительство нового предприятия в Венгрии. Об этом 18 июня сообщил в Штутгарте глава компании Дитер Цетше.

Daimler собирается производить в Венгрии сборку моделей нового поколения А- и В-классов, передает «Немецкая волна». Завод в г.Раштатт, на котором сейчас выпускаются актуальные модели этих классов, предстоит модернизировать. Его обновление обойдется автопроизводителю еще в 600 млн. евро. ИА Regnum, 18.6.2008г.

— Известная в период социализма венгерская марка мототехники Pannonia возрождается. Группа предпринимателей выкупила бренд, создала предприятие Pannonia Motors Magyarorszag и в 2007г. наладила выпуск мотоциклов Pannonia, а также инвестировала несколько млн. форинтов в разработку новых моделей. Планируется выпустить несколько сотен ед. мототехники ежегодно и открыть несколько фирменных магазинов. Первая модель Pannonia TL 2007 имеет 2-цилиндровый V-образный 4-тактный двигатель рабочим объемом 234 куб. см и мощностью 18,5 л. с. БИКИ, 19.4.2008г.

— Компания Bridgestone запускает производство шин в Венгрии. Участие человека в работе полностью автоматизированной линии будет сведено к минимуму. Венгерский завод становится вторым предприятием Bridgestone за пределами Японии, работающим по новой методике BIRD (Bridgestone Innovative and Rational Development). Участия рабочих в производственном процессе практически не требуется, и линия может быть легко перепрофилирована под выпуск другой модели шин. Это позволяет повысить объемы выпуска почти вдвое и свести «человеческий фактор» к минимуму. Первое подобное производство было открыто Bridgestone осенью 2007г. в Мексике, пишет Japancar.

Bridgestone будет выпускать для европейского рынка шины для легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта. Планируется производить в Венгрии 8000 шин в день. www.vengria.com, 7.4.2008г.

— Компания Audi подготовила второй вариант V12 TDI R8 Concept

Первый был показан в Детройте в этом году. Под капотом автомобиля стоит двигатель объемом 6 литров, мощностью 500 лошадиных сил. Крутящий момент 1000 Нм.

До сотни машина разгоняется за 4,2 секунды, максимальная скорость — 300 км/ч. Аналогичный двигатель был представлен на днях на модели компании Q7.

Его разработкой занимаются на заводе производителя в Венгрии.

Интересно, что автомобиль в версии R10, участвующий в гонках 24 часа Ле Мана, имеет под капотом двигатель объемом 5,5 литра, но мощностью 650 лошадей, с максимальной скоростью в 330 км/ч. www.vengria.com, 4.3.2008г.

— Продукция Минского тракторного завода широко представлена на 26 международной выставке производителей с/х техники «АгроМашЭкспо-2008», которая проходит с 23 по 26 янв. в Венгрии. Как сообщил советник по торгово-экономическим вопросам посольства Беларуси в Будапеште Дмитрий Крюков, представительство МТЗ в Венгрии — ООО «Беларус трактор» — демонстрирует на выставке всю гамму техники, которую предприятие реализует на венгерском рынке. Представлена также продукция других белорусских производителей, в частности ОАО «Бобруй-скагромаш» и «Белшина».

«Работа Минского тракторного завода в Венгрии отвечает всем современным требованиям, которые предъявляются к компаниям, занимающим лидирующее положение на этом рынке. Действия ООО «Беларус трактор» направлены на то, чтобы, с одной стороны, увеличить количественный объем продаж, с другой — обеспечить венгерского потребителя не только техникой, но и с/х технологиями, разработанными в Беларуси», — сказал дипломат.

Гендиректор ООО «Беларус трактор» Владимир Волоткович уточнил, что на белорусском стенде представлено девять марок тракторов, в т.ч. «МТЗ-420», «МТЗ-622», «МТЗ-320» (для коммунального хозяйства). Впервые в Венгрии демонстрируется «Беларус-2822» на 280 л.с.

По словам Владимира Волотковича, интерес к выставке «АгроМашЭкспо» в Венгрии значительный — ежегодно ее посещают 20 тыс.чел. «Участие в подобных выставках во многом способствует увеличению продаж продукции на венгерском рынке, а также более близкому знакомству потребителей с техникой белорусского производства», — сказал гендиректор ООО «Беларус трактор».

Он напомнил, что в окт. 2007г. в Венгрии был открыт первый в Европе торговый и сервисный центр МТЗ со 100-процентным белорусским капиталом. Объем инвестиций завода составил 1 млн. евро. «Мы планируем продолжить инвестирование и вложить в 2008г. еще 1 млн. евро», — отметил Владимир Волоткович.

Главный советник по вопросам промышленности министерства экономики и транспорта Венгерской Республики Кун Аттила высоко оценил перспективы белорусских сельхозмашиностроителей на венгерском рынке. По его словам, свыше половины тракторного парка Венгрии составляет техника МТЗ. «На выставке «АгроМашЭкспо» белорусская техника также представлена на очень высоком уровне», — добавил он.

Кун Аттила подчеркнул, что государственные структуры Венгерской Республики оказывают содействие развитию торгово-экономических связей с Беларусью. Значительный импульс двусторонним отношениям придали Дни экономики Республики Беларусь, которые прошли в Венгрии в окт. 2007г. «Надо стремиться к наращиванию сотрудничества», — сказал Кун Аттила. Активизации бизнес-диалога, безусловно, будет способствовать

открытие в Минске посольства Венгерской Республики, которое запланировано на апр. 2008г. БЕЛТА, 23.1.2008г.

— Apollo Tyres и правительство Венгрии достигли соглашения о строительстве компанией в стране завода по производству легковых радиальных шин; первоначальный объем производства должен составить 7 млн. шин. Первая фаза проекта должна быть завершена уже через 18 месяцев; это потребует инвестиций в 200 млн. евро. Предполагается, что Apollo Tyres получит государственные субсидии на строительство завода. Точной информации по этому поводу пока не поступало, но известно, что ранее построившая в Венгрии шинный завод компания Hankook получила от правительства страны помощь в 20% от общего объема финансовых вложений в проект. Представители Apollo Tyres подчеркнули, как важно для компании создание крупного производственного участка вне Индии, особенно в регионе с оживленным и постоянно увеличивающимся спросом шинным рынком. www.vengria.com, 19.1.2008г.

— После подписания 7 дек. 2007г. в Будапеште в ходе первых российско-венгерских межправительственных консультаций соглашений между венгерским ООО «Альфа Бус Кфт» и администрацией г. Санкт – Петербурга на территории венгерской фирмы в г. Секешфехерваре начинается возведение нового производственно-сборочного цеха площадью 10 тыс. м². До 2010г. планируется построить аналогичный цех и в Санкт-Петербурге. В соответствии с подписанными соглашениями, в 2008г. компания планирует поставить в Санкт-Петербург 20 автобусов местного и 30 автобусов междугородного сообщения, а в период до 2010г. — еще 200 автобусов венгерского производства. Начиная с 2010г., уже на новом сборочном предприятии в Санкт – Петербурге будут собираться до 250 автобусов в год. Совокупная стоимость двух соглашений составляет 18,8 млн.долл. www.eco-potny.gov.ru, 21.12.2007г.

— 7 дек. 2007г. в рамках межправительственных российско-венгерских консультаций, в присутствии премьер министров и министров экономики Венгрии и России авиакомпания Malev (Венгрия), авиационный альянс AiRUnion (Россия), ОАО «Компания «Сухой»(Россия), а также Российский банк развития и внешнеэкономической деятельности (Россия) заключили соглашение о сотрудничестве сроком на пять лет.

Четырехстороннее соглашение нацелено на обеспечение финансирования и формирование стратегического сотрудничества между заинтересованными сторонами. Основными сферами кооперации станет финансирование Внешэкономбанком производства самолетов Sukhoi Superjet 100 и финансирование продаж самолетов AiRUnion. Кооперация партнеров по программе Sukhoi Superjet 100 рассматривает возможность использования опыта и базу Aeroplex — дочернего предприятия авиакомпании Malev по ремонту и техническому обслуживанию самолетов — в качестве будущего европейского центра послепродажной поддержки. Авиакомпания Malev рассматривает возможность приобретения новых Sukhoi Superjet 100 производства Компании «Сухой» как одно из возможных решений задачи обновления своего парка региональных самолетов.

Компания «Сухой», интегратор проекта по созданию нового регионального самолета Sukhoi Superjet 100 уникальный участник глобального авиационного рынка. Стратегический партнер Компании «Сухой» итальянская Alenia Aeronautica планирует приобрести 25%+1 акции в уставном капитале дочернего предприятия ОАО «Компания «Сухой» — ЗАО «Гражданские самолеты Сухого». Летом 2007г. Alenia Aeronautica и ОАО «Компания «Сухой» создали совместное предприятие, которое будет заниматься продажей самолетов Sukhoi Superjet 100 на развитых рынках и отвечать за послепродажное обслуживание самолетов по всему миру. В реализации программы Компании «Сухой» приняли участие такие международные компании как Boeing, который осуществляет всестороннее консультирование проекта; Snesma, которая в сотрудничестве с российским НПО «Сатурн» работает над созданием двигателя для самолетов семейства. ИА Regnum, 10.12.2007г.

— Первый в Европе торговый и сервисный центр Минского тракторного завода со 100% белорусским капиталом будет открыт сегодня в Венгрии. Объем инвестиций МТЗ составил 1 млн. евро. Церемония открытия приурочена к Дням экономики Беларуси в Венгрии, которые пройдут 15-17 окт.

Советник по торгово-экономическим вопросам посольства Беларуси в Будапеште Дмитрий Крюков, белорусские тракторы занимают половину рынка Венгрии. Ежегодные объемы продаж — 1 тыс. машин. Действующее в Венгрии представительство Минского тракторного завода приняло решение о расширении своей инфраструктуры и с этой целью выкупило участок земли в 60 км. от Будапешта. Построенный на этом месте торговый и сервисный центр будет осуществлять реализацию продукции Минского тракторного завода, ее гарантийное и сервисное обслуживание. Предусмотрены помещения под склад запасных частей и площадка для демонстрации белорусской сельхозтехники.

Предполагается, что кроме техники МТЗ созданная инфраструктура будет использоваться для продвижения на венгерский рынок продукции других белорусских предприятий, в первую очередь, различной прицепной техники.

Во время Дней экономики Беларуси в Венгрии состоится также конференция «Беларусь и Венгрия: общий взгляд на будущее торгово-экономического сотрудничества», встречи бизнесменов, презентации крупнейших белорусских предприятий-экспортеров. Будет парафирован проект соглашения между правительствами Беларуси и Венгрии об экономическом сотрудничестве. Запланировано проведение первого заседания двусторонней рабочей группы по поддержке развития малого предпринимательства. Ожидаются также переговоры с руководством крупнейшей сетевой компании Венгрии СВА о возможностях организации поставок белорусских товаров через сеть СВА и перспективах инвестиций венгерской компании в экономику нашей страны. БЕЛТА, 15.10.2007г.

— Минский тракторный завод занимает 50% венгерского рынка тракторной техники. Об этом заявил гендиректор МТЗ Александр Пуховой сегодня на открытии торгового и сервисного центра завода в Венгрии (п.Хорт).

По его словам, с открытием центра наступает новый этап в развитии белорусско-венгерских торгово-экономических отношений. «МТЗ приходит на рынок Венгрии не только с продукцией, но и с услугами для сельхозпроизводителей», — отметил он.

Минский тракторный завод в настоящее время поставляет продукцию в 125 стран мира. Открытый в Венгрии торговый и сервисный центр является первым в Европе представителем завода со 100-процентным белорусским капиталом. Объем инвестиций МТЗ составил 1 млн. евро. Центр будет осуществлять реализацию продукции МТЗ, ее гарантийное и сервисное обслуживание. Предусмотрены помещения под склад запасных частей и площадка для демонстрации белорусской сельхозтехники. Предполагается, что помимо техники МТЗ созданная инфраструктура будет использоваться для продвижения на венгерский рынок продукции других белорусских предприятий, в первую очередь, различной прицепной техники.

Первый замминистра промышленности Беларуси Иван Демидович отметил, что открытие центра является ярким подтверждением дружественных и экономически взаимовыгодных отношений Беларуси и Венгрии. Данный центр будет способствовать продвижению белорусской техники на венгерский и в целом на европейский рынок. Кроме того, открываются новые возможности для увеличения поставок продукции производителей Венгрии в Беларусь.

Церемония открытия центра приурочена к Дням экономики Беларуси в Венгрии, которые проходят 15-17 окт. БЕЛТА, 15.10.2007г.

— Союз венгерских автомобилестроителей (MGSZ) выступил с инициативой объединить в стране все фирмы, задействованные в автомобилестроительной индустрии, и на их основе создать сеть НИОКР.

Автопромышленные компетентные центры (АККС) будут созданы в 6 городах Венгрии. Научными разработками в области автомобильной электроники будет заниматься центр в г. Будапеште на базе венгерских представительств Knorr-Bremse, ThyssenKrupp и венгерских фирм Nothelfer Kft., Nord Kft., Inventure Kft. и Informin Kft. В области мехатроники, — два центра: в г. Шалготарьяне на базе фирмы Тригон и в г. Мишкольце с привлечением фирм группы Бош. Развитием производственных технологий будет заниматься центр в г. Дьер с участием фирм Ауди и Раба Холдинг. Научными разработками в области информатики машиностроения будет заниматься центр в г. Секешфехерваре при участии Института информатики (BMF). Развитием тормозных систем — центр в г. Кечкемете при участии Knorr-Bremse. www.economy.gov.ru, 14.8.2007г.

— Венгерский производитель автомобильных комплектующих Раба заключил четырехлетнее рамочное соглашение на 67 млн. евро о поставках ходовых частей и валов российской группе ГАЗ. Только в этом году подразделение Раба по производству валов ожидает выручку от сделки с автобусным подразделением ГАЗа в размере 13,1 млн. евро. Акции Раба подорожали почти на 3%. Рейтер, 5.7.2007г.

— Венгерский производитель автомобильных комплектующих Раба заключил четырехлетнее ра-

мочное соглашение на 67 млн. евро о поставках ходовых частей и валов российской группе ГАЗ.

Только в этом году подразделение Раба по производству валов ожидает выручку от сделки с автобусным подразделением ГАЗа в 13,1 млн. евро. ИА Regnum, 5.7.2007г.

— Компания Audi — ведущий немецкий производитель автомобилей, по некоторым сведениям достигла соглашения с правительством Венгрии по вопросам налогообложения, согласно которому она продолжит свое существенное инвестирование в страну.

В то время как премьер-министр Ференц Гюрчани сказал, что ни одна компания или физическое лицо не будет освобождаться от так называемого «солидарного налога», венгерская газета Nepszabadsag в среду сообщила, что правительство сократит базу налогообложения солидарного налога для компаний, у которых есть затраты на научные исследования и разработки.

Компанию Audi не обрадовала перспектива платить новый 4% «солидарный налог», и она пригрозила прекратить производство в стране в том случае, если правительство не пойдет для нее на уступки. Audi пользуется временным освобождением от уплаты налогов в Венгрии, которое было продлено до 2011г. после того как страна вступила в ЕС в 2004г.

Audi, входящая в состав компании Volkswagen, является крупнейшим европейским производителем автомобилей и крупнейшим инвестором венгерской экономики. На заводе компании близ австрийской границы трудятся более 5200 чел., экспорт фирмы составляет 8,5% от всего венгерского экспорта, ее вклад в ВВП в 2005г. составил 4,5%.

В целом, инвестиции компании в Венгрию составили 3 млрд. евро (US\$3,83 млрд. долл.) с момента открытия венгерского филиала в 1994г. Компания планирует более чем в два раза увеличить количество продукции, выпускаемой на заводе — до 50,000 автомобилей.

«Солидарный налог» был предложен 1 сент. в рамках «программы строгой экономии финансов», разработанной для стимулирования экономики перед введением евро. Как ожидается, налог должен принести 150 млрд. венгерских форинтов (US\$730 млн. долл.) в доходах 2007г., однако само нововведение будет стоить Венгрии 5 млрд. форинтов. Offshore.SU, 10.11.2006г.

— Первый крупный совместный протест к венгерскому противоречивому новому «солидарному налогу» поступил от немецкой автомобилестроительной компании Audi, которая пригрозила приостановить инвестирование в страну, если ее заставят платить налоги.

Председатель Audi Мартин Винтеркорн должен обсудить этот вопрос с премьер-министром Ференцом Гюрчани во время встречи, назначенной на 10 нояб. Компания уверена, что обе стороны достигнут компромисса, который предотвратит сворачивание деятельности компании Audi в Венгрии, где в настоящий момент заняты более 5000 чел.

Предполагается, что Audi выдвинет два компромиссных предложения, направленных на сокращение налогооблагаемой суммы, которая подлежит 4% налогообложению доходов компании и личных доходов. В первом будет выражена убедительная просьба к венгерскому правительству

принять систему стимулирования инвестирования, согласно закону ЕС. Второе предложение позволит компании вычесть расходы на исследования разработки из базы солидарного налогообложения компании.

Audi пользуется временным освобождением от уплаты налогов в Венгрии, которое было продлено до 2011г., после того как страна вступила в ЕС в 2004г.

Гюрчани — как сообщило агентство Reuters на прошлой неделе — сказал, что не будет «никаких исключений» для компаний, подлежащих к уплате этого налога и компании должны разделить налоговое бремя недавно принятого налоговыми органами пакета налогов, разработанных для помощи Венгрии в достижении критериев, необходимых для введения валюты евро.

Однако, признавая, что компания является одним из крупнейших иностранных инвесторов Венгрии, дело компании Audi станет первоочередной задачей, которую должно будет решить правительство.

Audi, входящая в состав компании Volkswagen, является крупнейшим европейским производителем автомобилей, ее инвестиции в Венгрию составили 3 млрд. евро (US\$3,83) с момента открытия филиала там двенадцать лет назад. Размеры ежегодного инвестирования достигают 250 млн. евро. Компания является также крупнейшим венгерским экспортером и планирует более чем в два раза увеличить количество продукции, выпускаемой на заводе близ австрийской границы — до 50, 000 автомобилей. Offshore.SU, 1.11.2006г.

Венесуэла

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Россия и Венесуэла договорились о сотрудничестве в области автомобилестроения. С российской стороны в этом будут участвовать «Автомобилист», «КамАЗ» и ГАЗ. Речь идет о поставках различных моделей машин, производимых этими предприятиями. По словам вице-премьера Игоря Сечина, в рамках подписанного меморандума будет реализован алгоритм, содержащий все необходимые элементы — от поставок до сбыта.

Подписание проходило в рамках работы пятой межправительственной комиссии высокого уровня. На церемонии присутствовали вице-премьер РФ Игорь Сечин и президент Венесуэлы Уго Чавеса.

Также были подписаны соглашения в банковской сфере, области промышленности, авиации, а также соглашение об использовании атомной энергии в мирных целях

Заключенные между Россией и Венесуэлой соглашения положительно сказались на росте акций автопроизводителей. Так, по итогам торгов на ММВБ 7 нояб. привилегированные акции «Автомобилист» выросли на 1,51%, «КамАЗа» — плюс 2,55%, «ГАЗа» — плюс 2,06%, Sollers — плюс 0,11%, передает портал Carsguru.net. Росбалт, 8.11.2008г.

— Минский тракторный завод (МТЗ) и венесуэльская Corporacion de Industrias Intermedias de Venezuela S.A. (Corpivensa) согласовали бизнес-план строительства тракторного завода в Венесуэле, сообщили на МТЗ. «Недавно МТЗ посетила делегация из Венесуэлы. Представители корпорации

Corpivensa привезли на согласование бизнес-план строительства завода. После изучения и внесения замечаний и предложений стороны подписали протокол», — сказал сотрудник предприятия.

Мощности СП по производству тракторов будут располагаться в г.Баринас. На начальном этапе планируется организовать сборочное производство тракторов «Беларус-512», «Беларус-952» и «Беларус-1221». «Планируется, что общая мощность производства составит 3 тыс. машин в год», — сказал представитель МТЗ, добавив, что модельный ряд определила венесуэльская сторона.

По договоренности сторон Corpivensa выберет разработчика проекта строительства тракторного завода и строительную организацию, которая займется его возведением. «Финансировать эти работы будет также Corpivensa», — сказал собеседник агентства.

Белорусская сторона в качестве своей доли внесет технологии на основе лицензионных договоров. Со сроками реализации проекта и его исполнителями венесуэльская сторона планирует поделиться в ближайшее время. СП по производству в Венесуэле грузовиков МАЗ, карьерных самосвалов БелАЗ и тракторов МТЗ были зарегистрированы в Венесуэле в фев. 2008г. Планировалось, что к концу 2009г. они начнут работу.

Минский тракторный завод является одним из крупнейших производителей тракторов на территории бывшего СССР. МТЗ производит тракторы мощностью от 20 л.с. до 300 л.с.

МТЗ является головным заводом ПО «Минский тракторный завод». В состав объединений входят 8 промышленных предприятий республики и их дочерние организации, в т.ч. Сморгонский агрегатный завод, Бобруйский завод тракторных деталей и агрегатов, Минский завод шестерен, Гомельский завод «Гидропривод», Мозырский машиностроительный завод, Витебский завод тракторных запчастей. Interfax, 22.10.2008г.

— РУП «Минский автомобильный завод» (МАЗ) откроет завод в Венесуэле к концу 2009г. Об этом сообщил заместитель гендиректора предприятия по внешнеэкономической деятельности Анатолий Лавринович. Завод будет рассчитан на выпуск 500 ед. автомобильной техники в год, а в будущем мощность сборочного производства планируют увеличить.

Лавринович заметил, что опыт реализации схожих проектов МАЗа в Литве и Латвии оказался успешным, — действующие там сборочные производства позволили уйти от таможенных пошлин и выйти на европейский рынок. С 2007г. до настоящего момента МАЗ экспортировал в Венесуэлу 254 грузовых автомобиля.

РУП «Минский автомобильный завод» (МАЗ) входит в число крупнейших производителей автомобильной, прицепной и пассажирской техники стран СНГ. Предприятие производит широкую гамму автотехники 500 моделей и модификаций: седельные тягачи, бортовые, среднетоннажные низкорамные автомобили, самосвалы, лесовозы, сортиментовозы, автомобили повышенной проходимости, автомобили-шасси под комплектацию спецоборудования и установок и др. Завод выпускает свыше 60 наименований прицепной техники, а также 12 моделей автобусов и более 30 модификаций на их базе. РУП «МАЗ» производит автомобили, соответствующие требованиям Евро-3,

Евро-4 и экспортирует автотехнику более чем в 50 стран. Росбалт, 17.10.2008г.

— РУП «Минский автомобильный завод» планирует открыть к концу 2009г. завод в Венесуэле. Об этом сообщил заместитель гендиректора предприятия по внешнеэкономической деятельности Анатолий Лавринович. Новый завод будет рассчитан на выпуск 500 ед. автомобильной техники в год. В последующем мощность сборочного производства планируется увеличить.

Анатолий Лавринович напомнил об удачном опыте реализации схожих проектов МАЗа в Литве и Латвии. «Действующие там сборочные производства позволили уйти от таможенных пошлин, которые приходится платить производителю при экспорте товара, и выйти на европейский рынок», — сказал заместитель гендиректора.

В 2007г. и за прошедший период текущего МАЗ экспортировал в Венесуэлу 254 грузовых автомобиля. В т.ч. в фев. 2008г. туда была отправлена партия из 25 седельных тягачей.

Минский автомобильный завод входит в число крупнейших производителей автомобильной, прицепной и пассажирской техники стран СНГ. Предприятие производит широкую гамму автотехники 500 моделей и модификаций: седельные тягачи, бортовые, среднетоннажные низкорамные автомобили, самосвалы, лесовозы, сортиментовозы, автомобили повышенной проходимости, автомобили-шасси под комплектацию спецоборудования и установок и др.

МАЗ выпускает свыше 60 модификаций прицепной техники, а также 12 моделей автобусов и более 30 модификаций на их базе. РУП «МАЗ» производит автомобили, соответствующие требованиям Евро-3, Евро-4. Предприятие экспортирует автотехнику более чем в 50 стран. БЕЛТА, 17.10.2008г.

— В 2007г. и в начале тек.г. многие венесуэльские покупатели записывались в 8-месячные очереди на получение новых импортных автомобилей, розничная цена которых была ниже, чем собранных в стране на заводах Toyota, Ford и General Motors. По данным статистического управления страны, по итогам I пол. продажи новых машин упали более чем на У4, в т.ч. произведенных тремя местными автосборочными компаниями.

Для покупки импортного автомобиля требуется получить специальное разрешение властей; таким образом, президент У. Чавес пытается стимулировать развитие венесуэльской автосборочной промышленности. Несмотря на это, количество собранных в стране машин в I пол. 2008г. сократилось на 1,2% по сравнению с соответствующим периодом предг.

Помимо известных марок японских и американских производителей, в Венесуэле с 2007г. производят седаны Samand под названием Centauro на венесуэльско-иранском СП, сообщает агентство Associated Press. БИКИ, 23.9.2008г.

— «Белорусский автомобильный завод» («БелАЗ») приступил к реализации проекта по строительству совместного предприятия по сборке карьерных самосвалов в Венесуэле. Идут переговоры с поставщиками оборудования, проектными организациями, поставщиками сырья и основными потребителями готовой продукции.

Белорусская сторона намерена создать в Венесуэле производственные мощности по выпуску

карьерных самосвалов в объеме 100 ед. в год. Для реализации проекта в г.Упата (штат Боливар, сектор Романа) уже создано совместное предприятие «Вен-БелАЗ Камионес С. А. « в форме акционерной компании с государственной формой собственности.

Проектированием и изготовлением специальной технологической оснастки занимается «БелАЗ». Для белорусского предприятия этот проект является началом завоевания венесуэльского рынка карьерных самосвалов. В будущем планируется выход на рынки стран Латинской Америки и стран Карибского бассейна.

Венесуэльской стороне реализация проекта позволит обеспечить потребности добывающих карьеров страны карьерными самосвалами грузоподъемностью 30, 110-130 и 180-220 т., а также создать новые рабочие места. Венесуэльская сторона планирует вложить в проект свыше 100 млн.долл. Росбалт, 12.9.2008г.

— Венесуэла планирует вложить в проект организации в стране сборочного производства «БелАЗов» свыше 100 млн.долл., сообщил гендиректор предприятия Петр Пархомчик. Он напомнил, что для реализации проекта в г. Упата (штат Боливар) создано совместное предприятие «Вен-БелАЗ Камионес С.А.» в форме акционерной компании с государственной формой собственности. Партнером с венесуэльской стороны выступила корпорация средней промышленности Венесуэлы СА «КОРПИВЕНСА». «Вклад в СП нашего предприятия — это в первую очередь «ноу-хау», документация и обучение специалистов. Венесуэльская сторона планирует вложить в проект свыше 100 млн. долл.», — сказал П.Пархомчик. Для реализации проекта СП планирует привлечь банковский кредит.

«Проект организации в Венесуэле сборочного производства «БелАЗов» предусматривает создание там мощностей по производству карьерных самосвалов в объеме 100 ед. в год», — сказал П.Пархомчик. Он уточнил, что планируется выпустить 65 самосвалов грузоподъемностью 30 т., 25 самосвалов грузоподъемностью 110-130 т. и 10 — грузоподъемностью 180-220 т.

«Наше предприятие рассматривает этот проект, как начало завоевания венесуэльского рынка карьерных самосвалов и, в перспективе, выход на рынки стран Латинской Америки и стран Карибского бассейна», — уточнил П.Пархомчик. Построить и запустить сборочное производство «БелАЗов» в Венесуэле планируется в 2009г.

Белорусский автомобильный завод создан в 1948г. Является одним из крупных производителей карьерной техники. В состав производственного объединения входят головное предприятие РУПП «Белорусский автомобильный завод» (г. Жодино) с филиалом в г.Могилеве («МоАЗ им. С.М.Кирова»); республиканское производственно-сервисное унитарное предприятие «БелАЗ сервис» и республиканское унитарное предприятие «Стародорожский механический завод». Interfax, 11.9.2008г.

— Меры, принятые президентом Венесуэлы У. Чавесом по сокращению импорта в страну легковых автомобилей с 1 янв. 2008г., привели к тяжелым последствиям в автомобильной промышленности соседней Колумбии. В 2007г. 65 тыс. легковых автомобилей были поставлены в Венесуэлу со

сборочных заводов Sofasa (марок Renault и Toyota), General Motors Colmoters – GMC (Chevrolet) и CCA (Mazda, Mitsubishi и Ford). С 2008г. Правительство У. Чавеса ограничило импорт автомобилей 20 тыс. шт., из которых квота Sofasa составляет 8 тыс., GMC и «ССА» – по 4 тыс. По мнению правительства Венесуэлы, такое решение поможет, во-первых, развить национальное производство автомобилей, а во-вторых, снизит затраты иностранной валюты.

Первой реакцией трех вышеупомянутых предприятий стало увольнение более 1 тыс. сотрудников (400 – в компании Sofasa, 300 – GMC и 350 – CCA), главным образом временных, которые были наняты в период быстрого роста спроса (на 28% в годовом исчислении). Тем не менее предприятия надеются, что эта ситуация изменится, поскольку нет полной уверенности в том, что Венесуэла сможет производить достаточное количество автомобилей, чтобы скомпенсировать сокращение импорта. Кроме того, у автосборочных предприятий Колумбии появились новые рынки сбыта: в 2007г. Колумбия начала поставлять автомобили в Боливию и Перу.

Пока же ситуация остается нестабильной. В автомобильной промышленности заняты напрямую и косвенно 4 млн. колумбийцев, т.е. 10% всего населения и 23% экономически активного населения страны; таким образом, 1 тыс. уволенных сотрудников соответствуют 5% общего числа занятых в автомобильной индустрии, что чревато серьезными социальными последствиями и грозит снизить достижения правительства Колумбии в области создания рабочих мест. БИКИ, 31.7.2008г.

– В тек.г. на совместном ирано-венесуэльском автомобильном предприятии в Венесуэле «Венирато» будет произведено 10 тыс. автомобилей. Директор названного предприятия Абдолла Зоуки заявил, что в прошлом году на предприятии было собрано 838 автомобилей. На текущий год запланировано произвести в Венесуэле 5 тыс. 500 автомобилей «Саманд» и 4 тыс. 500 автомобилей «Сайпа-141».

В 2008г. на предприятии «Венирато» завершится строительство покрасочного и кузовного цехов.

По словам Абдоллы Зоуки, в рамках программы предприятия по развитию производства на площади в 32 тыс. кв. м будет развернута постоянная выставка продукции завода, создан специализированный учебный центр, построена ремонтная мастерская и центральный склад готовой продукции.

На данный момент штат предприятия «Венирато» состоит из 145 чел. В основном, это венесуэльцы. Автозавод построен при совместном финансировании Венесуэлы и Ирана, и доля последнего в проекте составляет 51%. Завод занимает земельный участок площадью 58 тыс. кв. м. Примерно через год начнется новый этап в производственной деятельности предприятия «Венирато», и объем производства автомобилей увеличится более чем в 12 раз. Iran News, 10.4.2008г.

– Для строительства зданий и сооружений в Венесуэле в 2007г. поставлено 20 машин «Амкодор». Это погрузчики грузоподъемностью 4-5 т., машины по уплотнению грунта, дорожных оснований и покрытий и техника на базе тракторов. Еще 4 ед. техники были реализованы во время выставки Республики Беларусь в Каракасе в декабре.

В течение года специалисты «Амкодора» будут находиться в Венесуэле и оказывать техническое сопровождение техники, формировать склады гарантийных и послегарантийных запчастей. ОАО «Амкодор» поставляет продукцию в 30 стран, среди которых Ливия, Катар, Афганистан, Ирак. Экспортная политика предприятия направлена на расширение рынка сбыта.

«Амкодор» – это структура холдингового типа, объединяющая 10 юрлиц. Является одним из крупнейших производителей дорожно-строительной, коммунальной, снегоборочной, лесной, с/х и другой специальной техники в СНГ и Европе. Модельный ряд насчитывает более 80 моделей и модификаций машин: шасси погрузочные многофункциональные и погрузчики одноковшовые фронтальные, погрузчики с бортовым поворотом и автопогрузчики вилочные, шасси с телескопической стрелой и машины аэродромные уборочные, снегоочистители и траншекопатели, бульдозеры и экскаваторы-погрузчики, фрезерные и бурильно-крановые машины, харвестеры и форвардеры, зерноочистительно-сушильные комплексы. Ежегодный прирост объема производства составляет не менее 30%. На предприятиях ОАО трудится 4,5 тыс. чел. БЕЛТА, 26.12.2007г.

– Белорусский автомобильный завод создает в Венесуэле совместное предприятие «Вен-Бел-Комьенес». Этот проект будет осуществляться поэтапно, СП начнет действовать в 2009г., сообщил начальник управления маркетинга РУПП «БелАЗ» Сергей Кудин.

Стороны обсуждают условия создания СП, готовятся учредительные документы. Предполагается, что доля белорусской стороны в уставном фонде предприятия составит 40%. «Строить завод по производству автомобильной техники будут венесуэльцы. Задача БелАЗа в этом проекте – обеспечить предприятие интеллектуальной собственностью», – пояснил Сергей Кудин. Речь не идет о поставках белорусских машинокомплектов. Предприятие в Венесуэле с участием БелАЗа будет заниматься производством крупногабаритной автомобильной техники.

В середине янв. 2008г. ожидается приезд на БелАЗ венесуэльской рабочей группы в составе юристов и экономистов для детального обсуждения проекта с учетом законодательств двух стран.

В 2007г. БелАЗ реализовал в Венесуэле 15 карьерных самосвалов грузоподъемностью 30-110 т. Это были первые поставки белорусской карьерной техники в Венесуэлу. Ранее разовые продажи автомобилей «БелАЗ» на рынке Латинской Америки осуществлялись в Чили и Перу. Изучается также рынок Бразилии.

Наряду с поставками техники БелАЗ занимается созданием сервисных центров по обслуживанию машин. В Венесуэле их будет как минимум три, они расположатся в регионах эксплуатации – там, где ведется добыча полезных ископаемых.

На БелАЗе работает 9 тыс. чел. Предприятие создано в 1948г. в Жодино. За это время разработано 400 модификаций карьерных самосвалов от 27 до 320 т. Выпущено 120 тыс. ед. карьерных самосвалов, которые работают в 50 странах. БелАЗ входит в семерку ведущих концернов по производству карьерной техники, в классе грузоподъемности 110-130 т. контролирует 30% мирового рынка карьерных самосвалов. Кроме самосвалов и тех-

ники для обслуживания карьеров БелАЗ выпускает дорожно-строительные машины, специальный транспорт для металлургического производства, подземные транспортные средства. Предприятие имеет собственную конструкторско-исследовательскую базу, выполняет заказы на проектирование и изготовление техники для горнодобычи и других отраслей народного хозяйства. БЕЛТА, 26.12.2007г.

— ОАО «Камаз» и правительство Венесуэлы планируют решить вопрос о сборочном производстве грузовых автомобилей, сообщил советник гендиректора «Камаза» Игорь Горяинов.

Совместный завод по сборке автомобилей может быть создан в течение года. На данный момент рабочая группа решает все технические вопросы. «Сегодня мы передали венесуэльской стороне технические требования в рамках реализации этого проекта. Венесуэльская сторона должна определиться с выделением земельного участка и производственных помещений», — добавил он. Горяинов сказал, что «если Венесуэла предоставит корпус, полностью соответствующий требованиям, то производство может быть запущено уже через полгода».

«Если потребуется что-то достраивать или вообще строить с нуля, то необходимо от года до полугода», — отметил собеседник агентства. На первоначальном этапе в Венесуэле планируют собирать 1 тыс. грузовиков в год. Предварительная договоренность с венесуэльским правительством о создании комплекса по производству грузовиков марки «Камаз» достигнута год назад.

ОАО «Камаз» имеет опыт создания сборочных производств за рубежом, они действуют в Иране, Пакистане, Корее, Польше, Казахстане, Азербайджане, Украине, Эфиопии, Вьетнаме. Предприятие является лидером российского рынка грузовых автомобилей и занимает восьмое место в мире по объемам производства дизельных двигателей. В единый комплекс концерна входят 13 крупных специализированных подразделений по разработке, производству, сборке автомобильной техники и автокомпонентов. Предприятие в 2006г. выпустило 43,8 тыс. грузовых автомобилей, в т.ч. 11,3 тыс. на экспорт. В странах Латин Америки «Камаз» ежегодно реализует грузовиков на 20 млн.долл. РИА «Новости», 28.9.2007г.

— Минский автомобильный завод (МАЗ) в 2007г. поставит в Венесуэлу 250 автомобилей на 10 млн.долл. В основном будут поставляться самосвалы и спецтехника. Завод уже поставил в эту страну один автобус.

РУП «Минский автомобильный завод» является крупнейшим в Белоруссии и одним из крупнейших в странах Восточной Европы производителем большегрузной автомобильной, а также автобусной, троллейбусной и прицепной техники. Всего МАЗ выпускает 250 модификаций автомобилей, 60 модификаций прицепной техники и 50 модификаций автобусов и троллейбусов. Interfax, 23.8.2007г.

— Офицеры вооруженных сил Венесуэлы получили первую партию легковых автомобилей, собранных на совместном с Ираном автомобильном заводе. В Венесуэле по иранской технологии налажено производство двух марок автомобилей — Турпиал и Сентауро. В Иране они известны как Saipa 141 и Samand. Стоимость автомобилей невы-

сока, т.к. они не облагаются НДС, соответственно 7906 долл. и 11069 долл. Венесуэльцы их уже успели окрестить как «антиимпериалистические автомобили».

Автомобильный завод Venirauto расположен в местечке Маракай (Maracay) в 80 км. от Каракаса и рассчитан на производство 25 тыс. автомобилей в год.

Ранее Уго Чавес объявил, что в рамках программы построения социализма 21 века будет создано 200 социалистических предприятий, которые займутся производством автомобилей, продуктов питания, компьютеров и других предметов повседневного спроса. По замыслу лидера Венесуэлы, после того как к 2008г. они будут введены в строй, начнется новый этап революции.

Ранее при техническом содействии Китая освоено производство «боливарианских компьютеров». Большинство производств развертывается на базе совместных предприятий, организованных с теми странами, которые находятся в не дружественных отношениях с США. РИА «Новости», 11.7.2007г.

— Авиационная администрация Венесуэлы признала сертификат типа, выданный украинско-российскому ближнемагистральному самолету Ан-140, соответствующим нормам летной годности FAR-25. Украинская сторона получила соответствующее извещение от венесуэльских авиационных властей.

Признание Ан-140 в Венесуэле позволяет без ограничений эксплуатировать самолет в этой стране. Ан-140 — 52-местный самолет ближнемагистрального сообщения для пассажирских и пассажирско-грузовых перевозок, который создается на замену самолета Ан-24. Скорость полета — 520-575 км. в час. Максимальная коммерческая нагрузка — 4,9 т. Дальность полета — 2000-2550 км. Серийное производство Ан-140 и его модификации Ан-140-100 развернуто на Харьковском авиазаводе (Украина), на предприятии Hesa (Исфахан, Иран) и на ОАО «Авиакор — авиационный завод» (Самара, РФ).

На Украине первый серийный самолет был собран в конце 1999г., в Иране — в начале 2001г. Украина начала эксплуатацию Ан-140 на региональных авиалиниях в марте 2002г., Иран — в 2003г. На базе самолета Ан-140 предусмотрено создание семейства самолетов по типу Ан-24/26/30/32: грузового, административного, специального назначения, а также варианта с удлиненным фюзеляжем на 68 пассажиров. Interfax, 29.5.2007г.

Вьетнам

Авиация

Воздушный транспорт Вьетнама находится под юрисдикцией Управления гражданской авиации (Civil Aviation Administration of Vietnam — CA-VN), входящего в министерство транспорта страны. Главным воздушным перевозчиком является компания Vietnam Airlines (VNA), парк которой насчитывает 41 самолет и на которую приходится 42% совокупных перевозок пассажиров на международных маршрутах и 85% — на внутренних.

По данным CAAV, в 2004г. через аэропорты Вьетнама было пропущено 12 млн. пассажиров, а к 2010г. этот показатель планируется довести до более 20 млн. Грузооборот вьетнамских аэропортов

будет возрастать в ближайшие годы примерно на 14% ежегодно и в 2010г. составит 576 тыс.т.

Аэропорты страны обслуживают 23 внутренних маршрута и 72 международных. Из примерно 20 имеющихся крупных аэропортов три являются международными: Noi Bai (на севере страны), Danang (в центре) и Tan Son Nhat (на юге).

Правительство Вьетнама планирует открыть авиационный сектор страны для иностранных авиаперевозчиков. Однако эту либерализацию предполагается проводить в несколько этапов (ввиду слабости отечественного воздушного транспорта) и в соответствии с текущими и будущими обязательствами страны перед АСЕАН, АТЭС, ВТО и тремя соседними странами (Камбоджей, Лаосом и Мьянмой). Пока в отрасли функционируют только два крупных перевозчика (Vietnam Airlines и Pacific Airlines), и до 2008г. иностранные компании вряд ли в ней появятся.

Согласно долгосрочному плану развития, в 2005-10гг. Вьетнам инвестирует в модернизацию, расширение и ремонт имеющихся аэропортов сумму, эквивалентную более 1,3 млрд.долл. В следующие 10 лет намечено построить несколько новых аэропортов и модернизировать ряд старых.

Vietnam Airlines вложит в 2005-10гг. в расширение и модернизацию своего самолетного парка более 2,2 млрд.долл. (в т.ч. 1,3 млрд. в закупку новых самолетов и двигателей), а Вьетнамская служба управления воздушным движением осуществит 46 уже начатых и новых проектов, призванных повысить эффективность ее работы; расчетная стоимость этих проектов составляет свыше 67 млн.долл.

Источниками финансирования намеченных в авиационном секторе Вьетнама проектов будут средства из государственного бюджета, займы и кредиты иностранных правительств по линии Официальной помощи развитию (ODA), коммерческие и экспортные кредиты, а также нераспределенные прибыли действующих в отрасли компаний.

Закупки оборудования и услуг для рассматриваемого сектора осуществляются путем проведения полностью или частично открытых внутренних и международных торгов. В качестве поставщиков могут выбираться компании одной или нескольких стран в зависимости от наличия денежных средств и их источников, а также уровня качества и надежности предлагаемых технологий и «ноуау». Предпочтение, как правило, отдается тем поставщикам, которые уже зарекомендовали себя с хорошей стороны во Вьетнаме и других странах ЮВА.

Ниже подробнее характеризуется деятельность двух уже упомянутых основных вьетнамских воздушных перевозчиков, а также двух менее крупных авиаперевозчиков:

Vietnam Airlines (VNA). Эта главная национальная авиакомпания подчинена непосредственно аппарату премьер-министра страны. Ее парк в дек. 2005г. насчитывал 10 самолетов Boeing 777-200ER (из них шесть арендованы), 3 Boeing 767-300ER, 10 A320-200, 6 A321-200, 9 ATR-72 и 2 Fokker-70. К 2010г. VNA планирует увеличить парк почти вдвое и довести в нем долю самолетов, находящихся в собственности компании, до 60-70%.

В долгосрочной перспективе VNA намерена использовать три типа самолетов: A320 и A321 (для маршрутов, соединяющих Вьетнам со странами АСЕАН, а также с Камбоджей, Лаосом и Мьянмой;

продолжительность полетов — менее 3 ч); В 767 (Северо-Восточная Азия, Россия и Австралия; 5-10 ч.); и Boeing 777 и Boeing 787 (Европа, юг АТР и Северная Америка). Все небольшие самолеты будут переданы компании Vasco, которая должна стать со временем перевозчиком с дешевыми услугами, обслуживающим короткие внутренние маршруты.

Pacific Airlines (PA). Данная компания занимает во Вьетнаме второе место по объему воздушных перевозок. Она была создана в 1991г. в качестве совместного предприятия нескольких местных государственных фирм с уставным капиталом 2,7 млн.долл., 86% которого обеспечила VNA и ее дочерние подразделения. Парк PA включает 4 арендованных самолета Boeing 737-400 и 2 A320-200. В дек. 2004г. компания сообщила об убытках в 14 млн.долл. и была на грани банкротства. Однако вмешалось на правах поручителя правительство, которое приобрело долю участия VNA и стало осуществлять план реструктуризации PA с приглашением частных инвесторов.

Сингапурская группа Tamesek Holdings оценила рыночную стоимость PA в 167 млн.долл. и выразила желание инвестировать в эту компанию 50 млн.; на дек. 2005г. решения вьетнамского правительства по данному вопросу принято не было. С янв. 2005г. показатели деятельности PA начали улучшаться; ей удалось увеличить загрузку салонов на внутренних рейсах до 85%, а на международных — до 70%. В дек. указанного года Совет управляющих компании одобрил приобретение ею в 2006г. в аренду (на 5-7 лет) двух самолетов Boeing 737-400.

После полного финансового выздоровления PA правительство Вьетнама планирует продать часть ее акций на открытом рынке, оставив за собой контрольный пакет. Помимо внутренних рейсов, PA осуществляет полеты в Гаосюн и Тайбэй (КНР).

Vietnam Air Service Company (Vasco). Являясь дочерней компанией VNA, эта фирма предоставляет услуги в таких сферах, как доставка грузов, поисково-спасательные работы, чартерные рейсы, аэрофотосъемка, скорая медицинская помощь и т. п. В 2004г. Вьетнамское управление гражданской авиации разрешило ей осуществлять регулярные пассажирские перевозки на внутренних маршрутах протяженностью до 500 км. С мая указанного года такие перевозки организованы по трем направлениям: Хошимин-Камау, Хошимин-Кондао и Вунгтау-Кондао; при этом используются арендованные самолеты Ан-38 и ATR-72. Чартерные рейсы и доставка грузов выполняются на принадлежащих Vasco самолетах Super King Air B200, Convaир 580, Embraer 120ER, Ан-26 и Ан-2 (каждый имеется в одном экземпляре).

VNA намерена преобразовать Vasco в третью независимую авиаперевозочную компанию в стране, но против этого варианта возражает правительство, которое в ближайшие 3-4 года не планирует увеличивать число воздушных перевозчиков, чтобы не обострять конкуренцию в отрасли.

В качестве специализирующейся на коротких внутренних рейсах авиакомпания с дешевыми услугами Vasco устроила бы как VNA, так и правительство, но у нее сохраняются большие проблемы, т.к. ни один из ее маршрутов не является рентабельным. Хотя в 2005г. поступления Vasco превысили 5 млн.долл., а число перевезенных ею пассажиров составило 40,3 тыс., компания по-прежнему

нуждается в субсидиях от VNA для поддержания текущих операций. Таким образом, Vasco предстоит проделать долгий путь, прежде чем она сможет стать независимым и эффективным воздушным перевозчиком.

Northern Flight Service Company (NFSC). Эта госкомпания находится в ведении министерства обороны Вьетнама и предоставляет вертолетные услуги турфирмам и компаниям, занятым добычей нефти и газа, грузовыми перевозками, поисковыми и спасательными работами, а также аэрофотосъемкой. NFSC владеет парком, состоящим из 2 вертолетов Super Puma и 8 Ми-8.

Southern Flight Service Company (SFSC). Эта компания имеет тот же статус, что и NFSC, и осуществляет те же операции, действуя на территории к югу от Дананга. В ее парке насчитывается 12 вертолетов, включая 3 Super Puma SA332L2, 1 Puma SA330J, 1 EC 155B, 1 Ми-8, 1 Ми-17 и 5 Ми-172.

Во Вьетнаме нет мощностей по производству самолетов и их компонентов. VNA приобретает нужные ей запчасти у иностранных производителей самолетов и комплектующих.

Для ежедневного и периодического техосмотра эксплуатируемых самолетов, а также их ремонта VNA использует два крупных принадлежащих ей центра техобслуживания — А 75 (в Хошимин-Сити) и А 76 (в Ханое); первый специализируется в основном на самолетах Boeing, а второй — Airbus. Указанные центры осуществляют техобслуживание уровней D (для самолетов F-70 и ATR-72), 8С-10У (А320), А (В 767) и 2С (В 777).

VNA имеет также соглашения по техобслуживанию с Air France, Ameco, China Airlines, Evergreen Aviation Technologies, Gameco, Hong Kong Aircraft Engineering Co, Lufthansa Aero, MTU Maintenance, Royal Brunei Airlines, Safe Air и TAT Industries.

В ближайшие 5 лет сектор авиационного техобслуживания во Вьетнаме будет быстро развиваться; это будет обусловлено ростом самолетного парка VNA и других вьетнамских воздушных перевозчиков. Планируется, в частности, модернизировать мощности центров А 75 и А 76, а также повысить квалификацию работающих в них инженеров и техников с тем, чтобы они могли осуществлять для VNA и других воздушных перевозчиков техобслуживание до 80% механических авиакомпонентов и до 60% электронных.

После 2010г. указанные центры предполагается приспособить для ремонта (в т.ч. капитального) двигателей, используемых на большинстве самолетов VNA. БИКИ, 21.3.2006г.

Автопром

С момента либерализации экономики страны в 1986г. автомобильный парк Вьетнама получил существенное развитие, несмотря на сокращение в 2003г. в связи с введением ограничений по возрасту эксплуатируемых машин. При этом на данный момент по своим масштабам вьетнамский автопарк остается несопоставимым с парком мототехники, на который приходится 95% из всех 13 млн. средств моторизованного колесного транспорта.

Важный вклад в развитие местной промышленности внес принятый в 2001г. закон, способствовавший повышению жизненного уровня населения и появлению в стране большого числа частных предприятий, положительно сказавшийся на регистрациях автомобилей в личном секторе.

По данным Vietnam Register, число находящихся во Вьетнаме в пользовании машин (ед.)

	2003г.	2004г.	2005г.	2006г.
Грузовики	195377	225658	234375	
2-7-местные машины	182227	208760	217760	
Автобусы ¹⁾	72961	80033	81669	
Специализированные машины	55756	58178	59373	
Прочие	25311	28900	29881	
Итого	460914	531632	601529	623058

¹⁾Включая мини.

Показатели за 2003-05гг. — на конец года, за 2006г. — на май.

До 1991г. собственной автомобильной промышленности во Вьетнаме фактически не было, поскольку все, что там имелось — несколько ремонтных центров, заводов по обслуживанию армейской техники и предприятий по малосерийной сборке внедорожников, грузовиков и автобусов на базе двигателей, шасси и других комплектующих, ввозившихся из КНР, СССР и ГДР.

Созданию в стране полномасштабной автомобильной промышленности положила начавшаяся в 90гг. активизация иностранных капиталовложений. По крайней мере сегодня в стране действует несопоставимое с прежними временами число сборочных предприятий, пусть даже их продукция по мировым стандартам не всегда считается достаточно качественной и конкурентоспособной. Конкретный отчет существования вьетнамской автомобильной промышленности принято вести с момента нескольких опытных SKD-сборок и появления на рынке в 1992г. первых смонтированных SKD-моделей.

Инвестиционные лицензии были выданы в 17 производителям, контролируемым иностранным капиталом.

Опубликованный Vietnam Society of Automotive Engineers перечень конкретных инвесторов, получивших лицензии на вложение капиталов в сборку автомобилей во Вьетнаме

	I	II	III
Mecong Corporation ¹⁾	1992	60	10
Vietnam Motor Corporation ²⁾	1992	35	10,9
VIDAMCO ³⁾	1993	32	10
VINASTAR ⁴⁾	1994	50	9,6
Mercedes-Benz Vietnam	1995	70	11
VISUKO ⁵⁾	1995	21	12,4
VINDACO ⁶⁾	1995	10	3,6
Ford Vietnam	1995	102	20
Chrysler Vietnam	1995	199	17
Toyota Vietnam	1995	89	20
Isuzu Vietnam	1995	50	23,6
VIETSIN AUTO	1996	16	2,2
Hino Vietnam	1996	17	1,7
Nissan Vietnam	1996	110	3,6
Honda Vietnam	2005	70	20
JRD Malaysia	2005	15	15
VMEP	2005	70	20

¹⁾Fiat, Iveco, Ssang Yong. ²⁾BMW, Mazda, KIA. ³⁾Daewoo. ⁴⁾Mitsubishi, Proton. ⁵⁾Suzuki. ⁶⁾Daihatsu. Примечание. I — Год предоставления лицензии; II — разрешенные инвестиции, млн.долл.; III — разрешенная производственная мощность, тыс. ед. в год.

Закон об инвестициях предписывал иностранным компаниям постепенно повышать «местную составляющую» в себестоимости продукции (в течение 5 лет — не менее чем до 5%, а через 10 лет — до 30%), передавать свою технологию вьетнамской стороне и еще до наступления 1998г. обеспечить ей владение не менее чем 25% капитала.

Однако реальные показатели деятельности СП оказались далеки от поставленных условий. У фир-

мы с наиболее высокой «местной составляющей» — Toyota данный показатель через 10 лет равнялся всего 10%. Примером другого несоблюдения положений закона об инвестициях можно считать и случай с Vidamco, когда иностранный партнер выкупил долю вьетнамского партнера и компания с апр. 2000г. стала полностью иностранной. Три иностранных производителя, в том числе Chrysler и Nissan, своими инвестиционными лицензиями вообще не воспользовались.

2002г. ознаменовался образованием в стране отраслевой ассоциации VAMA (Vietnam Automobile Manufacturers' Association), в которую вошли 11 сборочных предприятий отрасли, контролируемых иностранным капиталом, а в 2005г. к ним присоединились 5 предприятий с вьетнамским капиталом (Samco, Truong Hai, Veam, Vinacoal и Xuan Kien).

В отрасли сейчас действует немало чисто отечественных предприятий, но, испытывая нехватку финансовых средств, они зачастую вынуждены заниматься сборкой наименее престижной продукции, в основном сравнительно недорогих автобусов и легких грузовиков.

Ведущие государственные сборочные компании — Vinatomor (Vietnam Automobile Industry Corporation), Veam (Vietnam Engine and Agricultural Machinery Construction Corporation), Vinacoal (Vietnam National Coal Corporation) и Samco (Saigon Transportation Mechanical Corporation).

На первоначальном этапе, стимулируя иноинвестиции в автомобильную промышленность, правительство Вьетнама рассчитывало превратить ее в одну из ведущих отраслей национальной экономики. Со времени стало ясно, насколько это не просто, и «местная составляющая» в производстве автомобилей в стране гораздо ниже, чем мототехники.

Перспективы дальнейшего развития автомобильного рынка Вьетнама большинством западных экспертов оцениваются достаточно оптимистично — в расчете на дальнейший рост благосостояния населения и меры, принимаемые правительством в целях большей «открытости» экономики страны. При этом во многих источниках присутствуют весьма положительные виды на возможность расширения поставок туда автомобилей, как новых, так и поддержанных, особенно если пошлины на их импорт станут ниже. БИКИ, 26.5.2007г.

Автомобильный парк Вьетнама медленно, но достаточно стабильно расширяется. Его рост начался после вступления в силу в 2001г. закона о частных предприятиях. Незначительный спад отмечался в 2003г., когда были приняты меры по охране окружающей среды, включавшие ограничение возраста эксплуатируемых автомобилей. По состоянию на май 2006г. численность автопарка составляла 623 тыс. шт., что эквивалентно 5% от общего количества транспортных средств в стране — 13 млн. шт. (остальные 95% приходятся на мототехнику).

Распределение автомобильного парка по типам автомобилей на конец 2005г. (I) и на конец мая 2006г. (тыс. шт.): всего — 623,1; легковые автомобили на 2-7 мест — 217,8; автобусы и микроавтобусы — 81,7; грузовые автомобили — 234,4; специальные автомобили — 59,4; прочие — 29,9. Источник: Vietnam Register.

Для страны с населением в 84 млн. показатель насыщенности автомобилями очень низкий (в

2004г. на 1 тыс.чел. приходилось 0,7 автомобиля), так как годовые доходы на душу населения в 2006г. составили в среднем 720 долл. Среднегодовой прирост ВВП во Вьетнаме в последние годы составляет 7-8%, промышленного производства — 14-15%.

С начала 90гг. 18 иностранных производителей автомобилей получили разрешение на инвестирование во Вьетнаме. Согласно Закону об иностранных капиталовложениях в автомобильную промышленность, компании должны были увеличить степень локализации до 5% через 5 лет деятельности и до 30% — через 10 лет, а также передать технологию производства вьетнамскому партнеру, который к 1998г. должен был владеть не менее 25% капитала СП. В действительности эти цели до сих пор далеки от достижения. 3 иностранных производителя, в т.ч. Chrysler и Nissan, получившие лицензии на инвестиции, так пока и не воспользовались ими. Только у компании Toyota степень локализации через 10 лет достигла 10%, а в бывшем СП Vidamco иностранный партнер выкупил долю местного партнера и с 2000г. он владеет 100% капиталом.

Несмотря на таможенные льготы, все автосборочные предприятия медленно осваивают производственные мощности, так как до последнего времени спрос не позволял каждому из них собирать в год 1 тыс. автомобилей (за исключением компаний Toyota и Ford). Установленные мощности в лучшем случае используются на 27-30%, а на некоторых предприятиях — только на 5-10%.

Объемы сборочного производства автомобилей в 2006г.

основными производителями —

членами Vietnam Automobile Manufacturers' Association (VAMA),

I — 2005г.; II — 2006г.; III — прирост

	I	II	III
	(шт.)		(%)
Vcero	35013	34681	-0,95
Toyota.....	11813	14784	25
Ford.....	5040	3610	-28
VinaStar (Mitsubishi, Proton)	4212	3398	-19
Isuzu	2157	2344	9
Visuko (Suzuki).....	3365	1807	-46
Vidamco (GM-Daewoo).....	4198	1634	-61
Mercedes-Benz.....	1683	1202	-29
Honda Motors Vietnam	- ¹	1100	-1
Hino Motors Vietnam.....	541	613	13
VMC (BMW, Mazda, Kia)	1042	659	-37
Mekong (Fiat, Ssangyong, PMC)	509	597	17
Vidanco (Daihatsu).....	453	530	17

¹Производство началось только в авг. 2006г.

Источник: VAMA.

В целом по итогам 2006г. продажи автомобилей сократились на 1% по сравнению с 2005г., при этом сбыт легковых автомобилей снизился на 40% в связи с некоторой либерализацией ввоза новых и поддержанных легковых автомобилей и резким удорожанием топлива.

Использование производственных мощностей существующих предприятий составляет в среднем 27-30%. Несмотря на недогрузку производственных мощностей, 11 СП заявили, что их прибыли возрастают в среднем на 10,8-24% ежегодно.

Эксперты отмечают, что общие производственные мощности автомобильной промышленности во Вьетнаме в несколько раз превышают внутренний спрос, который в 2005г. оценивался по грузовикам в 68 тыс. шт., включая 40 тыс. шт. легких грузовиков грузоподъемностью до 2 т., 14 тыс. — от 7

до 14 т. и 13,6 тыс. — от 14 до 20 т. Заявленные производственные мощности только СП (до 150 тыс. машин) в 2-3 раза превосходят нынешний спрос.

В условиях существования 50 автосборочных предприятий, минпром не делает значительных усилий для направления инвестиций в производство комплектующих и компонентов. 60 вьетнамских предприятий поставляют комплектующие и аксессуары для сборочных заводов. После присоединения Вьетнама к ВТО существующие СП могут оказаться от планов создания производства комплектующих, так как в соседних странах АСЕАН благодаря иностранным и местным капиталовложениям созданы тысячи соответствующих предприятий. Новые вьетнамские автосборочные предприятия создают заводы по производству компонентов. К середине 2006г. капитализация 34 местных сборочных компаний достигла 120 млн.долл., а все автосборочные СП инвестировали до 1 млрд.долл. в производственные линии во Вьетнаме.

В 2006г. открылись новые предприятия многочисленных недавно созданных автосборочных предприятий, принадлежащих иностранному капиталу, в т.ч. Honda Vietnam, VMEP, Daewoo Bus (Республика Корея) и JRD (Малайзия). Еще ряд китайских компаний создали предприятия по производству разных типов автомобилей. Некоторые иностранные компании также намереваются или уже начали создание сборочных линий с использованием технологий CKD (Complete knock down) и IKD (incomplete knock down), в т.ч. Hyundai Motor (Республика Корея), Lifan (КНР) и Iran Khodro Industries (Иран).

В 2005-06гг. некоторые компании вынашивали планы производства семейных автомобилей, но отказались от них в связи со вступлением страны в ВТО. Тем не менее, один из китайских продуцентов планирует производить во Вьетнаме недорогие легковые автомобили ценой до 6 тыс. долл. (местные аналоги продаются по цене до 10 тыс. долл.). С нояб. 2007г., когда КНР станет полноправным членом зоны свободной торговли АСЕАН, вьетнамский автомобильный рынок будет полностью открыт для китайских готовых автомобилей. Тем не менее метаморфозы автопрома все яснее проявляются в ослаблении позиций существующих совместных предприятий с крупными западными и японскими продуцентами при одновременном усилении национального капитала и создании многочисленных СП с китайскими автомобильными компаниями, продукция которых выигрывает в конкурентной борьбе благодаря низким ценам.

Если основные капиталовложения в автосборочную промышленность были сделаны за период 1992-96гг., то новая волна инвестиций зарегистрирована в отрасли только с 2005г., когда появились 5 новых автосборочных компаний (Samco, Truong Hai, VEAM, Vinacomин и Xuan Kien) с зарегистрированным капиталом, полностью принадлежащим вьетнамским деловым кругам.

В последние годы национальный капитал интенсивно создает многочисленные новые предприятия. Без учета СП отрасль включает до 50 государственных и частных автосборочных заводов, при этом большинство входят в состав крупных корпораций. В 2005г. минпром провело месячник инспекции автосборочных предприятий. Из 36 выбранных для проверки предприятий 2 (Phu Tho

Truck Transport и An Thai) были сразу закрыты, так как не соответствовали выработанным министерством стандартам; 10 предприятий не смогли предъявить результатов деятельности, потому что ожидали официального одобрения их проектов. Из числа проверенных компаний только Xuan Kien, Truong Hai, Chien Thang, Hoa Mai, Jiulong и GMT отвечали всем установленным министерством требованиям и стандартам, хотя 30 изготовителей автомобилей получили разрешения запустить сборочные линии от провинциальных властей. 9 из 12 проверенных минпромом заводов действовали по типу «китайского автосборочного цеха» с примитивной технологией ступельной сборки. В качестве типичного примера была приведена фирма Viet Na Automobile Engineering (пров.Хатай, к юго-западу от г. Ханой), которая только импортирует из Китая все компоненты и собирает автомобили в малооборудованном цехе. По мнению министерства, развитие данного сектора не должно зависеть от мелких предприятий, подобных Viet Na, а не прошедшие квалификационный отбор предприятия должны быть закрыты или осуществить капиталовложения.

Одним из активно действующих объединений (17 предприятий) является компания Transport Investment Cooperation and Import-Export Corporation (Tracimexo), подчиненная минтрансу и коммуникаций; она была создана в конце 1995г. при содействии корпорации Mitsubishi (Япония). Кроме участия в СП (см. Vinastar Auto и Viet-Sin Auto), она самостоятельно и активно осваивает сборочное производство. С 2005г. компания собирает на нескольких заводах 9 типов недорогих грузовых автомобилей известной китайской компании JAC грузоподъемностью 1,25, 2 и 2,5 т., мини-грузовики грузоподъемностью до 600 кг. и 8-местные минивэны Changhe (последние собираются на заводе Tralas в г.Баккан в одноименной провинции (севернее г. Ханой). Все собираемые автомобили в среднем на 20-30% дешевле южнокорейских аналогов.

Средние автобусы Rosa на 29 мест по лицензии Mitsubishi выпускаются на заводе Grabus (пров. Биньдьюнг) мощностью до 1 тыс. шт. в год. Приток заказов на эту продукцию постоянно возрастает, хотя до сих пор находится в пределах нескольких сотен автобусов в год.

В конце 2005г. предприятие Dai Cat Tuong Automobile (Dacata) стоимостью 188 млрд. донг. в промышленной зоне Dung Quat (пров. Биньдьюнг) начало выпуск многих типов легких грузовиков грузоподъемностью до 2,5 т., пикапов, фургонов и сельскохозяйственных машин по технологии, предоставленной группой Truong Giang Auto и компанией Yangzi Auto (обе из КНР). Мощность первой очереди завода — до 6 тыс. машин в год, в перспективе она будет доведена до 12 тыс. шт.

Активный процесс модернизации производственных мощностей и продукции отмечается у крупного местного продуцента Vietnam Automobile Industry (Vinamotor), который за период 2004-06гг. инвестировал 3 трлн. донг. (190 млн.долл.). До последнего времени эта корпорация использовала сборочные линии самых простых конструкций и не могла сделать свою продукцию конкурентоспособной. Vinamotor, еще будучи в составе объединения Transport Machinery Manufacturing (ТММС), ранее создала мощности по производству в год 5

тыс. микроавтобусов, 15 тыс. легких сельскохозяйственных грузовиков, по сборке 3 тыс. автобусов и 30 тыс. двигателей мощностью 80-300 л. с., а также ввела в эксплуатацию сборочные линии на 200 шт. в год на автозаводе Hoa Binh Auto Factory и на 100 шт. в год на автозаводе March 2nd Factory и еще на 500 автомобилей в год на одном из заводов.

После модернизации стоимостью 3 трлн. донг. (190 млн.долл.), вложенных за 2004-06гг., автосборочные заводы Vinamotor, такие как Hoa Binh, Thong Nhat, Binh Duong, February 3, Cuu Long, Hanoi Automobile Factory № 1-5 и Binh Trieu, способны производить до 10 тыс. автобусов всех типов и микроавтобусов, 23 тыс. легких грузовиков и авто-рефрижераторов, а в перспективе также легковые и средние грузовые автомобили, двигатели и коробки передач. Для повышения уровня локализации корпорация осуществила значительные инвестиции в производство запасных частей и компонентов для шасси, дизельных двигателей, коробок передач, рам, кабин, колес и шин. С конца 2006г. Vinamotor пустила в эксплуатацию несколько предприятий по производству компонентов и частей.

Для выпуска самых современных автомобилей Vinamotor заключила в середине 2004г. соглашение с компанией Hyundai Motor (Республика Корея) о передаче технологий для производства автобусов, легковых и грузовых автомобилей. Предполагалось собирать до 5 тыс. легких грузовиков грузоподъемностью 1-2,5 т., до 1 тыс. автобусов на 24-29 мест и 10 тыс. легковых автомобилей. Половина выпускаемой продукции предназначалась для экспорта.

Для этих целей был реконструирован и расширен автозавод Dong Vang 1 Automobile Factory на севере страны и создано СП Hyundai-Vinamotor для строительства нового автозавода на юге. Структурное подразделение Vinamotor – компания The May 1 Engineering на своем заводе Dong Vang 1 Automobile Factory в промзоне Dong Vang Automobile Industrial Zone (в округе Вьетьен, пров. Бакзянг, восточнее г.Ханой) уже вышла на ежегодное производство до 3,5 тыс. автобусов, микроавтобусов и других машин из китайских и южнокорейских машинокомплектов. С конца 2005г. автозавод, подчиненный структурному подразделению Vinamotor – объединению The Transport Industry Corporation» (Transinco), начал выпуск недорогих (благодаря высокой степени локализации) автобусов, предназначенных на экспорт, под брендом Transinco вместимостью 29 чел.; всего в указанном году этот завод выпустил 3 тыс. машин всех типов, а вся корпорация продала 15 тыс. автомобилей на 7 трлн. донг. (443 млн.долл.). После официального ввода в строй в марте 2006г. нового производства на площади 60 га этот завод (стоимостью до 200 млн.долл.) может производить по технологии Hyundai ежегодно до 8 тыс. грузовиков модели Hyundai Mighty грузоподъемностью 2,5 т. и 3,5 т. и автобусов Hyundai County (25-29 мест). К концу 2006г. намечалось освоить сборку 30 тыс. двигателей и коробок передач, а также производство передних и задних подвесок, стекол и зеркал заднего вида. Прочие компоненты, такие как пружины, рессоры, РТИ, внутренняя отделка и кузовные части, будут поступать с других заводов корпорации и сторонних заводов-смежников, что будет способствовать снижению стоимости машин и развитию экспорта.

Другое СП – Hyundai-Vinamotor спроектировано и начало в 2004г. строительство первой очереди завода Hyundai – Can Tho Factory в промзоне Tra Noc (пров.Кантхо, юго-западнее г.Хошимин) на площади 35 га стоимостью 20 млн.долл. (затем общие капиталовложения составят 25 млн.долл.) и общей производственной мощностью 37,7 тыс. машин, в т.ч. 12 тыс. легких грузовиков модели Porter, 5,5 тыс. микроавтобусов Starex и 20 тыс. седанов Sonata.

С марта 2005г. на рынок Вьетнама также начали поступать мини-грузовики с производственной линии одного из заводов корпорации в г.Тхыдык (пригород г.Хошимин).

В мае 2004г. входящая в состав корпорации Vinamotor компания Trade and Transport Equipment (ТМТ) пустила в эксплуатацию первую очередь завода сельскохозяйственных автомобилей Jiulong Farming Motor Factory стоимостью 100 млрд. донг. в промышленной зоне Pho Noi в северной пров.Хынгйен, рассчитанную на производство 10 тыс. грузовиков нескольких моделей грузоподъемностью до 4 т., а в 2005г. ввела в эксплуатацию его вторую очередь стоимостью 300 млрд. донг. (для выпуска 30 тыс. пикапов).

Компания «ТМТ» в сотрудничестве с одним из китайских автозаводов планировала пустить в эксплуатацию в IV кв. 2006г. сборочную линию стоимостью 10 млн.долл. для производства седана модели Tidy с рабочим объемом двигателя 1 л. и 1,3 л., которые должны продаваться по цене 10 тыс.долл. Руководство корпорации скептически отнеслось к этому плану, так как Vinamotor сосредоточивает свои усилия на повышении качества автобусов и фургонов.

Корпорация нацелена на расширение экспорта в страны Латинской Америки и Африки и ведет переговоры об инвестировании проектов за границей. Корпорация экспортировала первые 40 легковых автомобилей в Африку, затем последовала вторая партия в таком же объеме. Начался экспорт автобусов в Доминиканскую Республику по контракту, предусматривающему поставку в общей сложности до 1 тыс. автобусов (по 40-50 ед. в месяц).

Надежды правительства на государственные корпорации не оправдались, недавно созданные компании, принадлежащие частным лицам, проявляют показательную настойчивость. В 2002г. частное предприятие Xuan Kien (Vinaxuki) ввело в эксплуатацию завод по производству автомобильных шасси в пров. Виньфу (северо-восточнее г. Ханой), с 2003г. реализует программу инвестиций в завод автомобильных частей и литья, а в 2004г. получило разрешение создать сборочно-производственное предприятие на двух территориях общей площадью до 200 тыс. кв. м. Первая очередь была введена в эксплуатацию в 2005г., пуск второй намечен на 2008г. Общая производственная мощность составит 30-35 тыс. машин, включая 16 типов легких грузовиков грузоподъемностью от 780 кг. до 5 т., 3 типа автобусов (на 24-45 мест), микроавтобусы (на 16 мест), мини-вэны (на 7 мест), 2 типа пикапов и 1 тип легкового автомобиля. Производство двух последних типов первоначально намечалось начать после 2010г. Сборка пикапов производилась уже в 2006г., а проект производства легкового автомобиля (ценой до 11 тыс. долл.) из импортированных из КНР машинокомплектов отсрочили на неопределенное время. Vinaxuki посте-

пенно увеличивает уровень локализации и с 2007г. освоит производство кабин и кузовов 10 моделей грузовиков и 3 моделей автобусов. С 2008г. предприятие будет собирать двигатели для легких грузовиков и производить некоторые части тормозных систем. Этот продуцент уже инвестировал 400 млрд. донг. в сборочную линию по производству в год 3-4 тыс. шт. двух моделей 8-местного мини-вэна модели Hafei HFJ 6376 (ценой от 10,9 до 11,38 тыс. долл.) и мини-фургонов, при этом первоначально использовал только один компонент местного производства – аккумуляторы марки GS. Постепенно локализация здесь достигнет 40%. С окт. 2005г. на новом заводе Xuan Kien начался выпуск многочисленных новых моделей легких грузовиков (по цене 11,5 и 12,9 тыс. долл.) и автобусов, включая грузовой автомобиль модели Hafei HFJ 1011G стоимостью 5,9 тыс. долл., 2 типа полуприцепов по цене 13,5-14,5 тыс. долл. Позднее здесь началась сборка 9 моделей легких грузовиков марки Jinbei, 3 моделей пикапов марки Zhongxing и грузового автомобиля собственной конструкции модели Vinaxuki 4500 BA. В дальнейшем автозавод продолжит сотрудничество с китайскими компаниями Harbin Hafei, Great Wall и Shenyang Jinbei. В производстве грузовиков степень локализации приближается к 20%.

Одновременно с пуском нового основного автозавода Vinaxuki пустила рядом еще 7 предприятий по производству частей и компонентов и предложила другим автопроизводителям совместно построить завод стоимостью 1,8 млрд. донг. (112,5 млн.долл.) для производства 50 тыс. двигателей для использования в 8-местных мини-вэнах, фургонах и других легковых автомобилях. Компания инвестирует половину общих капиталовложений, а остальные 50% будут распределены среди других инвесторов. Завод двигателей сможет удовлетворять потребности местных продуцентов, а также осуществлять экспортные поставки моторов и комплектующих.

Thanh Xuan Automobile Mechanical на своем предприятии в г.Ханой с 2003г. начала сборку российских внедорожников «УАЗ-3150», а в 2004г. приступила к сборке двух моделей пикапов Zhongxing (КНР). ОАО «Ульяновский автомобильный завод» (УАЗ) с 2003г. предоставило вьетнамской стороне лицензию на сборку своих автомобилей сроком на 5 лет в 3,5 тыс.шт. и начало отгрузки машинокомплектов. Потенциал у местного завода гораздо выше, и эта цифра может увеличиться в 2-3 раза. Предполагалось, что собираемые во Вьетнаме автомобили будут в перспективе продаваться и в соседнем Лаосе. В 2006г. по предложению министерства общественной безопасности Вьетнама премьер-министр разрешил принадлежащей министерству автомеханической компании Thanhxuan продолжить реализацию лицензионного соглашения, импорт производственных компонентов, сборку и реализацию российских автомобилей «УАЗ». Одновременно премьер-министр обратил внимание министерства на необходимость учета требований других министерств и ведомств при реализации проекта.

В 2006г. относительно «молодые» компании Vinaxuki и Thaco уже успели завладеть 30% сбыта всей автомобильной продукции.

С 2005г. действует и второе частное предприятие – Truong Hai Automobile (Thaco), которое яви-

лось одним из проектов с привлечением только местных инвестиций, сделанных компаниями Ky Ha-Chu Investment and Development, Truong Hai Automobiles и Vet Phuong Trading. Общие капиталовложения должны составить 96 млн.долл. Производственные мощности увеличатся с 6 тыс. до 15 тыс. машин в 2007г. и достигнут 25 тыс. машин в год после 2010г. Степень локализации должна достичь 40% для автобусов, 30% – для микроавтобусов и 50% – для грузовиков. По требованию минпрома с 2009г. должны выпускаться двигатели и коробки передач, что позволит довести уровень локализации до 70%. Согласно данным министерства, предприятие должно принести в бюджет 3,4 млрд. донг. (218 млн.долл.) в течение первых 10 лет. Число занятых должно достичь 2,5 тыс. С окт. 2004г. предприятие начало сборку грузовых автомобилей грузоподъемностью 5 т., средних и больших автобусов и кузовов марки Hyundai, а также легких грузовиков Kia грузоподъемностью 1,25 т. С апр. 2005г. начат выпуск в промышленной зоне Chui Lai (пров. Донгнай, западнее г. Хошимин) грузовиков китайского происхождения Foton грузоподъемностью от 1,25 до 17 т. Компания также предпочла производство мини-вэнов и фургонов выпуску седанов. Сравнительно хорошее качество и низкое потребление топлива, эквивалентное 80% потребления южнокорейскими грузовиками, а также цена грузовиков Foton, составляющая 50-60% стоимости аналогичных корейских автомобилей, привели к тому, что компания завладела 15% соответствующего рыночного сегмента. В среднем цена китайских грузовиков, собранных во Вьетнаме, на 10% ниже аналогичных машин из Республики Корея. Чтобы расширить продажи, компания дает гарантию на 20 тыс.км. и возможность первоначальной оплаты 50-70% цены через 23 отделения и агента по всей стране.

Многопрофильное государственное объединение Saigon Transportation Mechanical (Samco), созданное в середине 2004г. В г. Хошимин, выпускает автобусы, автобусные кузова и специальные автомобили на шасси таких компаний, как Isuzu, Mitsubishi, Daihatsu, Hino, Hyundai и Daewoo, в основном для удовлетворения потребностей своих транспортных компаний, на рынке ее продукция значительно уступает автобусам, произведенным компаниями Thaco и Vinaxuki. В 2004г. было инвестировано 70 млрд. донг. для увеличения выпуска продукции с 500 автобусов и 200 специальных автомобилей (пожарные машины и кареты скорой помощи) до 2 тыс. шт. в год. Степень локализации у Samco в 2006г. уже достигла 40%, а в 2007г. увеличится до 50%. Samco также участвует в капитале таких СП, как Isuzu Vietnam и Mercedes-Benz Vietnam. В 2006г. корпорация ввела в эксплуатацию новый автозавод в округе Cu Chi на площади 5 га для сборки в год 4 тыс. больших автобусов и специальных автомобилей (с использованием технологии южнокорейской компании Daewoo Bus). Стоимость первой очереди составила 6,25 млн.долл. В дополнение к выпускающимся в объединении традиционным автобусам (на 30-80 мест) новый завод будет выпускать низкопольные, двухэтажные и туристические автобусы с отделкой класса «люкс». а также специальные типы по заказам. Сбытовая сеть корпорации охватывает 45 провинций и городов; на ее долю приходится 30% рынка автобусов. В перспективе Samco сконцен-

трируется на производстве автобусов, специальных автомобилей и автозапчастей.

Значительные позиции на вьетнамском рынке удерживает государственная корпорация Vietnam Engine & Agricultural Machinery (VEAM), созданная в 1990г. Многопрофильное объединение разрабатывает и выпускает энергетическое и сельскохозяйственное оборудование, тракторы, автомобили, мотоциклы и прочие транспортные средства, а также широкую номенклатуру компонентов. VEAM имеет в своем составе 15 подразделений, включая компании, заводы, НИИ с числом занятых 7 тыс. Корпорация являлась учредителем первого в автомобильной индустрии Вьетнама совместного предприятия, а также партнером многих СП, в т.ч. Mekong Auto, Toyota Motor Vietnam, Ford Vietnam, Vietnam Suzuki, Honda Vietnam (HVN, производство мотоциклов и легковых автомобилей Civic 1,8L и 2L).

Автомобильное производство у СП HVN было пущено на площади 219 тыс.кв.м. недалеко от г. Ханой в пров. Виньфу в авг. 2006г. Его производственная мощность — 10 тыс. машин в год. В дополнение к сварочному, окрасочному и сборочному цехам впервые во Вьетнаме здесь создается сборка двигателей. К 2010г. общие инвестиции в этот автозавод и в сбытовую сеть составят 60 млн.долл., а в перспективе — 209 млн.долл. Honda Vietnam, ставшая 12 продуцентом легковых автомобилей в стране, намерена довести к 2010г. степень локализации до 60%.

Большие надежды возлагались на компанию VEAM, которая планировала самостоятельно собирать легковые автомобили на производственной линии, поставленной группой Samsung (Республика Корея). Ее пуск намечался на II кв. 2007г., но есть большая вероятность, что это произойдет только к концу года. Это также объясняется еще и тем, что VEAM чрезвычайно трудно найти потребителей своей продукции, так как у нее нет значительного опыта сбыта и крупной сбытовой сети.

В 2004г. VEAM открыла новый автосборочный завод VEAM Thanh Hoa Car Factory в пров. Тханьхоа (Центральный Вьетнам) стоимостью 30 млн.долл. для ежегодного производства из южнокорейских машинокомплектов 25 тыс. легковых грузовых автомобилей, 5 тыс. средних и тяжелых автомобилей и 3 тыс. микроавтобусов как для местного рынка, так и экспорта в страны ЮВА и в Республику Корея. Завод располагается на площади 30 га с тремя большими производственными цехами и с испытательным, проектно-конструкторским и экспериментальным центрами, а также инфраструктурными объектами. На заводе используются двигатели, производимые заводом Song Cong Diesel. Степень локализации в перспективе составит 70-80%. После окончательного ввода предприятия в эксплуатацию VEAM намерена продать 49% акций завода.

Корпорация VEAM и «Минский автомобильный завод» («МАЗ») открыли в конце 2005г. совместное сборочное производство. Стороны уже подписали лицензионный договор о передаче технологий и соглашение о поставке 500 машинокомплектов шести моделей «МАЗ». VEAM выразила готовность перейти к сборке белорусской техники на производственной линии, выкупленной у южнокорейской Samsung. Планировалось, что с начала 2007г. сборочное производство грузовиков будет

перенесено на новый высокотехнологичный завод. Это позволит резко увеличить объемы сборки.

Горнорудная корпорация Vietnam National Coal and Mineral Resources Industries (Vinaomin) и ее структурное подразделение Vietnam Coal (Vinascoal) с 2004г. собирают на производственных мощностях подчиненной им энергомашиностроительной компании в г. Камфа в северо-восточной пров. Куангнинь самосвалы «КамАЗ» (Россия) и «КрАЗ» (Украина) для использования на своих рудниках. 90% камских грузовиков используются в строительстве, 7% — в добывающей промышленности Вьетнама. Корпорация и в дальнейшем будет специализироваться на выпуске средних и тяжелых грузовиков грузоподъемностью от 40 т., а также на специальных автомобилях и соответствующих компонентах.

В 2006г. компания «АвтоКрАЗ» (Украина) планировала поставить во Вьетнам 500 машинокомплектов модернизированного самосвала с колесной формулой 6x4 и 18-т. самосвала.

Вьетнамский партнер и «КамАЗ» намеревались построить завод стоимостью 100-120 млн.долл. для производства 5 тыс. грузовых автомобилей в год в свободной экономической зоне «Чу Лай» с дальнейшей локализацией сборки до 40%. Во Вьетнаме предполагалось производить шасси платформы для самосвалов, кабины и часть других комплектующих. А часть комплектующих, например электрооборудование и осветительные приборы, планировали закупать в Китае. Планы Vinaomin построить крупный автосборочный комплекс стоимостью 5 трлн. донг. ушли в небытие, а территория была передана другому инвестору под строительство стекольного завода.

Вьетнамский рынок также является одним из основных для ПО «БелАЗ» (Белоруссия), так как дает возможность продвижения техники объединения в страны Юго-Восточной Азии. В соответствии с генеральным соглашением с Vinascoal в 2006г. «БелАЗ» поставил во Вьетнам 30 карьерных самосвалов грузоподъемностью 55 т. на 10 млн.долл. В 2005г. во Вьетнам также поставлен 351 трактор «МТЗ» на 3,36 млн.долл. и 360 тракторов в 2006г. Рассматривается возможность организации во Вьетнаме сборочного производства белорусских тракторов, дизельных двигателей и создания склада запасных частей.

Российско-вьетнамское производство грузовиков «Урал» для Вьетнамской народной армии (ВНА) организовано с 2006г. на площадях военного авторемонтного завода в г. Шонтэй (пров.Хаттай) в 50 км. юго-западнее Ханоя. Стапельная сборка двух модификаций армейских «Уралов» с колесными формулами 4x4 и 6x6 осуществляется из машинокомплектов, поставляемых «УралАЗ». Производственная мощность предприятия — 500 автомобилей в год, с возможностью удвоения этого показателя. В перспективе намечается локализовать производство ряда узлов и агрегатов. Во Вьетнаме грузовики «Урал» хорошо зарекомендовали себя на строительстве гидроэлектростанций.

ОАО «Павловский автобус» (Россия) поставило в 2002-04гг. автобусы ПАЗ по контракту с Минобороны Вьетнама через компанию Vahuso и планировало организовать местное сборочное производство.

Компания Danang Automobile Mechanical and Electrical Equipment (Damco) имеет в г.Дананг про-

изводственные мощности, рассчитанные на сборку 2 тыс. различных автомобилей в год, а также многолетний опыт производства машин скорой помощи и переоборудования машин.

В конце 90гг. Danang Auto Mechanical Engineering Factory, Nissan и Marubeni (Япония), а также Tan Chong Motor Holdings (ТСМН) из Малайзии планировали построить автосборочный завод стоимостью 53 млн.долл. для производства на первой стадии 2 тыс. легковых и коммерческих автомобилей Nissan. Из-за финансового кризиса в Азии в 1998г. и узости вьетнамского рынка проект был «заморожен». но сотрудничество Damco и Tan Chong Motor продолжалось. Несколько лет назад эта вьетнамская компания осуществила 3 проекта по сборке российских и белорусских автомобилей и произвела пробную сборку автомобилей и кузовов ГАЗ («Волга» и «Садко»), ЗиЛ и МАЗ; была создана станция техобслуживания грузовиков МАЗ и КамАЗ. В 2004г. были сделаны дополнительные капиталовложения в 3,5 млн.долл. для производства коммерческих автомобилей с использованием технологии Isuzu (Япония). Продолжая выпускать коммерческие автомобили и автобусы Isuzu, в 2004г. Damco в сотрудничестве с FAW (КНР) начали еще местное производство мини-грузовиков, фургонов, микроавтобусов и автобусов.

Для диверсификации производства в условиях удорожания жидкого топлива и в экологических целях компания начала выпускать 12-местные микроавтобусы с газобаллонными установками. Эти автомобили имеют значительное число компонентов вьетнамского производства.

В 2005г. Damco заключила соглашения о создании СП с компаниями Tan Chong Motor Holdings (ТСМН, Malaysia) и Tan Chong Singapore для производства автомобильных шасси с установленными двигателями. Зарубежные партнеры передали современную технологию производства рам и шасси автобусов модели UD компании Nissan Diesel и оказывают содействие в сбыте продукции. Для развития производства компании Tan Chong Industrial Machinery и Damco создали компанию TCIE (Labuán). Следующим шагом стало учреждение самостоятельного СП Tanda Motor, где TCIE владеет 51% капитала, Tan Chong Industrial Machinery — 19%, Damco — 30%. На первоначальной стадии капитал составлял 4 млн.долл., затем был увеличен. По лицензионному договору с Nissan Diesel СП будет единственным продуцентом и дистрибьютором указанных автобусных шасси во Вьетнаме. В 2006г. производственные мощности, созданные в промышленной зоне Hoa Khan в г. Дананг, составили 400 автобусов в год.

Действующая в г.Дананг другая компания — Danang Equipment and Spare Parts и 5 китайских компаний, среди которых моторостроительная компания Guangxi Yuchai Machinery и продуцент грузовых автомобилей и автобусов Dongfeng Lijzhou Motor, достигли в 2004г. соглашения и подписали контракт о производстве с 2008г. во Вьетнаме 4 тыс. грузовых автомобилей в год.

АО Technology Development Supporting Joint Stock (Detech), образованное в 1991г. в г. Ханой, в 1993г. начало собирать мотоциклы и производить двигатели и комплектующие. Затем был пущен в эксплуатацию завод автомобильных компонентов стоимостью 25 млн.долл., осуществляющий сварку кабин, производство бензобаков, окраску машин,

а также была построена сборочная линия для производства по китайской технологии самосвалов грузоподъемностью 2,5 и 4 т. и легких грузовиков грузоподъемностью 900 кг.; в дальнейшем производство расширится за счет выпуска автобусами, микроавтобусами, пикапами, универсалами и специальными автомобилями.

Компания Vietnam Manufacturing and Export Processing (Vmer) — филиал тайваньской фирмы Sanyang Motor (SYM) из Chingfeng уже много лет выпускает во Вьетнаме мотоциклы марок SYM и Angel и, получив лицензию на производство легковых автомобилей, реализует в пров. Донгнай (западнее г. Хошимин) проект по развертыванию производства этих автомобилей, а также обязуется выпускать автобусы, средние и легкие грузовики и некоторые автомобильные комплектующие. Для выполнения этой задачи компания увеличила свой капитал во Вьетнаме со 160 до 230 млн.долл. Vmer уже строит в указанной провинции на площади 300 тыс.кв.м. исследовательско-конструкторский центр для обслуживания ЮВА. Vmer будет интегрироваться со структурами в КНР и оказывать поддержку в производстве мототехники и двигателей, а также в создании заводов в странах АСЕАН, прежде всего в Индонезии. В 2006г. в пров. Донгнай был также построен завод по сборке грузовых автомобилей и микроавтобусов вместимостью 9 пассажиров, который станет ключевым предприятием группы Sanyang в Азии. Первоначальные инвестиции составили 15 млн.долл., а общие капиталовложения после завершения строительства достигнут 70 млн.долл. После строительства заводов по производству компонентов уровень локализации составит 30-40%.

Еще одно новое СП — Vietnam JRD Manufacturing Automobiles JV было учреждено в 2005г. вьетнамским подразделением JRD Motor Industries (Vietnam) компании JRD Automobiles (Малайзия) из группы BRM (Малайзия, 70% капитала) и компанией Phu Yen Industrial Production and Import-Export (Вьетнам, 30%). В перспективе малайзийский партнер намерен получить полный контроль над автосборочной компанией. Общие инвестиции зарубежного партнера во Вьетнаме уже достигли 100 млн.долл., а стоимость только нового автосборочного завода на площади 50 га в пров. Фуйен (Центральный Вьетнам) первоначально составила 50 млн.долл., а впоследствии увеличится до 70 млн. Производственная мощность также будет возрастать поэтапно — с 15 тыс. автомобилей марки JRD до 30 тыс. в год, а на втором этапе до 50 тыс. машин. На автозаводе используется малайзийская технология и оборудование, поставленные партнерами материнской компании из Японии и Республики Кореи, а также создана линия по сборке двигателей. Производственная программа включает многочисленные легковые автомобили на 5-7 мест, универсалы, мини-вэны, а также пикапы, легкие грузовики и самосвалы низкой и средней ценовых категорий как для внутреннего рынка, так и на экспорт. Машинокомплекты для сборки поставляются из КНР от СП, в капитале которых участвует этот малайзийский партнер. Часть комплектующих будет поступать от материнской компании BRM, которая сама является крупным продуцентом компонентов и наладила их производство во Вьетнаме. В перспективе степень локализации будет довольно высокой. Отпускные цены на выпу-

скаемые компанией автомобили колеблются от 1,25 до 2,6 тыс. долл. на дешевые модели и от 4,8 до 19 тыс. (включая НДС) на сложные. Благодаря низкой стоимости компания будет активно продвигать свою продукцию на экспорт. Вьетнамский завод призван стать основной производственной базой фирмы для поставок в страны АСЕАН, куда будет направляться 70% продукции, остальные 30% предполагается продавать во Вьетнаме, где компания имеет 30 дилеров, число которых в перспективе возрастет до 50.

Компания Hoang Tra Automobile осуществляет сборку и продажи китайских легких грузовиков, включая автомобили марки Heibao грузоподъемностью 0,86 и 1 т. и марки Faw грузоподъемностью 1,1, 1,25 и 2,5 т. Мини-грузовики Heibao оснащены дизельными двигателями, в которых применены новейшие японские технологии, что делает их более конкурентоспособными на вьетнамском рынке грузовиков грузоподъемностью до 1 т. (основу местного парка составляют машины с бензиновыми двигателями). Еще одна вьетнамская компания — Lisohaka Motor Joint Stock завершила строительство производственного комплекса для выпуска легких грузовиков грузоподъемностью от 0,5 до 2,5 т., а также создала в Бангладеш СП с компанией Nilhro для сборки и сбыта аналогичной продукции.

Несмотря на угрозу со стороны импорта готовой продукции китайского автопрома, расширяется сборка китайских автомобилей на новых вьетнамских предприятиях, которые имеют статус СП или предприятия со 100% китайским капиталом.

Большинство вьетнамских производителей и дилеров уверены, что в ближайшее время китайские автомобили наводнят местный рынок. Спрос на них уже сейчас высок, потому что их качество вполне устраивает покупателей при низкой цене. Например, южнокорейский 2,5-т. грузовик стоит во Вьетнаме 25,3 тыс. долл., а такой же китайский — всего 11 тыс.

Вьетнамские компании сотрудничают с такими производителями из КНР, как FAW, Dongfeng, Changcheng, JAC, Chang'an, Chang'he, Lifan, Hafei, Jinbei, Foton, Bende, Yuejiang, Yangze, Great Wall, Zhongxing. В связи с присоединением Вьетнама к ВТО китайские инвесторы получили полную свободу создавать СП или предприятия со 100% китайским капиталом.

Еще в 2002г. компания Vanafor Vietnam с компанией Chang'an Automobile (г.Чунцин, Китай) ввели в строй сборочную линию по производству мини-автомобилей, в т.ч. вэнов, фургонов и мини-грузовиков. Другие компании из г.Чунцин — Skyway и Chongqing Bus General Factory совместно с подчиненной минтрансу и коммуникаций Вьетнама компанией Traenco (г.Ханой) образовали СП Gimex Automobile Factory для создания завода по сборке автобусов.

Крупная китайская корпорация Lifan из г. Чунцин создала во Вьетнаме в 2005г. СП Lifan Automobile и собирает легкие грузовики из комплектов СКД. Компания также ввозит в эту страну легковые автомобили, автобусы, мини-автомобили, двигатели и собирает мототехнику с 1997г. Lifan разработала планы значительных инвестиций во Вьетнаме на сумму до 200 млн.долл. и строительства промышленного комплекса на площади 200 га, откуда продукция будет экспортироваться в страны АСЕАН.

Кроме указанных выше компаний, в стране уже много лет действуют местные предприятия, выполняющие одновременно автосборочные и авторемонтные операции. Крупнейшими среди них являются Hanoi Automobile Repairing Factory №3, Hai Phong Automobile Factory, Khanh Hoa Automobile Mechanics Enterprise (пров. Кханьхоа), Thong Nhat Automobile Mechanics Enterprise (производство грузовых автомобилей и прицепов в пров. Тхуатхьен-Хюэ, Центральный Вьетнам), Transport Mechanics Enterprise №5, Hanoi Southern Bus (Сборка и производство автобусов и их кузовов), Viet Na Automobile Mechanical, Thanh Hoa Mechanics Factory, Vinh Hung Automobile Joint-Stock (г.Ханой), Forcia Motors (в окт. 2005г. пущена первая очередь завода по сборке грузовиков в промзоне Quoc Oai, пров. Хаттай).

В 2005г. одна из вьетнамских компаний импортировала из КНР линию стоимостью 1,5 млрд. юаней (180 млн.долл.) для производства легких грузовых автомобилей, пригодных для перевозки грузов в сельских районах страны; предполагается, что в течение ближайших 5 лет на этой линии будет произведено 50 тыс. автомобилей.

Еще в 2004г. минпром прогнозировало производство 239 тыс. машин в 2010г. и 398 тыс. в 2020г., впоследствии эти цифры были скорректированы. Прогноз на 2010г. составляет 100 тыс., а к 2020г. — до 400 тыс. Во Вьетнаме принята государственная программа развития автомобильной промышленности на 2010-20г., где поставлена задача обеспечить не только внутренние потребности страны, но и экспортные поставки с учетом интеграции в общий рынок стран АСЕАН и либерализации таможенной политики согласно требованиям ВТО. Новая политика «открытых дверей» для инвестиций будет благоприятствовать развитию автомобильной промышленности, но, по мнению экспертов, капиталовложения будут направляться в специфические сектора, в производство частей для грузовых и легковых автомобилей. Стремясь сохранить отрасль, которая за последние 6 лет принесла в государственную казну в виде налогов 1,2 млрд.долл. и гарантирует новые рабочие места для 8,5 тыс.чел. в самой автомобильной промышленности и 35 тыс. — в смежных отраслях, правительство ставит задачи по развитию производства автобусов, легких и тяжелых грузовых автомобилей и созданию новых мощностей для удовлетворения возрастающих потребностей местного рынка, увеличения уровня локализации производства и развития экспорта автомобильной продукции.

К 2010г. уровень локализации производства легковых автомобилей может возрасти до 12-13%, мини-вэнов и легких грузовиков до — 30-35%. Эти показатели расцениваются правительством как низкие, рекомендовано довести этот показатель для седанов до 50-70%, для специальных автомобилей — до 60%, для мини-вэнов — до 40-45%.

К 2010г. останется потребность в наращивании мощностей только по производству автомобилей класса «люкс» и автобусов на 26-46 посадочных мест. В 2010г. Вьетнаму будет необходимо 100-113 тыс. грузовых автомобилей, а СП будут способны выпустить до 100 тыс. легковых автомобилей, хотя спрос на них предвидится в объеме 60 тыс. шт.

Минпром очень критически оценивает практику лицензирования такого большого количества автосборочных заводов, но оно не имеет права от-

казать инвесторам, если их заявки отвечают всем требованиям. В условиях сильной конкуренции выжить смогут только крупные предприятия. Например, во Вьетнаме было 50 продуцентов мотоциклов, но большинство из них прекратили существование. Аналогичный сценарий ожидает и автопром, где большинство сборочных предприятий осуществляют примитивную сборку из сборочных машинокомплектов и не заботятся о создании производственной базы и технологическом развитии. До сих пор во Вьетнаме в массовом количестве производят только самые простые автомобильные части, такие как шины или аккумуляторы. На месте выпускается только 5-6% общего количества автомобильных комплектующих.

Практически нет ни одного предприятия со 100% вьетнамским капиталом, которое могло бы выпускать 5 тыс. и более машин в год. Большинство могут реализовать ежегодно не более 100 шт. в год.

Произведенные во Вьетнаме автомобили являются самыми дорогими в мире; они на 70% дороже аналогов, продаваемых на европейском рынке, и на 30% — в соседних странах региона, что обусловлено низкой степенью локализации — от 2 до 10%. Наиболее продаваемыми моделями автомобилей в 2005г. были универсал Toyota Zace (доля на рынке легковых автомобилей — 19,1%), Suzuki Carry (доля на рынке легких коммерческих автомобилей — 30,6%), Isuzu N-Series (доля на рынке грузовых автомобилей — 40,6%). По данным Ассоциации производителей автомобилей Вьетнама (VAMA), в нояб. 2006г. при общем сбыте ее членами 3,8 тыс. шт. 28% приходилось на коммерческие автомобили и 39% — на многоцелевые и универсальные легковые автомобили.

С 2005г. на вьетнамском автомобильном рынке, где начала ощущаться демпинговая политика производителей китайской автотехники, началась «ценовая война» между продуцентами китайских, южнокорейских и японских автомобилей. Компания Suzuki Vietnam недавно снизила цену на модель Super Carry Truck с 7,25 до 7 тыс. долл., хотя машина хорошо продавалась. Впоследствии компания дополнительно снизила цену еще на 300 долл., чтобы успешнее конкурировать с другими продуцентами, собирающими китайские модели. Компания также выпустила 4 новые модели легкого грузовика Suzuki Forward (NHR, NKR, NPR и NQR), оснащенные кондиционерами и CD-плеерами в ценовой гамме от 15,4 до 23,5 тыс. долл. «Войну цен» продолжила компания Ford Vietnam, которая в сент. 2006г. решила снизить цены на целую серию своей продукции, в т.ч. на модель Focus 2L на 1 тыс. долл. (в форме купонов), на модель Mondeo — на 2,5 тыс. долл., на модели Ford Escape 2,3L и Ford Escape 3L — на 2 и 1,6 тыс. долл. соответственно (в виде купонов). А в окт. 2006г. за ней последовала компания Toyota Vietnam, которая увеличила гарантийный срок до трех лет (или до 100 тыс.км. пробега). По заявлению компании Truong Hai Automobile, продажи автомобилей местного производства идут очень медленно и многие вьетнамские продуценты вынуждены снижать цены из-за больших складских запасов непроданных автомобилей.

В 2006г. из-за снижения ставки таможенной пошлины на 20% на готовые автомобили цена на них также уменьшилась до 10%. Цена импортного автомобиля модели Hyundai Getz снизилась с 18 до 16

тыс. долл., китайский легковой автомобиль Lifan 502 1,6L теперь продается по цене 15,5 тыс. долл., а модель Daewoo Matiz — 9 тыс. долл.

Чтобы успешнее противостоять китайской «интервенции», многие компании обновили свои модельные ряды и предложили абсолютно новые для местного рынка машины, например Mercedes-Benz выпустила первый во Вьетнаме сочлененный автобус длиной 18 м. вместимостью 170 пассажиров. А компания Vinastar освоила выпуск недорогого грузовика модели Canter 1,9LW. Д. К. Калустьян, с. н. с. ВНИКИ. БИКИ, 27.2.2007г.

Мотоциклы

Перспективы развития мотоциклетной промышленности Вьетнама напрямую связаны с освоением новых зарубежных рынков и расширением продаж в сельских регионах, а также с дальнейшим развитием технологии и производства, а также борьбой с контрафакцией. В дальнейшем государство планирует отказаться от протекционизма, в особенности по отношению к государственным предприятиям в отрасли, что может привести к закрытию 40 фирм.

По данным минпрома Вьетнама (МП), в 2006г. 7 компаний с участием иностранного капитала и 45 предприятий со 100% вьетнамским капиталом в сфере производства и сборки реализовали, по оценке, до 2 млн. мотоциклов. В отрасли насчитывается до 400 производителей комплектующих, в основном технически несложных. Доля предприятий с участием иностранного капитала превысила 1,5 млн. мотоциклов, из которых 800 тыс. шт. пришлось на долю СП Honda Vietnam. Компания заявила, что расширяет мощность своего завода в пров. Виньфыок с 820 тыс. до 1 млн. шт.

Мощности всех СП позволяют производить 1,75 млн. шт. мототехники, а местных продуцентов — только 1,4 млн. ед. В 2005г. на долю Вьетнама приходилось 8% мирового мотоциклетного парка. К 2010г. Вьетнам должен стать одним из крупных мировых производителей мотоциклов. За период 2006-10гг. Вьетнам произведет 17 млн. мотоциклов, большинство из которых пойдет на экспорт. Производство мотоциклов во Вьетнаме к 2010г. будет покрывать 90% местного спроса, а среднегодовой прирост производства составит 9-10%. За 2011-25гг. местные продуценты должны создать проектно-конструкторские центры, повысить конкурентоспособность и улучшить дизайн машин, наладить производство дорогих мотоциклов высшего класса и мотоциклов, работающих на экологически чистом топливе, в том числе биотопливе, а также увеличить внешнеторговый оборот.

План развития производства мотоциклов, подготовленный минпромом (МП) Вьетнама, предусматривает удовлетворение к 2010г. внутреннего спроса в 1,3 млн. мотоциклов в год и ежегодный экспорт в объеме 500 тыс. шт. на 300 млн.долл. Уровень локализации в производстве двигателей для мотоциклов должен превысить 80%. По оценкам специалистов, при населении в 83 млн.чел. потребности в мотоциклах пока продолжают возрастать, что обеспечивает емкий рынок для продукции отрасли. Вьетнамский рынок мотоциклов движется к перенасыщению. Если 1 ед. мототехники приходится на 7 чел., то в 2008г., когда рынок насытится, 1 ед. будет приходиться на 5-6 чел.

По данным МП, конкуренция на данном рынке очень сильна. Из 52 действующих компаний (в том числе 22 – государственные, 23 – частные негосударственные и 7 – СП) только 11 являются конкурентоспособными, 24 – потенциально слабыми и 10 могут исчезнуть, слиться друг с другом или с крупными продуцентами либо перейти на производство компонентов. В 2006г. МП проверило 3 мотоцикловборочные компании Hai Phong's Import – Export, Hung Hung (г.Ханой) и Huy Hoang Trading (г.Хошимин) на их пригодность для дальнейшего производства и соответствия установленным министерством нормам и требованиям.

В I кв. 2006г. в стране было собрано 433 тыс. мотоциклов, что на 10% меньше, чем за аналогичный период 2005г. За первые 7 месяцев 2006г. 22 государственные компании произвели полностью 58 тыс. мотоциклов (что на 34,4% больше, чем за соответствующий период 2005г.) из 376 тыс., собранных всеми продуцентами со 100% местным капиталом.

По заявлению некоторых мотоцикловборочных компаний, вьетнамская мотопромышленность страдает от многочисленных инвестиционных проблем и недоработки планов развития отрасли.

С 2006г. местные продуценты T&T, Sufat, Hoa Lam (г.Хошимин), Duc Phuong и Lisohaka начали поставки в Африку (Ангола, ЮАР), а также в Лаос, Камбоджу, Таиланд, Восточный Тимор и Доминиканскую Республику, а последняя учредила годом ранее в Бангладеш СП с компанией Hithro для сборки и сбыта мототехники и велосипедов. Hoa Lam также построила в одной из африканских стран сборочную линию. Компания T&T начала экспорт дешевых мотоциклов стоимостью от 4 млн. донг. (250 долл.) до 12 млн. донг. (750 долл.) в слаборазвитые страны Африки.

Ближний Восток, ЮВА, Африка и Латинская Америка являются стратегическими экспортными рынками для вьетнамских изготовителей мотоциклов с точки зрения климатических условий и покупательских предпочтений. Пионером явилась компания Honda Vietnam, которая еще с 2002г. начала экспортировать мотоциклы на Филиппины. По данным МП, в 2005г. было вывезено 100 тыс. ед. и компонентов на 50 млн.долл., в том числе СП Honda Vietnam – 73 тыс. мотоциклов и 17 тыс. мотоциклетных двигателей. К 2010г. экспорт может достичь 500 тыс. шт.

СП с участием таких иностранных компаний, как Honda, Suzuki (Япония) и SYM (Тайвань), также начали производство автомобилей, а Yamaha (Япония) – моторных лодок, катеров и яхт.

Согласно данным Ассоциации производителей мотоциклов и велосипедов Вьетнама (VMBMA), в стране действуют 45 мотоциклетных компаний со 100% местным капиталом. Степень локализации у местных производителей достигает в среднем 70% (в 2003г. – 50-60%), а у компании Sufat – 90% (минимально допустимым пределом является 20%). Согласно планам МП, к 2010г. этот показатель должен достичь 90% (для двигателей – 95%), а к 2015г. – 95%.

Крупным местным продуцентом, учрежденным в 1993г., является гособъединение ханойских заводов по производству велосипедов и мотоциклов Lixeha, которое включает трех продуцентов – Lisohaka, Vinagimex и TMT. Они достигли уровня локализации 70% в целом и 40% для двигателей. Эти ком-

пании отвечают установленным МП стандартам производства и соблюдают авторские права, не копируя иностранные модели. Lixeha также является соучредителем СП с компанией Honda Motor (Япония). Корпорация выпускает значительное количество велосипедов и компонентов, приборы, различные изделия для инвалидов, резинотехнические изделия, шины и камеры, а также коллекционные велосипеды с использованием бамбука для экспорта в США. Объединение ищет иностранных партнеров для строительства завода по производству зубчатых передач. Создано дочернее предприятие по производству мотоциклетных двигателей, поставляющее их 10 местным продуцентам.

Компания Lisohaka сделала в 2006г. капиталовложения для создания дополнительной производственной линии мощностью 60 тыс. мотоциклов в год. Для диверсификации производства она уже построила завод для сборки легких грузовых автомобилей грузоподъемностью 0,5-2,5 т.

Еще в 2003г. ряд компаний, в том числе Vietnam General Import Export and Technology Transfer (Vinagimex), Lisohaka и T&T, создали сборочные производства мотоциклов, а фирмы Hoang Huy Trading, Hung Hung, Lisohaka совместно с Vinagimex и T&T инвестировали еще 60-70 млрд. донг. в производство и сборку двигателей для мототехники.

В 2004г. фирма Hoa Lam совместно с крупным тайваньским продуцентом мотоциклов – компанией Kumco создали СП Hoa Lam – Kumco Motorbike Joint Stock. Тайваньский партнер стал владеть 4,5 млн.долл. (30%) зарегистрированного капитала, передал производственную технологию и права на сбыт продукции под своим брэндом. Вьетнамское СП в кооперации с Kumco может экспортировать свою продукцию в Европу и Северную Америку и активно вывозит ее в Африку. С 2005г. пущена новая линия по производству мотороллеров мощностью 60 тыс. шт. в год как для местного рынка, так и для экспорта (доля мотороллеров в общем объеме производства достигает 50%).

Трехстороннее СП Yamaha Motor Vietnam (соучредителями которого являются Yamaha Motor (Япония) – 46% акций, Vietnam Forestry – 30%, Hong Leong Industries (Малайзия) – 24%) в начале 2006г. увеличило свой инвестиционный капитал с 80,2 млн. до 123 млн.долл. в целях расширения производства мотоциклов и повышения уровня локализации. Компания может выпускать 300 тыс. мотоциклов с 61 до 72% местных деталей и узлов по стоимости.

Компания Vietnam Suzuki недавно пустила в эксплуатацию новый мотоциклетный завод стоимостью 20 млн.долл. в индустриальном парке Long Binh (г.Бьенхоа, пров.Донгнай). Его производственная мощность первоначально составит 100 тыс.шт. в год, повысив совокупные мощности СП до 200 тыс. шт.

В 2006г. корпорация Vmer в партнерстве с компанией San Yang Industrial (SYM) из группы Ching-fong (Тайвань) начала строительство стоимостью 15 млн.долл. проектно-конструкторского центра в пров.Донгнай, так как компания планирует за 2006-10гг. экспортировать 500 тыс. мотоциклов. За 1992-2004гг. СП произвело 1 млн. мотоциклов марок SYM и Angel на заводе в г.Бьенхоа (пров.Донгнай). Капитал СП увеличен с 55 до 136 млн.долл. Vmer привлекла 48 инвесторов для производства компо-

нентов в промзоне № 3 Ho Nai. 8 тыс. чел. постоянно заняты на 32 предприятиях – смежниках Vmer.

Фирма Thong Nhat Motorcycle Bicycle является лидирующим государственным предприятием по производству велосипедов и их компонентов, а также мопедов и легких мотоциклов. Новинками компании являются электровелосипеды и электромопеды, пользующиеся повышенным спросом у населения из-за резкого подорожания топлива.

Аналогичную продукцию стоимостью от 3,5 до 5 млн. донг. за шт. (стоимость китайских импортных аналогов – от 5 млн. донг.) выпускают заводы Viha и Lixeha. «Бестселлерами» также являются такие модели, как Ego компании Ford Vietnam, Delta (Delta), Commet (Quoc Hung) и E-bike (BMEC).

Основными импортерами мотоциклов во Вьетнам являются Таиланд, КНР, Тайвань, Япония и Индонезия. На протяжении нескольких лет белорусское ОАО «Мотовело» поставляет сборочные комплекты во Вьетнам и выражает готовность расширять поставки на вьетнамский рынок.

Недорогая мототехника местных фирм является сильным соперником продукции совместных компаний. Если многие годы СП продавали свои мотоциклы по цене 30 млн. донг. (1875 долл.) и более за шт., то теперь они снизили их стоимость, например Honda Vietnam урезала в среднем цены с 30 млн. до 15-16 млн. донг. за шт.

Дизайн большинства моделей мотоциклов местных компаний является копией продукции китайских или японских компаний. Когда с 2005г. вьетнамское правительство усилило законодательную защиту авторских прав, многие местные сборочные компании приостановили свою деятельность.

Наиболее продаваемыми на вьетнамском рынке являются мотоциклы и мотороллеры ярких расцветок с металлизированными красками и имеющие спортивный дизайн, такие как Wave RS, Future, Neo и Neo GT компании Honda, Jupiter MX и Nuovo компании Yamaha, Attila и Victory фирмы SYM и Backhand Sport местного производителя Sufat (последняя заплатила японским и тайваньским дизайнерам 1 млн. долл. за разработку новых прототипов. Две модели компании Sufat защищены патентами и еще 3 признаны как имеющие свои отличительные характеристики. Местным компаниям потребуется еще много времени и средств для создания собственного потенциала в области проектирования и дизайна.

Популярным типом мототехники являются мотороллеры. Если на долю мотороллеров приходится 20% рынка, то в ближайшие 5 лет этот показатель возрастет до 50%, при этом цены будут снижаться, а ассортимент – расширяться. Модель Attila СП SYM ценой 23 млн. донг. (1437 долл.) продавалась в некоторые периоды по 20 тыс. шт. в месяц. У СП Noa Lam Kymco «бестселлером» является модель мотороллера Jockey 125 стоимостью 29 млн. донг. (1812 долл.). СП Yamaha Vietnam продает целую гамму мотороллеров, которые составляют 30% общего объема производства; модели Mio продаются по цене 17 млн. донг. (1062 долл.) и 18 млн. донг. (1125 долл.), модель Exciter 135 – по цене 27,5 млн. донг. (1687 долл.), Nuovo – 25,5 млн. донг. (1562 долл.). Общий сбыт мотороллеров данного СП в 2006г. должен был составить 350 тыс. шт., в том числе 60 тыс. Nuovo и 30 тыс. Mio.

В сент. 2006г. СП Suzuki Vietnam (Visuco) выпустило на местный рынок свой первый мотороллер Amity 125 стоимостью 25,9 млн. донг. (1618 долл.). С конца сент. 2006г. фирма Piaggio (Италия) начала выпускать во Вьетнаме мотороллер Zip 100 ценой 29,9 млн. донг. (1868 долл.), который является самым дешевым среди мотороллеров этой компании. Модель той же фирмы Zip 125 пользуется повышенным спросом среди женщин. В окт. 2006г. СП Honda Vietnam начало продавать новую модель мотороллера Click с розничной ценой 25,5 млн. донг. (1562 долл.) и намерено продавать их по 4 тыс. шт. ежемесячно. БИКИ, 24.3.2007г.

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– На прошлой неделе группа ГАЗ – крупнейший автомобилестроительный холдинг России, начал предлагать Вьетнаму свои стратегические для данного рынка продукты – автобусы марки ГАЗ. Это автобусы, усовершенствованные согласно климатическим и дорожным условиям Вьетнама на основе моделей Paz-32054 и Paz-4234 с дизельным двигателем.

Автобусы, выпускаемые ГАЗом, присутствуют на вьетнамском рынке уже много десятков лет. Однако, в основном они были использованы в армии и вооруженных подразделениях, в государственных учреждениях и учебных заведениях. Появление новых моделей ГАЗа на вьетнамском рынке может быть рассмотрено как возвращение этой торговой марки во Вьетнам и начало освоения гражданского рынка.

Цели, поставленные группой в ближайшее время – завоевать вьетнамский рынок посредством низкой цены на продукцию, стоимость которой на 15-20% ниже, чем стоимость автобусов других европейских и азиатских производителей. www.vietnampictorial.com, 25.11.2008г.

– Как сообщает газета International Herald Tribune, текущий год стал для Вьетнама неблагоприятным из-за заметного ухудшения макроэкономической ситуации. По мнению главного эксперта ПРООН Дж. Пинкуса, вьетнамская экономика оказалась «перегретой», правительство же реагировало на создавшуюся ситуацию слишком медленно. Среди конкретных признаков нарастания хозяйственных проблем аналитики называют, во-первых, снижение темпов прироста ВВП с 8,5 до 7-7,5%. (Перспективы на 2009г. и 2010г. пока выглядят достаточно благоприятными: ожидается повышение экономического роста соответственно до 8 и 8,2%.)

Во-вторых, большое беспокойство вызывает крупный спад – на 58,5% – на фондовом рынке. Такого значительного «обвала» в текущем году не регистрировалось ни в одной другой стране.

В-третьих, еще одним весьма важным признаком кризиса стало усиление инфляции: уровень которой в мае текущего года достиг 25,2%. В 2007г. этот показатель был гораздо ниже – 8,4%. Рост цен зарегистрирован почти по всем направлениям – от продовольствия и топлива до недвижимости. С мая прошлого года продукты питания и нефтепродукты подорожали соответственно на 42 и 30%. Пока повышение стоимости жизни опережает увеличение оплаты труда рядовых граждан. В то же время на недавнем экономическом форуме в Куала-Лумпуре министр финансов Вьетнама Ву Ван Нинь заявил, что уровень инфляции во Вьет-

наме уже в скором времени снизится и составит менее 10%. Среди антиинфляционных мер следует отметить повышение ЦБ Вьетнама в I пол. июня базовой процентной ставки.

В-четвертых, определенные проблемы для страны создает резкое увеличение импорта, что уже привело к росту дефицита внешнеторгового баланса в 3 раза. Определенную роль при этом сыграло удорожание импортных товаров. Например, цены на китайскую пряжу выросли в тек.г. на 15%.

Существенные трудности для национальной экономики продолжает создавать острый дефицит электроэнергии. Проблемы такого рода во Вьетнаме пытаются преодолевать с помощью всеерных отключений.

В связи с ухудшением положения в экономике официальные СМИ сообщают о многочисленных забастовках (в I кв. тек.г. их число увеличилось до 300), нацеленных прежде всего на обеспечение более высокого уровня оплаты труда. Забастовочное движение развернулось главным образом на принадлежащих иностранцам текстильных и швейных предприятиях. Улучшению материального положения населения могли бы способствовать антиинфляционные инициативы, в частности ограничение расходов крупных госкомпаний. В то же время курс на проведение радикальных мер может отпугнуть инвесторов и ограничить предпринимательскую инициативу, что негативно скажется на динамике развития.

В создавшихся условиях десяткам млн. вьетнамцев приходится жить за чертой бедности или же довольствоваться доходами, ненамного превышающими этот порог. Среднегодовой уровень доходов в расчете на душу населения составляет 835 долл., что крайне мало для страны, которую эксперты относят к числу НИС. Средняя заработная плата в 60 долл. в месяц явно недостаточна в условиях быстро растущих цен на потребительские товары. При низких доходах жители городов перестают пользоваться услугами супермаркетов и все больше ориентируются на приобретение товаров на дешевых уличных рынках. Резко сокращается спрос на ресторанные услуги и на предметы роскоши. Основная масса населения недовольна сложившейся системой, при которой покупки нередко приходится оплачивать в долл. В случае использования местной валюты весьма часто применяется явно завышенный (на 9% по сравнению с официальным) обменный курс — 18 тыс. донгов за 1 долл. В рамках борьбы с валютной спекуляцией 11 июня текущего года курс денежной ед. Вьетнама относительно долл. был снижен на 1,96%.

На таком неблагоприятном фоне правительственные СМИ пытаются акцентировать внимание на экономических достижениях, достигнутых Вьетнамом с середины 90гг., и прежде всего на сокращении бедности в результате проведения широких реформ и обеспечения темпов развития в текущем десятилетии на уровне 7,5% в год. Однако в действительности усиливаются сомнения в способности властей противодействовать таким негативным внешним факторам, как рост цен на топливо и продовольствие. Адекватной реакции на подобные неблагоприятные тенденции мешают распространение коррупции и низкая транспарентность в сфере принятия и осуществления решений.

Процессы, происходящие во вьетнамской экономике, находятся под пристальным вниманием китайских экономистов, что отчасти объясняется сходством хозяйственной модели, взятой на вооружение центральными властями обеих стран. В КНР и СРВ усиливается инфляция, наблюдается значительный приток прямых инвестиций из-за рубежа и проявляется явное нежелание повышать курс национальной валюты. Вьетнам, так же как и ранее Китай, вступил в ВТО, укрепил свои позиции в качестве страны с низким уровнем издержек в промышленных отраслях, что позитивно сказалось на поступлении в страну иностранного капитала. Однако инвестиционный бум обострил вероятность «перегрева» экономики. Вьетнам в отличие от своего северного соседа не нейтрализовал инфляционный эффект от поступления в страну крупных средств в виде иностранных инвестиций. В результате объем кредитования в 2007г. вырос на 54%, а уровень инфляции превышает 20%. Ответ Китая на инфляцию был более решительным и, как отмечает International Herald Tribune, более «агрессивным».

Ситуация в обеих странах существенно различается по целому ряду направлений. Так, в КНР валютные резервы достаточны для финансового покрытия потребностей в импорте в течение 19 месяцев, тогда как во Вьетнаме — в течение лишь 4 месяцев. Положи-

тельное сальдо бюджетного баланса в Китае составляет 0,7% ВВП, а в СРВ имеет место отрицательное сальдо в 4,9% ВВП. Платежный баланс по текущим операциям в первой из названных стран сводится с профицитом в 11,3% ВВП, а во второй — с дефицитом в 9,6% ВВП. Резервные требования к банкам в КНР одни из самых высоких в мире. В случае оттока из страны иностранного капитала Китай может высвободить значительные средства для нейтрализации негативных последствий.

До начала кризиса во Вьетнаме некоторые эксперты в Китае предлагали допустить рост инфляции в расчете на решение проблемы недооцененности национальной валюты вместо того, чтобы повысить номинальный курс юаня относительно долл. Ситуация во Вьетнаме продемонстрировала ошибочность такой концепции, т.к. инфляция чревата серьезными негативными последствиями. В частности, может существенно пострадать экспорт, т.к. значительный рост цен повышает расходы на ведение бизнеса. Существенное удорожание товаров и услуг негативно сказывается на покупательной способности потребителей, что создает дополнительные проблемы для обеспечения устойчивого и динамичного экономического роста. БИКИ, 10.7.2008г.

— По итогам 2007г. рынок двухколесных моторных транспортных средств Вьетнама продемонстрировал значительный рост, продажи мотоциклов, мотороллеров и мопедов достигли 2,5 млн. шт.

При этом покупатели предпочитали мировые марки, несмотря на их относительно дороговизну по сравнению с местными аналогами. Так, лидером по сбыту стало СП Honda Vietnam, выпускающее во Вьетнаме продукцию под маркой Honda — 1,1 млн. проданных за год двухколесных машин, что на 300 тыс. больше, чем в 2006г.

На втором месте — Yamaha Vietnam. Мотороллеры и мотоциклы этой японской марки тоже вы-

пускаются во Вьетнаме. В 2007г. компанией было продано 506 тыс.шт. (на 150 тыс. больше, чем в 2006г.). Третье место по популярности занимает тайваньская марка SYM (144 тыс.), на четвертом — Suzuki Vietnam (51,8 тыс. мотоциклов и мотороллеров).

Таким образом, на долю четырех производителей, выпускающих свою продукцию под зарубежными марками на территории Вьетнама, пришлось 72% всех продаж мотоциклов, мотороллеров и мопедов в стране. Еще 4% составили импортные мотоциклы, а оставшиеся 24% пришлось на долю местных марок.

Как отмечают эксперты, спрос на мотоциклы и скутеры расширяется по мере роста уровня жизни вьетнамского населения. Кроме того, в последнее время выросло число тех, кто решил сменить свое двухколесное транспортное средство на новую модель. Ранее в стране были очень популярны мотоциклы и мотороллеры китайского производства. Однако их средний срок эксплуатации определяется в 5-7 лет, и сейчас многие вьетнамцы уже делают выбор в пользу более дорогих и престижных марок.

Особенно быстро, по словам аналитиков, растет вьетнамский рынок мотороллеров. В 2007г. он вырос приблизительно на 30% по сравнению с 2006г., а в 2008г. эксперты ожидают некоторого замедления темпов роста (до 20-25%). БИКИ, 8.5.2008г.

— Вьетнамское министерство финансов объявило, что налоги на импортные полностью собранные автомобили подняты с 70% до 83%. Ставки на импортированные авто запчасти будут также увеличены еще на 3-5%, т.е. до 25%. Новые ставки вступили в силу 22 апр., как было объявлено министерством. Несмотря на увеличенные ставки, продажи в автомобильной сфере не снизятся, поскольку все еще сохраняется огромный спрос на ее продукцию среди народных масс. Offshore.SU, 28.4.2008г.

— Минский тракторный завод заключил контракт с вьетнамской компанией «Меконг Корпорейшн» на поставку во Вьетнам 521 трактора «Беларус», сообщили в маркетинг-центре МТЗ. Контракт будет выполняться в текущем году с переходом на 2009-й.

Во Вьетнам будут поставляться тракторы мощностью 81, 90 и 130 лошадиных сил. В прошлом году предприятие экспортировало в эту страну 501 трактор. Поставки осуществляются на коммерческой основе по предоплате. Минский тракторный завод сам обеспечивает доставку сельхозтехники в Ханой сначала на ж/д комбинированных платформах до портов (Клайпеда, Ильичевск), а затем — морским путем. Такая схема наиболее перспективна и выгодна.

Вьетнам является давним и постоянным партнером Беларуси по закупкам тракторов. «Во Вьетнаме продукцию МТЗ хорошо знают, там действуют наши сервисные центры, туда поставляются запасные части к тракторам», — отметил заместитель маркетинг-директора МТЗ Николай Дубовец.

Минский тракторный завод основан 29 мая 1946г. Предприятие входит в восьмерку крупнейших мировых производителей тракторов, которые обеспечивают 96% общего объема мирового рынка сбыта этой техники. МТЗ экспортирует свою продукцию более чем в 60 стран мира.

Сегодня ПО «МТЗ» производит 24 модели универсально-пропашных тракторов, 6 моделей малогабаритных тракторов, 8 моделей мотоблоков и мини-тракторов, 15 моделей специальных машин промышленного назначения: коммунальных, погружных, лесоразрабатывающих и шахтных, а также плуги. БЕЛТА, 7.4.2008г.

— Японская компания Yokohama Rubber открыла новый шинный завод в предместье вьетнамского г. Хошимин. На церемонии присутствовали представители правительства Вьетнама, японский генконсул, местные шинные дилеры и японские автопроизводители.

Yokohama Rubber начала выпуск шин во Вьетнаме 10 лет назад. Вьетнамское подразделение Yokohama, компания Yokohama Tire Vietnam начала строительство завода в окт. 2006г. и завершила в фев. 2008г. Инвестиции Yokohama в строительство составили 9,8 млн.долл.

К апр. ежегодная производительность завода должна достичь 1,3 млн. шин. Там будут выпускать диагональные шины для легких грузовиков и индустриальной техники, шины для мотоциклов и мини-запаски для вьетнамского рынка и экспорта в Японию.

В 1997г. Yokohama Rubber основала компанию Yokohama Tyre Vietnam как СП с Southern Rubber Industry Company (Касумина) и Mitsubishi Corporation, выпускавшее диагональные легкогрузовые шины и шины для мотоциклов. Теперь Yokohama Rubber собирается объединить эту компанию с Yokohama Tire Vietnam Inc. ИА Regnum, 3.4.2008г.

— ОАО «Камаз» планирует увеличить свою долю в уставном капитале Vmic, сборочного предприятия «Камазов» во Вьетнаме, с 12,5% до 36%, сообщает пресс-служба компании. По информации пресс-центра, увеличение доли «Камаза» до блокирующего пакета может произойти уже в апр.

Такую же долю имеет и вьетнамская корпорация Vinacom, совместно с которой «Камаз» организовал сборку своих грузовиков на заводе Vmic в г. Кам Фа провинции Куанг Нинь в 2005г. Остальные 28% акций принадлежат работникам компании Vmic. Нынешний пакет в 12,5% в уставном капитале СП «Камаз» приобрел в фев. текущего года.

Vmic собирает 500-600 автомобилей «Камаз» в год из сборочных комплектов деталей, изготовленных на «Камазе». В следующем году планируется увеличение объемов выпуска на СП до 1 тыс.ед.

Готовится также пятилетняя программа развития предприятия, и в дальнейшем мощность предприятия может быть увеличена до 1,5-2 тыс. автомобилей в год. «Камаз» в условиях острейшей конкуренции с мировыми и азиатскими производителями собирается занять во Вьетнаме до 15% рынка продаж в своем классе грузовиков.

«Камаз» планирует инвестировать в развитие технологии VMIC и расширение модельного ряда выпускаемых во Вьетнаме «Камазов». Предполагается также освоение на СП сборки спецтехники, в частности автоцистерн и автобетоносмесителей.

Группа «Камаз» — крупнейшая автомобильная корпорация Российской Федерации, она входит в первую десятку производителей грузовиков полной массой свыше 14 т. и занимает 8 место в мире по объемам выпуска дизельных двигателей. Производственные мощности предприятия (в год): грузовые автомобили — 50 тыс., силовые агрегаты

– 75 тыс., автобусы – 1000. Качество продукции «Камаза» обеспечивается системой качества, отвечающей требованиям международного стандарта ИСО 9001-2000. Уставный капитал «Камаза» составляет 39,3 млрд. руб. Росбалт, 3.4.2008г.

– В сравнении с пред.г. в нояб. продажи автомашин выросли на 167%. 16 компаний, являющиеся членами Вьетнамской ассоциации автопроизводителей, продали в нояб. 10110 автомашин, что на 1300 автомобилей больше, чем в окт. За 11 месяцев т.г. продажи автомашин выросли на 97% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года (68400 машин). www.economy.gov.ru, 15.12.2007г.

– Торгово-сервисная компания ООО «ЧЕТРА – Комплектующие и запасные части» («ЧЕТРА-КЗЧ») по итогам своего участия в выставке горнодобывающей промышленности Vietnam Mining and Coal Expo 5-7 дек. заключила соглашение о поставке в янв. 2008г. во Вьетнам 20 т. запасных частей и комплектующих к технике российского производства, говорится в пресс-релизе компании.

Как отмечается в сообщении, «Четра-КЗЧ» намерена увеличивать объемы продаж во Вьетнаме, учитывая рост добычи угля и активное развитие деревообрабатывающей отрасли в этой стране, что вызывает растущие потребности в технике и запасных частях к ней.

Прямые продажи запасных частей и комплектующих к тяжелой технике во Вьетнам «Четра-КЗЧ» осуществляет с 1992г. через эксклюзивного представителя – компанию Ngaphat. Согласно данным «Четра-КЗЧ», за последние годы объем поставок комплектующих во Вьетнам вырос на 43%. Так, компания является единственным поставщиком ходовых систем и узлов сцепления для тракторов Т-130 и Т-170 и основным поставщиком запасных частей к лесопромышленной технике производства Онежского тракторного завода.

ООО «Четра – Комплектующие и запасные части» входит в концерн «Тракторные заводы». Концерн объединяет 15 производственных предприятий в сферах тракторного, сельскохозяйственного, ж/д машиностроения и оборонной промышленности, а также три торгово-сервисные компании, ряд специализированных конструкторских бюро и НИИ. По данным концерна, совокупный объем производства на его предприятиях в 2006г. превысил млрд.долл. Техника, выпускаемая «Тракторными заводами», экспортируется более чем в 40 стран. РИА «Новости», 11.12.2007г.

– ОАО «Камаз» планирует в I кв. 2008г. создать с вьетнамской добывающей корпорацией Vinacom совместное предприятие по сборке, продаже и сервису российских грузовых автомобилей. СП будет создано на паритетных началах в форме ОАО. Предприятие по сборке самосвалов грузоподъемностью 10-25 т. планируется организовать на базе существующих мощностей Vinacom. Мощности СП будут рассчитаны на производство 1 тыс. машин в год, на первом этапе производство составит 600 шт. Подписание итогового соглашения планируется на I кв. 2008г. www.economy.gov.ru, 19.10.2007г.

– Общая сумма затрат на реализацию проекта по переносу Минского авиаремонтного завода на территорию Национального аэропорта Минск составит 170 млн.долл., сообщили в департаменте по

авиации министерства транспорта и коммуникаций Беларуси. В частности, в 2008г. объем инвестиций составит 69 млн.долл., в 2009 и 2010 – по 50,5 млн.долл.

Часть средств будет направлена на модернизацию объектов завода. Перенос предприятия предусматривает также строительство нового современного центра по технологическому обслуживанию и ремонту самолетов западного производства, в т.ч. Boeing, Airbus, CRJ. В то же время завод сохранит традиционное направление по ремонту ТУ-134, ЯК-40, ЯК-42, а также освоит ремонт российских судов нового поколения ТУ-204, ТУ-214, ТУ-334.

На первом этапе модернизации будут построены четыре цеха: покраски самолетов любых марок с использованием современных технологий, технического обслуживания двигателей самолетов зарубежных марок, общего технического обслуживания, а также испытаний и диагностики технического состояния самолетов. В планах предприятия – получение статуса сертифицированного завода по техническому обслуживанию самолетов, а также обучение персонала на сертифицированных курсах. На эти цели будет выделено 3 млн.долл.

Минский авиаремонтный завод до 2010г. будет перенесен на территорию Национального аэропорта Минск. Основными преимуществами предприятия будут выгодное территориальное расположение, комплексное оказание услуг, высокое качество обслуживания, умеренная ценовая политика. Срок окупаемости проекта составит 9-11 лет. БЕЛТА, 27.9.2007г.

Гана

Автопром

Реализация множества проектов в области инфраструктуры, положительно влияет на развитие рынка автобусов, грузовиков и автоприцепов Ганы. Так как страна не имеет собственного автомобильного производства, ее рынок весьма привлекателен для иностранных автомобильных компаний. Основными поставщиками грузовиков и автобусов являются страны Европы, их доля составляет 70%; 20% импорта обеспечивает КНР, 10% – все остальные страны, включая США. По прогнозам специалистов, в 2006г. суммарный импорт грузовых автомобилей и автобусов (включая поддержанные), составит 7 тыс. единиц техники. Крупнейшими игроками на этом рынке являются такие компании, как Toyota, Nissan, Honda, Hyundai, VW, BMW и Ford.

В силу того, что доходы населения Ганы незначительны, основным видом пассажирского транспорта в стране является автобус. По оценкам, около 80% жителей пользуются этим видом транспорта. За последние четыре года импорт автобусов значительно увеличился. Ожидается, что в 2006г. будет куплено около 800 машин.

Автобусный транспорт страны является практически полностью частным. Как правило, это компании, имеющие собственный автопарк. Intercity STC – одна из наиболее успешных компаний Ганы, осуществляющая международные и междугородные автобусные перевозки. Ее парк состоит в основном из машин марки DAF. В месяц компания перевозит около 135 тыс. пассажиров на

внутренних рейсах и 6 тыс. — на международных. Metro Mass Transport Company Ltd занимается городскими перевозками. Компания на 45% принадлежит государству и на 55% — частным акционерам.

Частные компании пассажирского транспорта, кроме перевозок, оказывают и ряд других услуг, например прокат автобусов. Наиболее успешными в секторе проката являются Kingdom Transport Services, Pergah Transport Ltd, O&A Transport Service.

В последние годы в Гане отмечено значительное число дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов. Причиной тому, как правило, становится их техническое состояние. Поэтому сейчас правительство пытается ужесточить контроль за импортом транспортных средств в страну.

Гана имеет два значительных морских торговых порта в г.г. Tema и Takoradi. В последнее время роль этих портов стала увеличиваться, так как некоторые страны, не имеющие выхода к морю (например, Нигер и Буркина-Фасо), осуществляют транзит своих грузов через территорию Ганы. Группа Maersk инвестировала 500 млн.долл. в строительство контейнерного терминала в порту г. Takoradi. По прогнозам специалистов, эти факторы скажутся на объемах перевозок грузов, что соответственно придаст импульс развитию рынка грузовиков.

В 2006г. правительство Ганы намерено закупить 5,2 тыс. грузовиков. Основными игроками на этом рынке являются такие компании, как Antrak Ghana Ltd, Ewald International Forwarders и Gelooc Company Ltd. Они оказывают достаточно широкий спектр услуг — от перевозки грузов до сдачи техники напрокат.

Несмотря на то, что в Гане существует два национальных производителя автоприцепов, совокупный выпуск которых составил 250 шт. в 2004г. и 290 шт. в 2005г., 80% техники все равно является импортной. БИКИ, 29.7.2006г.

Гвинея

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— В нояб. 2007г. гвинейская делегация посетила Тебризский тракторный завод и автомобильный завод компании Iran Khodro Diesel и предложила иранской стороне рассмотреть возможность строительства тракторного и цементного заводов, поставок автобусов компании Iran Khodro Diesel и разработки месторождения бокситов иранскими компаниями на территории Гвинеи. Иран готов построить в Гвинее заводы по сборке тракторов, автобусов и легковых автомобилей.

Иран ежегодно производит 210 тыс.т. алюминия. Перспективная программа развития алюминиевой промышленности предусматривает увеличение объема производства алюминия до 1,5 млн.т. в год, в связи с этим Иран будет нуждаться в поставках алюминиевого сырья. Иран готов разрабатывать месторождения бокситов, железной и урановой руд в Гвинее. Министр экономического сотрудничества Гвинеи заявил, что для иранских предпринимателей нет никаких ограничений для капиталовложений во всех отраслях экономики этой страны.

Иран уже построил за рубежом 10 тракторно- и автосборочных заводов, а технологии проектирования и строительства цементных заводов различной мощности в Иране давно уже отработаны. Так, автосборочные цеха недавно сооружены в Египте и Сенегале, а цементный завод — в Сирии. БИКИ, 8.4.2008г.

Германия

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Автоконцерн Daimler AG обратился в антимонопольное ведомство Германии с заявкой на покупку акций в российском ОАО «Камаз», крупнейшем российском производителе грузовых автомобилей, говорится в материалах антимонопольного ведомства. Заявка поступила от Daimler AG 5 дек.

Как сообщил начальник управления ФАС РФ по контролю над промышленностью Алексей Ульянов, автоконцерну для покупки 10% акций Камаза не потребуется брать разрешение у российского антимонопольного ведомства. «Им не нужно наше разрешение. Компания обращалась к нам с просьбой разъяснить, необходимо ли ей подавать ходатайство, и мы уже ей ответили, что нет», — сказал он.

Ульянов пояснил, что по закону о защите конкуренции ФАС контролирует сделки с блокирующим, контрольным и пакетом акций более 75%.

Информация о возможной продаже 42% акций крупнейшего российского производителя грузовой техники — ОАО «Камаз» концерну Daimler появилась еще летом этого года, сумма сделки в то время оценивалась в 2 млрд.долл. Позже в СМИ появилась информация со ссылкой на руководителя госкорпорации «Ростехнологии» Сергея Чемезова, что Daimler AG может приобрести не 42% акций Камаза, а всего 10%.

В конце нояб. председатель совета директоров инвестиционной компании «Тройка Диалог» (один из акционеров Камаза) Рубен Варданян заявлял, что переговоры с концерном Daimler о продаже пакета акций ОАО «Камаз» еще не завершены, продолжается согласование условий сделки. Варданян также отмечал, что ОАО «Камаз» является стратегически важным активом для России, и при решении судьбы пакета этот факт является приоритетным.

На данный момент контрольный пакет (более 54%) акций российского предприятия принадлежит гендиректору компании Сергею Когогину и российским инвесторам, в т.ч. «Тройке Диалог», которая также выступает финансовым консультантом переговоров с Daimler AG. 34% акций Камаза были переданы в госкорпорацию «Ростехнологии».

ОАО «Камаз» занимает 11 место среди ведущих мировых производителей тяжелых грузовых автомобилей и восьмое место в мире по объемам выпуска дизельных двигателей. В единый комплекс компании входят 13 крупных специализированных подразделений по разработке, производству, сборке автомобильной техники и автокомпонентов, а также сбыту готовой продукции. Всего в группе компаний 96 предприятий, включая ОАО «Туймазинский завод автобетоновозов», ОАО «НефАЗ» (Нефтекамск) и ОАО «Автоприцеп-Камаз» (Ставрополь). РИА «Новости», 10.12.2008г.

– Финансовые дочерние отделения автоконцерна Volkswagen – Volkswagen Financial Services (VWFS) и Volkswagen Bank – обратились к государству с просьбой предоставить госгарантии ликвидности, сообщил во вторник представитель концерна, слова которого приводят немецкие новостные телеканалы.

До этого за помощью государства в условиях мирового финансового кризиса из немецких автопроизводителей уже обратился концерн Opel. Правительство намерено принять решение о помощи Opel до Рождества.

Volkswagen запросил помощи в рамках Специального фонда по стабилизации финансового рынка (SoFFin). Других подробностей представитель концерна не сообщил. Объем фонда, создание которого в целях помощи финансовым институтам, было инициировано правительством, составляет 500 млрд. евро.

Volkswagen Financial Services с балансовым итогом в 52,3 млрд. евро является крупнейшим автофинансистом в Европе. В компании трудится 6100 сотрудников.

Volkswagen Bank – крупнейший европейский автомобильный банк с 5 тыс. сотрудников. РИА «Новости», 9.12.2008г.

– Крупнейший европейский автопроизводитель Volkswagen попросил государственные гарантии для финансового и банковского подразделений, сообщила компания во вторник. Гарантии должны обеспечить рефинансирование автокредитов, сказал представитель компании, не назвав искомую сумму.

Что касается других немецких автопроизводителей, BMW еще не решил, просить ли гарантии для банковского подразделения, а Daimler пока не планирует делать это, хотя в дальнейшем может пересмотреть свою позицию, сообщили представители компаний. Opel, подразделение американской General Motors, ранее попросил гарантии на сумму 1 млрд. евро у земельного и федерального правительств Германии. Reuters, 9.12.2008г.

– Автоконцерн Daimler с 12 янв. будущего года вводит на своей крупнейшей фабрике в Зиндельфингене под Штуттгартом сокращенную рабочую неделю, сообщает в понедельник интернет-версия газеты Sueddeutsche Zeitung.

По словам руководителя производственного совета Эриха Клемма, мера коснется 28 тысяч сотрудников. Руководство концерна исходит из того соображения, что в первые три месяца будущего года спрос на автомобили будет существенно пониженным из-за мирового финансового кризиса.

Сокращенную четырехдневную рабочую неделю в Зиндельфингене пока планируется ввести до 31 марта. По словам Клемма, он приложит все усилия для того, чтобы сотрудники предприятия в этот период получали по меньшей мере 90% своей обычной зарплаты.

Аналогичные меры могут коснуться и других фабрик Daimler в Германии. Руководство концерна планирует на предприятиях, занимающихся производством автокомпонентов в Берлине, Дюссельдорфе, Штутгарте и Бремене, в конце этой недели отправить 23 тысяч сотрудников в отпуск до середины янв.

Как утверждает руководство концерна, меры пока лишь обсуждаются, и окончательного решения не принято. На фабриках концерна во всем

мире работает 274 тысяч сотрудников. РИА «Новости», 8.12.2008г.

– Продажи немецкого автопроизводителя BMW в нояб. снизились на 25% по сравнению с аналогичным периодом 2007г., сообщило в пятницу агентство Ассошиэйтед Пресс со ссылкой на заявление компании.

Компания в нояб. продала 96 тысяч 570 автомобилей BMW, Mini и Rolls-Royce. В нояб. пред.г. компании удалось продать 129 тысяч 459 автомобилей. В нояб. продажи автомобилей марки BMW снизились на 26%, Mini – на 20,8%, а Rolls-Royce – на 18,5% (за месяц компании удалось продать всего 110 автомобилей класса «люкс»), говорится в заявлении.

Продажи мотоциклов в нояб. снизились на 3,5% по сравнению с аналогичным месяцем пред.г. – их было продано 5773 шт.

После того, как стало известно о резком сокращении объема продаж, акции BMW на бирже во Франкфурте потеряли 3,6%.

В начале недели Международный союз автопроизводителей (VDIK) заявил о том, что германские автопроизводители в 2008г. испытывают самые тяжелые времена с 1990г. Президент союза Фолькер Ланге заявил, что рынок в 2008г. покажет наихудший по производительности результат со времен объединения ГДР и ФРГ, т.к. из-за пониженного спроса в нояб. производство автомобилей сократилось на 17,6%.

По данным VDIK, в нояб. было куплено в общей сложности 233,8 тыс. автомобилей, что на 17,6% меньше, чем в нояб. пред.г. За 11 месяцев тек.г. в Германии было продано 2,86 млн. машин, что на 1,5% меньше, чем за аналогичный период пред.г.

Автоконцерн Opel за янв.-нояб. 2008г. по сравнению с аналогичным периодом пред.г. сократил выпуск автомобилей на 35,9%, BMW – на 20,8%, Volkswagen – на 18,6%. С конвейеров производителя спортивных автомобилей Porsche также сошло на 21,4% меньше машин.

Ежегодно в Германии производится 6,2 млн. автомобилей, ФРГ занимает одно из ведущих мест в мире в этой сфере. На первом месте по производству машин среди немецких компаний стоит Volkswagen – в 2006г. концерн произвел 690 тысяч автомобилей. На втором месте – Mercedes (342 тысяч автомобилей). Далее следует Opel – в 2006г. с конвейеров концерна сошло 335 тысяч машин, BMW (272,8 тыс. автомобилей) и другие производители. РИА «Новости», 5.12.2008г.

– Германский автоконцерн Opel в 2009г. планирует сократить производство одной из самых популярных своих моделей Astra чуть ли не на треть – от 20 до 30%, сообщил руководитель производственного совета предприятия концерна в Бохуме Райнер Айненкель. Сокращение производства подразумевает и сокращения рабочих мест, приводит слова Айненкеля в четверг газета Rheinische Post.

Таким образом, на заводе в Бохуме, где производятся модели Astra и Zafira, в ближайшем будущем из-за сокращения производства предстоит введение сокращенных смен или сокращение рабочей недели с 35 до 30-часовой. Денежная компенсация в этом случае не рассматривается, отметил Айненкель. Отмена ночных смен также не предусматривается, поскольку это приведет к не-

замедлительному сокращению рабочих мест, добавил он.

Концерн также рассматривает и вариант, при котором работникам будет сокращена зарплата в среднем на 15%.

Opel, принадлежащий американскому концерну General Motors, на заводах которого в Германии работают более 25 тысяч человек, первым из производителей автомобилей обратился к федеральному правительству и правительству земель, в которых находятся заводы компании, с просьбой о помощи. До этого аналогичной помощи от государства просили только банки.

Концерну потребуются госгарантии на кредиты в 1,8 млрд. евро. Решения о помощи концерну правительство Германии планирует выработать до Рождества, уже прошли консультации между правительством и руководством концерна. РИА «Новости», 4.12.2008г.

— Еврокомиссия пригрозила повторно подать на Германию в Европейский суд юстиции, если эта страна в течение двух месяцев не внесет необходимых изменений в закон от 1960г. о приватизации автомобильной компании Volkswagen.

В 2007г. высшая судебная инстанция ЕС признала закон об обязательном присутствии государства в наблюдательном совете Volkswagen и наличии у него 20% блокирующего пакета акций компании не соответствующим законодательству ЕС о свободном движении капиталов, потребовав внести необходимые поправки.

Власти Германии утверждают, что внесли требуемые судом изменения в закон, однако Еврокомиссия сочла их недостаточными. «В отсутствие удовлетворительного ответа от Германии комиссия в течение двух месяцев может принять решение о передаче дела в Европейский суд юстиции», — говорится в сообщении исполнительной власти Евросоюза. Еврокомиссия направила Германии так называемое «мотивированное мнение», представляющее собой второй этап процедуры о нарушении законодательства ЕС. РИА «Новости», 28.11.2008г.

— Автоконцерн Volkswagen AG из-за финансового кризиса может приостановить производство автомобилей на главном заводе в Вольфсбурге, где находится штаб-квартира концерна, передают во вторник немецкие новостные телеканалы со ссылкой на представителя компании.

По его словам, обсуждается возможность приостановки производства с 18 дек. по 11 янв. Решение, которое может быть принято, связано с тем, что в условиях мирового финансового кризиса спрос на автомобили резко упал. На некоторых производственных линиях концерна работа может остановиться уже 5 дек. На заводе в Вольфсбурге работает 3,7 тыс.чел. Пока не решено, будет ли приостановлено производство и на других заводах концерна в Германии, сообщил представитель компании.

Концерн Volkswagen является крупнейшим автопроизводителем в Европе. В 2006г. в Германии было произведено почти 3,5 млн. автомобилей. В частности, с конвейеров Volkswagen сошло больше всего автомобилей — 700 тысяч. Ежедневно в Вольфсбурге производится 2 тысяч машин.

Оборот компании, основанной в 1937г., в 2007г. составил 108,9 млрд. евро. На автомобильном гиганте трудятся 342,9 тыс.чел. Помимо соб-

ственно автомобилями марки Volkswagen, группе Volkswagen принадлежат такие марки автомобилей как Bentley, Bugatti, Lamborghini, Audi, Skoda, Seat, а с фев. 2008г. еще и Scania.

Концерн входит в четверку крупнейших мировых производителей автомобилей, таких как General Motors, Toyota Motor и Ford Motor. РИА «Новости», 25.11.2008г.

— Daimler не готова платить 2 млрд.долл. за 42% акций «Камаза» и намерена приобрести только 10% долю. Как пишет газета «Ведомости», об этом заявил глава совета директоров «Камаза» Сергей Чемезов. По его мнению, «такой пакет нужен Daimler, чтобы зацепиться, войти в «Камаз» и на российский рынок, позднее они могут докупить акции и увеличить свою долю». Daimler не комментирует данное заявление.

Немецкий холдинг хочет сократить размер пакета, поскольку ее не устраивает цена в 2 млрд.долл., которая обсуждалась раньше, «кризис сильно ударил и по ним», объявил Чемезов. «Это и нам тоже выгодно, потому что продавать по нынешним ценам нецелесообразно», — добавил он. Новую сумму сделки он не назвал, но сказал, что оценка, которая была сделана в конце лета — начале осени, уже неактуальна, а заново оценивать компанию переговорщики не будут, пишет издание. «Сейчас мы просто договоримся о некоей цене, которая будет выше нынешней рыночной, но, конечно, ниже прежней», — рассказывает Чемезов. По его информации, совет директоров Daimler рассмотрит параметры сделки в «20 числах нояб.».

20 нояб. стало известно, что переговоры о продаже акций «Камаза» немецкому концерну затягиваются. Стороны продолжают согласование условий сделки.

По словам председателя совета директоров инвестиционной компании «Тройка Диалог» Рубена Варданяна, какие-либо окончательные решения пока не приняты. «Камаз» является стратегически важным активом для России, и при решении судьбы пакета этот факт является приоритетным, отметил Варданян.

В конце июля было объявлено, что инвестиционная группа «Тройка Диалог» (которая контролирует 54,4% акций завода) и менеджмент «Камаза» ведут переговоры с концерном Daimler о продаже 42% акций. Однако рыночная цена компании в последнее время снизилась в 3 раза (еще летом капитализация составляла 4 млрд.долл.). При этом, как отмечают эксперты, фундаментальная стоимость компании вследствие замедления темпов роста рынка снизилась менее ощутимо. Сейчас Daimler Trucks завершает экспертизу российского предприятия, и, по мнению экспертов стороны никак не могут договориться по цене сделки. «До конца года мы примем решение, будет ли Daimler участвовать в совместном проекте с Камазом или нет», — цитирует официального представителя Daimler немецкая Handelsblatt

На данный момент контрольный пакет (более 54%) акций российского предприятия принадлежит гендиректору компании Сергею Когогину и российским инвесторам, в т.ч. «Тройке Диалог», которая также выступает финансовым консультантом переговоров с Daimler AG. При этом 34% акций «Камаза» были переданы в госкорпорацию «Ростехнологии».

Группа «Камаз» — крупнейшая автомобильная корпорация Российской Федерации, она входит в первую десятку производителей грузовиков полной массой свыше 14 т. и занимает 8 место в мире по объемам выпуска дизельных двигателей. Производственные мощности предприятия (в год): грузовые автомобили — 50 тыс., силовые агрегаты — 75 тыс., автобусы — 1000. Качество продукции «Камаза» обеспечивается системой качества, отвечающей требованиям международного стандарта ИСО 9001-2000. Уставный капитал «Камаза» составляет 39,3 млрд. руб.

Daimler Trucks — одно из важнейших подразделений немецкого автомобильного концерна Daimler. 7 окт. Daimler AG объявил, что снизит объемы производства в связи с текущей экономической ситуацией. Объявлено, что концерн намерен прекратить производство грузовиков марки Sterling на двух заводах в США и Канаде. Производство будет остановлено в марте 2009г. и затронет 2300 рабочих. Росбалт, 21.11.2008г.

— Автоконцерну Opel потребуются госгарантии на кредиты в 1,8 млрд. евро, а не 500 млн., как предполагалось ранее, пишет в среду газета Sueddeutsche Zeitung. По сведениям издания, эти гарантии будут необходимы в «самом худшем случае». При этом 1,3 млрд. гарантий потребуются на 2009г., а 500 млн. — на 2010.

Детали решения о помощи концерну правительство Германии планирует выработать до Рождества, к настоящему моменту уже прошли консультации между правительством и руководством концерна.

В консультациях участвовали канцлер Германии Ангела Меркель, министр финансов Пеер Штайнбрюк, министр экономики и технологий Михаэль Глос, а также правительства федеральных земель Гессен, Северный Рейн-Вестфалия, Рейнланд-Пфальц и Тюрингия, в которых находятся заводы концерна. В результате консультаций принципиальное решение оказать поддержку Opel было принято, но пока не решено, в какой форме будет оказана помощь и как будут при этом распределены финансы.

В минувшую пятницу автоконцерн обратился к правительству ФРГ за предоставлением гарантий по кредитам. Opel, принадлежащий американскому концерну General Motors, первым из производителей автомобилей обратился к федеральному правительству и правительству земель, в которых находятся заводы компании, с просьбой о помощи. До этого аналогичной помощи от государства просили только банки.

Как объясняет председатель производственного совета Opel Клаус Франц, проблема не в долгах предприятия Адама Опеля, которое приступило к производству автомобилей еще в конце 19 века, а в ситуации в американском концерне. «Opel ликвиден. Кризис — у General Motors», — сказал Франц. По его мнению, головной концерн должен разработать новый подход к управлению европейскими дочерними предприятиями. «Европейский регион GM, в том числе, Opel, нуждается в большей самостоятельности и ответственности», — полагает он.

Накануне американские автопроизводители GM, Chrysler и Ford также обратились к государству за помощью в 25 млрд. долл. На заводах концерна в четырех федеральных землях работают более 25 тысяч человек. РИА «Новости», 19.11.2008г.

— Сотрудники, занимающие в компании Opel руководящие посты, на ближайшие 14 месяцев останутся без премий, бонусов и других дополнительных выплат, пишет в среду немецкий таблоид Bild.

В планах руководства компании — сокращение рабочей недели до 30-часовой, а также сокращение продукции на 10%. Как сообщил руководитель производственного совета концерна Клаус Франц, это коснется всех европейских заводов Opel за исключением старейшего завода в Рюссельхайме, поскольку там производят новую модель Insignia.

«В условиях ситуации с General Motors это несомненно правильный шаг и определенный знак. В то же время это не значит, что этому последуют сотрудники, которые получают намного меньшие зарплаты», — сказал он.

Opel принадлежит американскому концерну General Motors. Решение, которое принял руководитель европейского отделения концерна Карл-Петер Форстер означает, что сотрудник на руководящей должности, который до этого получал 130 тысяч евро в год включая премии, теперь будет получать только 100 тысяч евро.

Opel в минувшую пятницу обратился к правительству ФРГ за предоставлением гарантий по кредитам в 500 млн. евро. Теперь речь идет уже о сумме в 1,8 млрд. Как объясняет руководство фирмы, гарантия потребует в том случае, если финансовая ситуация головного концерна будет ухудшаться.

Решение о сокращениях премий и производства в первую очередь коснется заводов в немецких г.г. Бохуме и Айзенахе, в Антверпене в Бельгии и в испанском г. Сарагоса. При этом сокращения не должны коснуться сотрудников фабрик.

По данным издания, в 2009г. в Европе будет произведено лишь 1,5 вместо 1,7 млн. машин Opel. РИА «Новости», 19.11.2008г.

— Немецкая компания SolarWorld, работающая в сфере солнечной энергии, предложила выкупить немецкие предприятия и научно-исследовательский центр автопроизводителя Opel у его материнской компании General Motors Corp. SolarWorld предлагает до 250 млн. евро наличными и 750 млн. евро в виде кредитных линий при условии, что правительство Германии предоставит гарантии по ним.

Гендиректор SolarWorld Франк Асбек отказался сказать Рейтер, для чего его компании нужны заводы Opel. «Мы еще не разговаривали с GM, — сказал он. — Мы ждем их реакции».

Компания же сообщила, что в случае успеха планирует создать новое поколение автомобилей, оснащенных экономичными и экологически чистыми двигателями. Компания готова купить Opel только при условии его полного отделения от GM и получения компенсации в 40.000 евро за каждого немецкого сотрудника Opel, что равняется 1 млрд. евро.

«Отличная шутка, — сказал аналитик Bankhaus Metzler Юрген Пипер, комментируя предложение SolarWorld. — Даже если это всерьез, это абсурд. SolarWorld просто хочет попасть в выпуски новостей. Opel вряд ли выживет самостоятельно». Акции SolarWorld рухнули на 15% после сообщения.

На прошлой неделе Opel попросил финансовые гарантии у федерального и земельных прави-

тельств Германии, которые планируют решить к концу дек., удовлетворить ли просьбу компании. В случае их согласия, Opel получит гарантии на сумму 1 млрд. евро.

Министр финансов Пеер Штайнбрюк в среду отказался прокомментировать интерес SolarWorld к Opel. По мнению многих аналитиков, GM стоит на грани банкротства. Однако, европейское подразделение компании исключило возможность банкротства Opel — одной из старейших автомобильных компаний в мире. На четырех заводах Opel в Германии работают 25 тыс. сотрудников. Reuters, 19.11.2008г.

— Правительство Германии выразило готовность предоставить автоконцерну Opel госгарантии на кредит, за которыми обратилось руководство компании. «Нужно конструктивно проверить предпосылки для предоставления кредита», — сказала журналистам канцлер Ангела Меркель по итогам встречи с руководством Opel.

В минувшую пятницу автоконцерн обратился к правительству ФРГ за предоставлением гарантий по кредитам в 500 млн. евро. Opel, принадлежащий американскому концерну General Motors, первым из производителей автомобилей обратился к федеральному правительству и правительству земель с просьбой о помощи, до этого аналогичной помощи от государства просили только банки. 500 млн. евро — это половина потерь фирмы Opel из-за финансового кризиса. Гарантия потребует в том случае, если финансовая ситуация головного концерна будет ухудшаться.

В беседе приняли участие шеф концерна Ханс Демант, руководитель европейского отделения General Motors Карл-Петер Форстер и руководитель совета предприятия Клаус Франц. Кроме этого со стороны правительства на встрече присутствовали министр финансов Пеер Штайнбрюк и министр экономики и технологий Михаэль Глос.

Как сообщил Форстер, концерн в настоящий момент не испытывает острой нехватки средств, речь идет не о субсидиях, а о «подушке безопасности» на абсолютно невозможный случай». Он озвучил цифру в 1 млрд. евро.

По словам канцлера, соответствующее решение будет принято еще до Рождества. Во вторник пройдут очередные консультации руководства Opel с правительством земель, в которых находятся заводы компании. Это заводы в землях Гессен, Северный Рейн-Вестфалия, Рейнланд-Пфальц и Тюрингия, на которых работают более 25 тысяч человек.

Меркель также отметила, что речь идет о «единой ситуации» дав понять, таким образом, что «антикризисного пакета» для автоиндустрии, подобно предусмотренному для банков, создаваться не будет. Против такого пакета уже выступили министры финансов и экономики Германии. РИА «Новости», 18.11.2008г.

— На открывающемся в германском Эссене международном мотор-шоу автолюбителям со стажем предстоит встреча со старым знакомцем — австралийским брендом Брэбхем (Brabham), который более полутора десятилетий не только выпускал популярные спорткары, но и участвовал в гонках Формулы-1.

Фирма, основанная в 1960г. двумя австралийцами — гонщиком Формулы-1 Джеком Брэбхемом (Jack Brabham) и дизайнером Роном Торэнэком

(Ron Tauranac), в 1992г., не осилив кризисных перипетий, пропала с рыночного горизонта. Однако, по прошествии почти 16 лет Brabham Racing на автосалоне в Эссене (Германия), намерена представить три новых спорткара BMW, доведенных «до ума» собственными специалистами, таким образом, отпраздновав свое возвращение уже в качестве тюнинг-студии.

Новыми моделями «восставшей из пепла» марки, презентация которых запланирована на германском автосалоне, станут Brabham BT 92, построенный на основе BMWкуб.м., Brabham BT 60, донором для которого стал BMW M5, и кроссовер Brabham BT 70, сконструированный на основе укороченной версии BMW X6. Информация о дебютах очень скудная, иллюстрированная изготовленным посредством Photoshop тизером. Ro-Invest.Com, 18.11.2008г.

— По меньшей мере 100 тысяч рабочих мест в автопроме Германии находятся под угрозой из-за финансового кризиса в концерне Opel, спасти положение может поддержка государства, считает директор немецкого Центра исследований автопромышленности, эксперт в области автомобилестроения Фердинанд Дуденхедер.

«Само собой разумеется, что в ситуации, которая касается по меньшей мере 100 тысяч рабочих мест в Германии и из-за которой производители подвергаются опасности, нельзя просто сказать: государство не имеет к этому отношения. На карту поставлено многое, очень многое», — сказал Дуденхедер в эфире радио Баварии.

Автоконцерн Opel, принадлежащий американскому концерну General Motors, в минувшую пятницу обратился к правительству ФРГ за предоставлением гарантий по кредитам в 500 млн. евро. Это первая просьба о помощи от производителя автомобилей, до этого аналогичной помощи от государства просили только банки.

500 млн. евро — это половина потерь фирмы Opel из-за финансового кризиса. Гарантия потребует в том случае, если финансовая ситуация головного концерна будет ухудшаться.

В понедельник федеральный канцлер Ангела Меркель и министры экономики и финансов Германии Михаэль Глос и Петер Штайнбрюк обсудят ситуацию с руководством концерна. Еще одна встреча с участием представителей четырех федеральных земель, в которых находятся заводы Opel, состоится во вторник.

Дуденхедер полагает, что предприятия, тесно сотрудничающие с General Motors, могут обанкротиться, как и сама компания, если не получит на этой неделе поддержки от правительства США. «Ни один банк в мире не даст теперь General Motors кредит без гарантий», — отметил эксперт.

В результате мирового финансового кризиса продажи новых автомобилей в странах Европы упали на 14,5% за окт., продолжая шестимесячное падение. Упадок продаж новых авто наблюдается также и в США. В окт. спрос на новые автомобили в США упал до минимальной отметки за последние 25 лет, в результате Chrysler оказался на грани банкротства, а продажи General Motors упали на 45%. Opel из-за кризиса приостановил производство на некоторых заводах.

На четырех заводах Opel в федеральных землях Гессен, Северный Рейн-Вестфалия, Рейнланд-Пфальц и Тюрингия работают более 25 тысяч че-

ловек. Финансовый кризис может отразиться и на других автопроизводителях в Германии, полагают аналитики. РИА «Новости», 17.11.2008г.

– Прокуратура Штутгарта проводит на заводе компании Daimler в Зиндельфингене следствие по подозрению ряда сотрудников в преднамеренной порче выпускаемых автомобилей за взятки, сообщил представитель прокуратуры.

По его словам, несколько работников отдела проверки качества выполняли прямо противоположные своим задачам функции. Вместо того, чтобы выявлять возможные недоработки и недостатки сходящих с конвейера одного из самых известных в мире заводов по производству Mercedes-Benz CL-Class, CLS-Class, седанов, универсалов E-Class и представительских Mercedes-Benz S-класса, они портили совершенно нормальные автомашины, например, царапая кузов (не на самых видных местах) или доливая воду в систему подачи тормозной жидкости.

Смысл этой абсурдной, на первый взгляд, вредительской операции, как пояснил представитель прокуратуры, состоял в том, что, когда покупатель в центре продажи или магазине замечал на выбранной машине эти незначительные дефекты, они «списывались» на огрехи транспортировки и подлежали устранению на соответствующем ремонтном предприятии. Вот это предприятие, по данным следствия, для обеспечения «загрузки своих мощностей» и платило «своим людям» на заводе в Зиндельфингене за порчу нормальных машин, делая им ценные подарки и предоставляя шикарные туристические поездки.

Как рассказал представитель компании Daimler, руководство завода и концерна в целом «полностью сотрудничает с прокуратурой в деле выявления вредителей и пресечения подобных акций впредь».

По его словам, именно это предприятие всегда заслуженно пользовался славой самого «бездефектного». Не случайно, по результатам ежегодно проводимого независимым статистическим агентством J.D. Power исследования сборочный завод Mercedes-Benz в Зиндельфингене получил в 2008г. почетное звание «Платинового».

В качестве критерия оценки J.D. Power использует усредненный показатель количества заводских дефектов на 100 сходящих с конвейера автомобилей всех выпускаемых моделей. Причем это только производственные дефекты и неисправности, не связанные с недоработками конструкции. Автопредприятия поделены на группы в зависимости от места расположения.

Самыми «бездефектными» в 2008г. оказались автозаводы – лидеры европейской группы, чуть хуже показали себя лучшие из японских заводов (они имеют «Золотые» и «Серебряные» звания), американские предприятия замыкают «список качественных сборок».

У «Платинового» завода Daimler в Зиндельфингене усредненное значение по всем выпускаемым здесь моделям составляет только 33 дефекта на 100 автомобилей. Сколько из этих дефектов приходится на «платных вредителей» следствию еще предстоит выяснить. РИА «Новости», 17.11.2008г.

– Министр финансов Пеер Штайнбрюк и министр экономики и технологий Германии Михаэль Глос выступили против формирования большого «антикризисного пакета» для помощи про-

изводителям автомобилей, которые из-за финансового кризиса терпят убытки.

«Создание общей конъюнктурной программы для автомобильной индустрии не имеет смысла», – сказал Штайнбрюк в интервью немецкому таблоиду Bild. По его словам, «государство не может заменить частную покупательскую способность и не несет ответственности за ошибки индустрии».

Поводом для подобных высказываний стало обращение терпящего убытки автоконцерна Opel в конце прошлой недели к правительству ФРГ за предоставлением гарантий по кредитам в 500 млн. евро. Opel, принадлежащий американскому концерну General Motors, в пятницу первым из производителей автомобилей обратился к федеральному правительству и правительству земель с просьбой о помощи, до этого аналогичной помощи от государства просили только банки.

500 млн. евро – это половина потерь фирмы Opel из-за финансового кризиса. Гарантия потребуется в том случае, если финансовая ситуация головного концерна будет ухудшаться.

В понедельник ситуацию с руководством концерна обсудит федеральный канцлер Ангела Меркель, Глос и Штайнбрюк. Еще одна встреча с участием 4 федеральных земель, в которых находятся заводы Opel, состоится во вторник.

Глос тоже сказал, что «считает неправильным спекулировать на тему большого «антикризисного пакета» для автомобильной индустрии».

В результате мирового финансового кризиса продажи новых автомобилей в странах Европы упали на 14,5% за окт., продолжая шестимесячное падение. Упадок продаж новых авто наблюдается также и в США. В окт. спрос на новые автомобили в США упал до минимальной отметки за последние 25 лет, в результате Chrysler оказался на грани банкротства, а продажи General Motors упали на 45%. Opel из-за кризиса, в частности, приостановил производство на некоторых заводах.

Эксперты тоже опасаются, что помощь, которую может получить Opel, даст повод обратиться за ней и другим автопроизводителям.

«Существует опасность, что убытки из Соединенных Штатов, за которые государству потом придется отвечать, переместятся в Германию», – сказал президент Немецкого института экономических исследований (DIW) Клаус Циммерманн в интервью Berliner Zeitung. «Это бездонная бочка», – предупредил он. Государственную помощь в форме кредитного поручительства можно было бы предоставлять только в том случае, если головной концерн фирмы, General Motors обанкротится, считает эксперт.

На четырех заводах Opel в федеральных землях Гессен, Северный Рейн-Вестфалия, Рейнланд-Пфальц и Тюрингия работают более 25 тыс. чел. РИА «Новости», 17.11.2008г.

– Продажи крупнейшего европейского автопроизводителя Volkswagen AG упали на 5,1% в окт. по сравнению с окт. 2007г. до 502.600 автомобилей. Продажи автомобилей под маркой Volkswagen снизились на 6% до 299.000. Также компания производит автомобили марок Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, SEAT и Skoda.

Продажи компании за янв.-окт. выросли на 2,8% к аналогичному периоду пред.г. до 5,29 млн. Продажи на двух крупнейших рынках Volkswagen за пределами Германии – Китае и Бразилии – уве-

личились, соответственно, на 13 и 17%. Рыночная доля автопроизводителя в сегменте легковых автомобилей выросла за период на 0,6% пункта до 10,2%.

Продажи Audi, премиального бренда Volkswagen, выросли в окт. на 7,2% по сравнению с окт. пред.г. до 82.400 автомобилей. По данным ассоциации европейских автопроизводителей ACEA, общие продажи новых автомобилей в Европе упали в прошлом месяце на 14,5% по сравнению с годом ранее. Reuters, 17.11.2008г.

— Из всех германских автопроизводителей автоконцерн Opel стал первым, кто обратился к органам государственной администрации за финансовой поддержкой, вызванной нехваткой оборотных средств. Прочие пока пытаются «сохранять лицо», полагая, что подобные действия не лучшим образом могут отразиться на репутации фирмы.

Как сообщил газете Handelsblatt руководитель компании Ханс Демант, Opel, принадлежащий американскому концерну General Motors, обратился за помощью и к правительству ФРГ, и к федеральным землям. До этого аналогичной помощи просили только банки.

Как ожидается, помощь Opel сможет оказать федеральная земля Гессен — правительство земли в наст.вр. рассматривает возможность предоставления в случае необходимости гарантии по кредиту в 500 млн. для Opel. Именно такая сумма составляет половину потерь фирмы из-за финансового кризиса. Гарантия потребуется в том случае, если финансовая ситуация головного концерна будет ухудшаться.

«Мы хотим и в этой повсеместно тяжелой ситуации обезопасить конкурентоспособность Opel», — сказал Демант. Он поблагодарил политиков за готовность оказать поддержку и сообщил, что условия оказания помощи будет в ближайшее время обсуждаться с федеральным правительством и руководством земель.

В результате мирового финансового кризиса продажи новых автомобилей в странах Европы упали на 14,5% за окт., продолжая шестимесячное падение.

Всего за десять месяцев нынешнего года реализация новых машин уменьшилась на 5,4% по сравнению с 2007г. Снижение продаж новых авто наблюдается также и в США. В окт. спрос на новые автомобили в США достиг минимальной отметки за последние 25 лет, в результате Chrysler оказался на грани банкротства, а продажи General Motors упали на 45%. Opel из-за кризиса приостановил производство на некоторых заводах. RosInvest.Com, 17.11.2008г.

— Немецкая автомобильная компания Opel, подразделение находящегося в плачевной ситуации американского автопроизводителя General Motors Corp, попросило финансовых гарантий у федерального и земельных правительств Германии, сказали в пятницу представители Opel. «Цель переговоров — подготовить дополнительное обеспечение кредитам, потому что финансовое состояние материнской компании General Motors ухудшилось», — сказал лидер профсоюза компании Клаус Франц.

«Мы хотим обеспечить будущее Opel в Европе и сохранить наши рабочие места. Поэтому сотрудники полностью поддерживают эту инициативу».

Глава Opel Ханс Демант добавил, что помощь правительства будет использоваться для разработки новых продуктов и инвестиций в производственные мощности немецких предприятий.

По словам представителя министерства финансов, начало переговоров намечено на будущую неделю.

Руководство земли Гессе, где расположен головной немецкий офис Opel, обсуждает выделение компании 500 млн. евро в виде гарантий, сообщила газета Handelsblatt со ссылкой на источники в правительстве страны.

GM, так же как и остальные участники «Большой тройки» американских автопроизводителей, рассчитывает на поддержку государства, предупредив, что свободные наличные средства могут закончиться уже в начале будущего года, если компания не дожидается помощи от правительства, или если не улучшится ситуация на автомобильных рынках. Reuters, 14.11.2008г.

— Автоконцерн Opel первым из производителей автомобилей обратился к федеральному правительству с просьбой оказать финансовую помощь, сообщают в пятницу немецкие новостные телеканалы. До этого аналогичной помощи просили только банки.

Как ожидается, такую помощь сможет оказать федеральная земля Гессен — правительство земли в наст.вр. рассматривает возможность предоставления в случае необходимости гарантии по кредиту в 500 млн. евро для Opel.

Как сообщил газете Handelsblatt руководитель компании Ханс Демант, Opel, принадлежащий американскому концерну General Motors, обратился за помощью и к правительству ФРГ, и к федеральным землям.

Пятьсот млн. — это половина потерь фирмы из-за финансового кризиса. Гарантия потребуется в том случае, если финансовая ситуация головного концерна будет ухудшаться. «Мы хотим и в этой повсеместно тяжелой ситуации обезопасить конкурентоспособность Opel», — сказал Демант.

Он поблагодарил политиков за готовность оказать поддержку и сообщил, что условия оказания помощи будет в ближайшее время обсуждаться с федеральным правительством и руководством земель. В результате мирового финансового кризиса продажи новых автомобилей в странах Европы упали на 14,5% за окт., продолжая шестимесячное падение.

Всего за десять месяцев нынешнего года продажи новых машин упали на 5,4% по сравнению с 2007г. Упадок продаж новых авто наблюдается также и в США. В окт. спрос на новые автомобили в США упал до минимальной отметки за последние 25 лет, в результате Chrysler оказался на грани банкротства, а продажи General Motors упали на 45%. Opel из-за кризиса, в частности, приостановил производство на некоторых заводах. РИА «Новости», 14.11.2008г.

— Объем продаж BMW, крупнейшего в мире производителя автомобилей премиум-класса, упал в окт. на 8,3% по сравнению с окт. пред.г. до 113.005 автомобилей.

Продажи автомобилей марки BMW упали на 9,2% до 95.502 шт., а продажи Mini снизились на 3,4% до 17.385 машин.

Падение связано со снижением спроса на развитых рынках. Продажи в Западной Европе упали

на 12%, в США — на 5%, в Японии — на 29%. Продажи в развивающихся странах, напротив, существенно возросли — на 10% в Индии, на 36% в Китае и на 40% в России.

С начала года продажи компании выросли лишь на 0,7% до 1,23 млн. автомобилей за счет роста спроса на Mini. BMW ранее сообщил, что объем продаж по итогам года снизится впервые за последние 15 лет, т.к. данные этого года не будут включать продажи британского автопроизводителя Rover, бывшего подразделения компании. Reuters, 7.11.2008г.

— Концерн Volkswagen получил престижную премию автомобильных экспертов «Золотой руль 2008» сразу в четырех категориях, сообщила в четверг пресс-служба немецкого автогиганта. Экспертное жюри, в которое входят инженеры, автогонщики и различные знаменитости, отметило лучшие автомобильные новинки завершающего года, в т.ч. шестое поколение популярной модели Volkswagen Golf.

Как отметили эксперты, этот автомобиль «является лучшим и самым удобным компактом всех времен». «Никогда еще автомобиль такой ценовой шкалы не имел подобного уровня качества и комфортабельности — именно это сделало Golf однозначным победителем, оставившим всех конкурентов далеко позади», — сказал на торжественном вечере в концерне «Шпрингер» один из членов жюри. Новый Volkswagen Golf вышел на рынок в Германии в окт. тек.г. по стартовой цене в 16,5 тыс. евро.

Автоконцерн получил награды также еще в трех категориях: среди малолитражек победил Seat Ibiza, в среднем классе — Skoda Superb, а Audi Q5 не имела конкуренции в спецкатегории внедорожников. Кроме того, новый Volkswagen Scirocco занял престижное второе место в категории зрительских симпатий в спецкатегории Coupes.

Сам концерн за свои достижения в развитии автомобилестроения был отмечен специальной премией «Малый Золотой руль». «Победа в четырех категориях подтверждает правильность выбранного концерном курса, — заявил на церемонии награждения председатель правления Volkswagen Мартин Винтеркорн. — Мы предлагаем самый широкий спектр моделей, множество вариантов дизайна и техники. Мы делаем для людей прекрасные машины».

Volkswagen Golf шестого поколения будет выпускаться с четырьмя вариантами бензиновых двигателей от 80 до 160 л.с. и двумя дизельными — 110 и 140 л.с. Базовый агрегат с двигателем 1,6 литра (102 л.с.) расходует 6,4 литра на 100 км., в то время как самый мощный 1,4-литровый TSI потребляет еще меньше — 6,3 л/100 км.

Дизели будут еще более экономичными — 110-сильный расходует в среднем 4,5 л/100 км., а более мощный вариант в 140 л.с. — 4,9 л/100 км., что на 0,6 литра меньше, чем в моделях пятого поколения. Новый автомобиль отличается стильной отделкой салона с округлыми формами панелей и хромированными поверхностями в стиле нового Passat CC. Специальное покрытие лобового стекла и звуконепроницаемая прослойка между моторным отсеком и салоном обеспечивают дополнительную шумоизоляцию.

Показатели безопасности в новом поколении также повышены и обеспечиваются обновленной

системой курсовой устойчивости (ESP), семью надувными подушками, в т.ч. коленными, активными подголовниками, датчиками натяжения задних ремней и «дневными» фарами.

На Golf будут также устанавливаться системы Automatic Distance Control (для контроля дистанции между вашей машиной и впереди идущим автомобилем) и Adaptive Chassis Control (эта система по команде водителя меняет алгоритм работы электроусилителя руля), а также комплекс Park Steering Assistance, упрощающий парковку автомобиля.

Автомобильная премия «Золотой руль» была учреждена главой издательства «Шпрингер» Акселем Шпрингером 33г. назад. Награда присуждается ежегодно по всем категориям автомобилей. При этом жюри оценивает в совокупности двигатель, экологичность, безопасность, соотношение цена/качество, дизайн и общее впечатление от езды на машине. РИА «Новости», 6.11.2008г.

— Немецкий автоконцерн Porsche Automobil Holding SE объявил о снижении объемов производства в связи с закрытием на модернизацию своего крупнейшего завода в Штутгарте, где работают более 1 тыс.чел. Как сообщил пресс-секретарь Porsche Кристиан Дау, производство на заводе приостанавливается с 22 дек. 2008г. до 9 янв. 2009г. — на два дня дольше, чем планировалось ранее, передает (С) Associated Press. Porsche признает, что мировой финансовый кризис сильно ударил по автомобильной промышленности, добавил официальный представитель немецкого автопроизводителя.

Ранее другой немецкий автомобильный концерн — Daimler AG — объявил, что снизит объемы производства в связи с текущей экономической ситуацией. Компания заявила также, что производство на крупнейшем заводе в Германии в г. Зиндельфингене будет остановлено раньше, чем обычно. Предприятие возобновит работу в янв. 2009г., однако точная дата не называлась. RosInvest.Com, 5.11.2008г.

— Немецкий автоконцерн Volkswagen стал 28 окт. самой дорогой компанией в мире. Это произошло из-за несуразных скачков курса его акций. Потери инвесторов, игравших на понижение, могут составить до 30 млрд.долл. Всего за два биржевых дня курс акций автоконцерна вырос почти в пять раз.

Рост спроса на акции Volkswagen был вызван сенсационным заявлением Porsche о намерении довести долю в капитале дочерней фирмы не до 50%, как планировалось ранее, а до 75%. Дело в том, что 20% акций Volkswagen принадлежат земле Нижняя Саксония. Получается, что в свободном обращении на бирже остались всего 6% голосующих акций концерна Volkswagen. Дефицит бумаг резко обострился из-за паники, разразившейся среди спекулянтов, которые сделали ставку на падение курса акций Volkswagen. Они продали акции концерна в надежде выкупить по более низкой цене. Когда же цена бумаг стали стремительно расти, спекулянтам ничего другого не оставалось, как срочно покупать дефицитные акции буквально по любой цене.

Как сообщают «Ведомости», потери инвесторов, игравших на понижение, могут составить 20-30 млрд.долл. Акции Goldman Sachs во среду утром

рухнули на 11,5% на слухах, что банк был в числе таких инвесторов. RosInvest.Com, 30.10.2008г.

— Knorr-Bremse AG и ОАО «Камаз» создали совместное предприятие ООО «Кнорр-Бремзе КАМА». Как сообщает пресс-служба автогиганта, официальная церемония открытия СП состоится сегодня в Набережных Челнах.

Соглашение о создании совместного предприятия между немецкой компанией Knorr-Bremse AG и ОАО «Камаз» в Набережных Челнах с равным участием сторон в уставном капитале (50 на 50) было подписано в конце пред.г. В начале июля производство «Кнорр-Бремзе КАМА» отправило на главный сборочный конвейер «Камаза» первую партию передних и задних тормозов для автомобилей Камаз повышенной грузоподъемности (базовая модель Камаз-6520) и автобусов НефАЗ. В авг. началось серийное производство. На конец сент. было собрано и поставлено на ГСК 7800 тормозов.

В дек. 2008г. планируется освоить сборку всей номенклатуры барабанных тормозов, и все их производство по согласованному графику полностью будет переведено на «Кнорр-Бремзе КАМА». Таким образом, в 2009г. объем выпуска составит в среднем 35 тысяч тормозов в месяц.

В настоящий момент на предприятии задействовано 75 сотрудников. В течение следующих нескольких месяцев численность персонала увеличится до 100 чел., а в перспективе составит 300 чел.

Группа «Камаз» — крупнейшая автомобильная корпорация Российской Федерации, она входит в первую десятку производителей грузовиков полной массой свыше 14 т. и занимает 8 место в мире по объемам выпуска дизельных двигателей. Производственные мощности предприятия (в год): грузовые автомобили — 50 тыс., силовые агрегаты — 75 тыс., автобусы — 1000. Качество продукции «Камаза» обеспечивается системой качества, отвечающей требованиям международного стандарта ИСО 9001-2000. Уставный капитал «Камаза» составляет 39,3 млрд. руб.

Еврибор — Euribor — (англ. European Interbank Offered Rate. Euribor) — средневзвешенная процентная ставка по межбанковским кредитам, предоставляемым в евро. Еврибор определяется при поддержке Европейской банковской федерации, представляющей интересы кредитных учреждений в странах-членах Евросоюза, а также Исландии, Норвегии, Швейцарии и Ассоциации финансовых рынков. Росбалт, 28.10.2008г.

— Немецкая автомобильная компания Volkswagen планирует полностью или частично сократить 25.000 временных рабочих мест, по сообщению газеты Frankfurter Allgemeine Zeitung.

По словам президента компании Мартина Винтеркорна, которого цитирует издание, существенные сокращения рабочих мест неизбежны. Тем не менее, представитель компании опроверг сообщение, сказав, что решение еще не принято.

Volkswagen, как и другие автопроизводители, борется со спадом продаж на ключевом для компании европейском рынке, вызванным глобальным финансовым кризисом.

Ранее президент BMW Норберт Райтхофер сообщил, что компания уволила 4.000 временных сотрудников до конца авг. Reuters, 24.10.2008г.

— Председатель совета директоров Volkswagen Фердинанд Пих уверен в том, что поглощение Volkswagen концерном Porsche пройдет гладко и воздержался от комментариев относительно противоречий в семье, владеющей Porsche.

«Задача такого масштаба не может быть выполнена за один день как по учебнику. На это нужно время и ошибки неизбежны», — сказал он в интервью газете Bild, которое было опубликовано в четверг.

«Самое главное для всех нас — это не упустить из виду общую цель».

Когда его спросили, имеет ли он в виду всех представителей кланов Порше и Пих, которые контролируют концерн Porsche, он ответил: «Уверяю вас, мы все движемся в одном направлении».

По мнению Фердинанда Пиха, в свете грядущего приобретения Porsche контрольного пакета акций Volkswagen, лидеры профсоюзов Porsche и Volkswagen, сумеют договориться о количестве представителей профсоюзов в управляющей компании, несмотря на имеющиеся разногласия. Сегодня Porsche владеет 35% акций Volkswagen, но к концу года планирует приобрести контрольный пакет.

«Я думаю, у каждого профсоюза должно быть по три представителя в управляющем совете. Это справедливо», — сказал он.

По мнению Пиха, автомобильную отрасль ждет длительный спад, вызванный мировым финансовым кризисом, который снизит спрос на автомобили. Но Пих уверен, что VW сумеет улучшить свои показатели благодаря сильному менеджменту, широкой дилерской сети и обновленной линейке экологически чистых моделей. Reuters, 23.10.2008г.

— С нояб. 2008г. концерн BMW Group запускает новый профиль калининградской сборки — BMW 525iA xDrive Special Edition в фиксированной комплектации. Также будут внесены изменения в существующий профиль BMW 520iA Special Edition. Оба автомобиля оснащены автоматической 6-ступенчатой коробкой передач. В комплектацию входят электрогидравлический усилитель рулевого колеса Servotronic, а также аудиосистема BMW Business с CD-проигрывателем, поддерживающим возможность воспроизведения MP3-формата. BMW 520iA Special Edition поставляется с 16-дюймовыми легкосплавными колесными дисками, датчиком дождя, цветным бортмонитором диагональю 6,5 дюйма, передними и боковыми подушками безопасности для водителя и переднего пассажира, системой автоматического контроля климата, а также противотуманными и ксеноновыми фарами с омывателями.

В комплектацию BMW 525iA xDrive Special Edition входят 17-дюймовые легкосплавные колесные диски, шины с возможностью аварийного хода Runflat, ксеноновые и противотуманные фары, омыватели фар высокого давления, охранная сигнализация с дистанционным управлением, сигнализация аварийного сближения при парковке, система автоматического контроля климата с расширенными функциями, электрическая солнцезащитная шторка для заднего стекла, передние сиденья с подогревом, спортивное кожаное рулевое колесо с обогревом, цветной бортмонитор диагональю 6,5 дюйма. Обе модели соответствуют стандартам токсичности отработавших га-

зов «Евро-4». Стоимость BMW 525iA xDrive Special Edition составит 1 950 000 руб., а BMW 520iA Special Edition — 1 240 000 руб. RosInvest.Com, 21.10.2008г.

— Рынок грузовиков резко сократится в будущем году, возможно, даже на десять процентов, из-за вызванных финансовым кризисом проблем в мировой экономике, сказал глава немецкого автоконцерна MAN AG Хакан Самуэльсон в интервью газете Financial Times, опубликованном в пятницу.

«Наши клиенты не заказывают грузовики, поэтому сейчас мы вынуждены занять выжидательную позицию, чтобы понять, насколько это затянется. Однако мне сценарий видится следующим образом: мировой рынок грузовиков в 2009г. сократится по сравнению с 2008г., возможно, даже более чем на 10%», — сказал он.

На вопрос о том, насколько может ухудшиться ситуация, он ответил: «В прошлый раз мы потеряли 15%. В 1990гг. мы пережили 20-процентное снижение. Возможно, через пару лет мы приближимся к сценарию 1990гг.».

Самуэльсон верит, что бум в экономиках развивающихся стран еще себя не исчерпал, однако полагает, что «мы еще увидим пересмотр темпов роста». Reuters, 17.10.2008г.

— С 10 окт. на рынке Германии начались продажи шестого поколения модели Volkswagen Golf. Дилерские склады затоварены еще пятой версией.

Поэтому сейчас Volkswagen Golf V предлагают покупателям со скидкой почти в 9000 евро. Это 30% стоимости автомобиля. Правда, при этом клиенту не позволяют комплектовать машину по своему усмотрению. Приобрести автомобили можно лишь в той комплектации, в которой их выпустили с завода, пишет Tormozi.ru.

Наиболее существенно подешевела дизельная версия модели с двигателем объемом 2 л. Если раньше машина стоила 27 тыс. евро, то теперь — всего 18,48 тыс. евро. ИА Regnum, 15.10.2008г.

— Немецкий автопроизводитель BMW вынужден временно приостановить производство на своих площадках в Германии, сообщает (С) Reuters со ссылкой на пресс-службу компании. Так, два завода в Регенсбурге и Мюнхене будут закрыты с 3 по 7 нояб., в период традиционных баварских осенних праздников, а завод в Лейпциге остановит конвейер в последнюю неделю окт. Всего за счет этих мер BMW снизит выпуск легковых автомобилей на 25 000 по сравнению с изначальным годовым планом, что составляет 2% от общего объема производства. Какие именно модели «попадут под сокращение», пока не сообщается.

В BMW особо отметили, что работники компании не пострадают в финансовом отношении: по данным пресс-службы, у большинства сотрудников сейчас имеются часы переработки, за счет которых будет скомпенсирован вынужденный простой.

BMW — не первый автопроизводитель, приостанавливающий производство в связи с финансовым кризисом. Ранее о таких же мерах уже объявляли Volkswagen, General Motors, Volvo, а также российский ГАЗ. RosInvest.Com, 13.10.2008г.

— Немецкий автоконцерн Porsche Automobil Holding SE объявил об очередном увеличении своей доли в Volkswagen, передает (С) Associated Press.

Компания приобрела небольшой внебиржевой пакет акций Volkswagen «по цене значительно ниже рыночной», отметил официальный представитель Porsche Альбрехт Бамлер. Он не уточнил, на сколько таким образом увеличилась доля немецкого автоконцерна в Volkswagen.

Ранее исполнительный директор Porsche Венделин Видекинг заявил, что до конца 2008г. компания планирует увеличить свою долю в Volkswagen по меньшей мере до 50%. 16 сент. 2008г. Porsche объявил об увеличении доли в Volkswagen до 35,14% голосующих акций за счет приобретения 4,89% обыкновенных акций. Согласно немецким законам, Volkswagen стал дочерним предприятием Porsche. Комментируя данное приобретение, В. Видекинг заявил, что это находится в полном соответствии с планами компании увеличить долю в Volkswagen до более чем 50%.

В результате получения фактического контроля над Volkswagen компания Porsche Automobil Holding также получает контроль над принадлежащими немецкому автоконцерну акциями его дочернего предприятия Audi AG (в объеме 99,14% акционерного капитала). Согласно немецким законам, Porsche обязан теперь выставить необязывающую оферту на оставшиеся акции Audi, находящиеся в обращении, и руководство компании намерено в ближайшее время подать финансовым регуляторам страны соответствующее заявление. Впрочем, эта оферта будет носить скорее символический характер, поскольку речь идет о 370 тыс. акций Audi, представляющих собой 0,86% от всего акционерного капитала. Рыночная стоимость этого пакета оценивается в 170 млн. евро. RosInvest.Com, 8.10.2008г.

— Германский автоконцерн Daimler AG располагает самым большим в мире тестовым парком автомобилей, движущей силой которых является водород, и намеревается уже через два года запустить абсолютно безопасные для окружающей среды машины в серийное производство. Компания располагает парком из 100 тестовых машин с водородными топливными ячейками, что является абсолютным рекордом среди всех мировых автопроизводителей.

Мелкосерийное производство водородных легковых автомобилей на базе Mercedes-Benz В-класса стартует уже в 2010г., пишет «Дело», ссылаясь на слова представителя Daimler Маттиаса Брока. Если результаты столь основательного тест-драйва будут признаны удовлетворительными, полномасштабное производство первого в модельном ряду Mercedes-Benz водородомобиля будет запущено в 2012-15гг.

Использование водорода в качестве автомобильного топлива является наиболее экологически чистым. При химической реакции единственным выбрасываемым в атмосферу веществом является водяной конденсат. Водород, в отличие от ископаемых топлив, является возобновляемым элементом. RosInvest.Com, 26.9.2008г.

— Немецкий автомобильный концерн Daimler AG (бывший DaimlerChrysler AG) ведет переговоры по продаже оставшейся доли в Chrysler Group — 19,9% частному фонду Cerberus Capital Management LP. С таким заявлением выступил представитель Daimler Хан Тянь, подтвердив слухи, циркулирующие в немецких СМИ, передает (С) Associated Press.

3 авг. 2007г. DaimlerChrysler AG (ныне Daimler AG) сообщил о завершении сделки по покупке мажоритарного пакета акций Chrysler Group частным фондом Cerberus Capital Management LP. Информация о том, что DaimlerChrysler продает основную долю в Chrysler фонду Cerberus за 7,4 млрд.долл., появилась в мае 2007г. Согласно условиям сделки по продаже американского подразделения Chrysler, Cerberus будет принадлежать 80,1% в создаваемой компании Chrysler Holding LLC, у DaimlerChrysler останется 19,9% акций новой компании. RosInvest.Com, 25.9.2008г.

— Согласно данным итальянских и испанских средств массовой информации, в 2009-10гг. концерн BMW начнет производство нескольких моделей мощных мотороллеров, которые сохранят стиль компании.

Данные модели макси-мотороллеров будут оснащаться двигателями с рабочим объемом 500, 650 и 800 куб.см. мощностью 34, 50- 55 и 70- 75 л. с. соответственно, которые будет поставлять канадский концерн Bombardier Recreational Products (BRP). Указанные моторы марки Rotax устанавливаются на снегоходы и квадроциклы BRP, а также на разные технические средства других фирм-производителей. Дизайном занимаются итальянские фирмы.

Согласно информации, опубликованной в калининградской прессе, новые макси-мотороллеры BMW будут собираться также в России на сборочном заводе «Автотор» в Калининграде. Мотоциклы BMW и комплектующие производятся только в Германии на заводе в Берлине, где 2,6 тыс. сотрудников ежедневно выпускают до 500 мотоциклов разных моделей. Некоторые модели мототехники собираются в сотрудничестве с итальянским концерном Piaggio. БИКИ, 23.9.2008г.

— Первый гибридный автомобиль Mercedes-Benz S 400 BlueHybrid оснащенный как бензиновым, так и электрическим двигателем, поступит в продажу летом 2009г., говорится в сообщении немецкого автоконцерна. Автомобиль, созданный на базе Mercedes-Benz S350, будет оснащен бензиновым двигателем объемом 3,5 л. мощностью 279 л. с. и электродвигателем мощностью 20 л. с.

Электродвигатель будет использоваться в первую очередь при старте автомобиля и движении в пробках. В результате средний расход топлива S400 BlueHybrid должен составить 7,9 л. на 100 км. пути. До 100 км. в час автомобиль будет разгоняться за 7,2 сек., а его максимальная скорость составит 250 км. в час.

Как сообщили в российском представительстве компании, начало продаж S 400 BlueHybrid в РФ планируется в 2009г. При этом цена автомобиля пока не известна. Разработка первых гибридных автомобилей началась в США в 60-70гг. На гибридные автомобили устанавливаются два двигателя: бензиновый или дизельный и электродвигатель. Главным преимуществом таких автомобилей является снижение расхода топлива и вредных выхлопов.

Лидером по производству гибридных автомобилей является японская Toyota, которая приступила к их выпуску в 1997г.

Mercedes-Benz — крупнейшая немецкая автостроительная компания, входящая в состав концерна Daimler AG. В I пол. 2008г. в РФ было про-

дано 8,5 тысяч автомобилей марок Mercedes-Benz, AMG и Maybach. РИА «Новости», 18.9.2008г.

— Автомобилестроительная компания из Штутгарта, специализирующаяся на выпуске мощных спорткаров, все же добилась своего, получив контрольный пакет ценных бумаг самого крупного европейского автопроизводителя — концерна Volkswagen. Porsche во вторник, 16 сент. увеличил свой пакет акций в немецком автомобильном концерне Volkswagen.

Как сообщил представитель Porsche в Штутгарте, компания купила еще 4,89% акций VW, и теперь в ее распоряжении находится 35,14% активов крупнейшего европейского автоконцерна, сообщает Немецкая волна. Согласно закону о приобретении акций и поглощении компаний (WpBG), Volkswagen теперь фактически является подразделением холдинга Porsche Automobil Holding SE. Ранее глава Porsche Венделин Ведекинг сообщил, что целью компании является приобретение более 50% акций VW. RosInvest.Com, 17.9.2008г.

— Германский концерн Porsche, специализирующийся на выпуске дорогостоящих спортивных лимузинов, приобрел контрольный пакет акций автогиганта Volkswagen и стал его фактическим владельцем. Об этом сообщил представитель штаб-квартиры Porsche в Штутгарте, отметив, что концерн приобрел 4,98% акций Volkswagen и довел свой пакет до 35,15%. При этом контрольный пакет для Volkswagen составляет 35% акций.

Согласно действующему законодательству, отныне Volkswagen является дочерней фирмой холдинга Porsche Automobil Holding SE. Однако Porsche не намерен на этом останавливаться и планирует до конца тек.г. увеличить пакет более чем до 50%

Блокирующий пакет акций Volkswagen в 20% находится в собственности правительства земли Нижняя Саксония, которое с его помощью намерено препятствовать принятию любых решений о закрытии предприятий концерна в Германии и переносе производства в другие страны. Прайм-ТАСС, 16.9.2008г.

— Производитель дорогих спортивных автомобилей и внедорожников Porsche взял под контроль автомобильный концерн Volkswagen, сообщают немецкие новостные телеканалы.

Участие Porsche в Volkswagen отныне составляет более 35% акций, что является контрольным пакетом. Как сообщают СМИ, Porsche пока не планирует приобретать контрольный пакет в еще одном немецком автомобильном гиганте — Audi. РИА «Новости», 16.9.2008г.

— Немецкий производитель грузовиков MAN, нацелившийся на расширение своей доли на рынке России, может построить завод в Брянске, следует из сообщения российского минтранса. Заминистр Евгений Москалев провел встречу с губернатором Брянской обл. Николаем Дениным, в ходе которой стороны «рассмотрели возможность создания в Брянске автозавода по производству грузовиков MAN, говорится в пресс-релизе министерства.

Минтранс отметил, что окончательное решение о строительстве завода будет принято в ходе ганноверского автосалона. Газета «Ведомости» сообщила со ссылкой на источник в областной администрации, что инвестиции в завод могут составить 300 млн.долл.

Ранее MAN сообщал, что планирует увеличить долю на растущем российском рынке тяжелого грузового транспорта, чтобы сократить отставание от шведских конкурентов Volvo и Scania. Сейчас, по оценке самой MAN, ее доля на российском рынке тяжелых грузовиков составляет 22%.

Компания ожидает, что спрос на западноевропейские грузовики в России вырастет в 2008г. на 60% до 32.000-34.000 автомобилей, поддерживая в целом стагнирующий рынок.

В предг. Россия импортировала из Западной Европы 20.300 грузовиков, а весь российский рынок грузовиков вырос почти на четверть до 126.000 автомобилей. Рейтер, 15.9.2008г.

– «Зеленый» бум охватил планету, теперь даже немецкий концерн BMW, чьи автомобили славятся особенной прожорливостью, собирается наладить выпуск «дружелюбных» к окружающей среде машин. Сегодня глава компании Норберт Райтхофер подтвердил, что BMW уже занимается разработкой принципиально нового автомобиля для мегаполиса, приводимого в движение электрическим мотором или гибридной установкой.

Согласно планам автопроизводителя, такая машина должна появиться к 2012г. Причем новая модель будет способна проехать 322 км. без дозаправки и подзарядки. Смелое заявление, учитывая, что Chevrolet Volt способен проехать на одной зарядке всего 64 км., а Mitsubishi MiEV – 161 км. RosInvest.Com, 15.9.2008г.

– Более 40 тыс. работников автомобильного концерна Volkswagen приняли сегодня участие в массовой акции в поддержку закона о защите предприятия. Собравшись в Вольфсбурге (земля Нижняя Саксония) демонстранты выразили протест против решения Европейского суда, постановившего отменить закон, дающий гарантии Volkswagen от поглощения германскими и иностранными инвесторами.

Как заявил председатель отраслевого профсоюза Бертольд Хубер, Европейская комиссия, опротестовавшая в суде закон о Volkswagen, проводит неолиберальную политику, результатом которой может стать расчленение крупнейшего в Европе автомобильного концерна и ликвидация тысяч рабочих мест. «Мы должны от этого защищаться», – подчеркнул профсоюзный лидер. В частности, профсоюз требует при разработке нового закона о Volkswagen предусмотреть меры защиты работников концерна.

Сегодня правительство земли Нижняя Саксония располагает блокирующим пакетом акций более 20%, что позволяет ему оказывать влияние на принимаемые решения, в частности, не допускать закрытия заводов и переноса производства в другие страны. Правительство ФРГ намерено при разработке нового варианта закона сохранить положение о блокирующем пакете акций. В свою очередь, уполномоченный ЕС по внутренним рынкам Чарли Макгриви заявил, что Еврокомиссия оспорит в Европейском суде и новый закон, в случае его принятия бундестагом.

Тем временем, к установлению контроля над Volkswagen стремится производитель дорогих спортивных лимузинов Porsche, который добивается отмены закона о Volkswagen и повышения порога для блокирующего пакета до 25% Porsche имеет 31% акций Volkswagen и планирует до конца

тек.г. увеличить свою долю более чем до 50%. Прайм-ТАСС, 12.9.2008г.

– На Московском Международном Автомобильном Салоне-2008, который прошел с 26 авг. по 7 сент. 2008г. в МВЦ «Крокус Экспо», компания BMW представила несколько новинок. Состоялась мировая премьера бронированного автомобиля BMW X5 Security, были представлены модели BMW CS (концепт-кара, воплотившего в себе великолепный дизайн и передовые технологии), а также Concept X6 ActiveHybrid Concept, продемонстрировавшего все преимущества гибридного двигателя.

Президент BMW Group Russia К. Кремер отметил: «Российский рынок – один из самых приоритетных для компании BMW Group. Мы рады принять участие в таком значимом событии автомобильного мира, как Московский Международный Автомобильный Салон – крупнейшей в России выставке автомобильных достижений. В этом году концерн BMW, признанный лидер в области разработок и внедрения новейших автомобильных технологий, представляет в Москве свои самые передовые технологии, такие как BMW Hydrogen, xDrive, Dynamic Performance Control, Efficient Dynamics, BMW Top Diesel. Сегодня в России концерн BMW активно внедряет элементы Efficient Dynamics, гарантирующие существенное снижение расхода топлива при сохранении динамики, характерной для автомобилей BMW, такие как технология интеллектуального применения облегченных материалов, система газораспределения (Valvetronic) и высокоточного впрыска (Common rail). С сент. 2008г. в России будут доступны автомобили с двигателями BMW Top Diesel, самыми мощными в своем классе, но при этом необыкновенно экономичными. Уже сейчас автомобили BMW 7 серии, комплектуемые шестицилиндровыми двигателями, оснащаются оптимизированным аэродинамическим пакетом. На BMW 7 серии с 17 дюймовыми легкосплавными дисками, а также BMW 335i устанавливаются шины с пониженным сопротивлением качению. BMW M3 и BMW 7 серии оснащаются системой рекуперации энергии торможения. Новая шестиступенчатая автоматическая коробка передач также делает управление автомобилями BMW еще легче и четче».

Несомненной «изюминкой» стенда BMW стал элегантный BMW CS Concept, который относится к сегменту четырехдверных спортивных купе. В России этот автомобиль был показан впервые. Концептуальная разработка BMW Concept CS объединяет в себе эксклюзивность роскошных автомобилей класса Gran Turismo и привлекательность высокоэффективного спорт-кара. Акцент на выразительном дизайне, самые высококачественные материалы и совершенство отделки характерны для автомобилей класса премиум. В салоне концепта удалось создать атмосферу вкуса, роскоши и неподдельного благородства. В BMW Concept CS сконцентрированы основные ценности марки BMW. Превосходная динамика и благородная элегантность в аутентичной форме воплощены в дизайне кузова концепта.

В рамках Московского автосалона также впервые демонстрировался BMW X6 Active Hybrid Concept, представляющий собой сочетание высокой экологичности и высокой динамики движения. Концепция привода BMW X6 Hybrid Concept

позволяет добиться значительно большей динамики по сравнению с обычными гибридными автомобилями и при этом обеспечить снижение расхода топлива на 20% по сравнению с аналогичными автомобилями с обычными двигателями внутреннего сгорания. Важная особенность этого автомобиля состоит в том, что он экономит топливо не только в городском режиме, с его вечными разгонами и торможениями, но и на трассе. Во время равномерного движения один из электромоторов работает как генератор, подзаряжая батареи X6. Автомобиль может ехать и на одних электромоторах.

В этом году компания BMW полностью завершила комплектацию модельного ряда BMW 1 серии. На автосалоне компанией были представлены сразу два автомобиля этой серии: BMW 1 серии кабриолет и BMW 1 серии купе. BMW 1 серии купе — компактный двухдверный автомобиль с мощным бензиновым или дизельным двигателями позволяет насладиться своими спортивными качествами в условиях обычного дорожного движения. BMW 1 серии кабриолет воплощает характерные ценности марки в новом измерении. Привод складного верха активируется на скорости до 40 км/ч и полностью открывает или складывает мягкий верх в течение всего 22 сек. Яркое впечатление от автомобиля дополняет эксклюзивное исполнение мягкого верха, выполненного из антрацитового материала с вплетенными блестящими нитями.

В этом году BMW продемонстрировала самый широкий модельный ряд серии M, некоторые из этих автомобилей были представлены на Автосалоне — 2008 в Москве, например BMW Z4 M Roadster, BMW M5 седан, BMW M6 купе, BMW M3 купе и кабриолет. Спортивные автомобили серии M воплощают в себе все новейшие разработки специалистов подразделения BMW M GmbH и сочетают в себе высокую эффективность и исключительную динамичность с оригинальным дизайном и высоким уровнем комфорта при ежедневной эксплуатации.

Четвертое поколение высокоэффективного спортивного автомобиля на базе BMW 3 серии на Автосалоне в Москве было представлено сразу в двух вариантах кузова: BMW M3 кабриолет и BMW M3 купе. Превосходную динамику и мощь автомобилей этих моделей гарантирует совершенно новый силовой агрегат V8 с рабочим объемом 4 л и мощностью 309 квт./420 л.с., с максимальным крутящим моментом 400 Н/м при 3900 об/мин. Этот двигатель стал победителем престижного конкурса Engine of the year 2008 в категории двигателей от 3 до 4 л. При его создании инженерами концерна BMW использовалась концепция и технологии, заимствованные у современного двигателя болида «Формулы-1» команды BMW SauberF1.

На выставке также был продемонстрирован автомобиль Z4 M Roadster, оснащенный рядным 3,2-литровым шестицилиндровым двигателем, развивающим безо всякого наддува 343 л.с. и 365 Н/м крутящего момента. Он превращает компактный двухместный автомобиль весом чуть менее полутора т. в спортивный болид, разгоняя его до скорости 100 км/ч всего за пять секунд. Посетители выставки могли увидеть BMW M5, а также топ-версию модельного ряда BMW 6 серии — BMW M6 купе — воплощение огромной мощности и эле-

гантности. Высокооборотный двигатель V10, семиступенчатая коробка передач SMG Drivelogic и алюминиевое шасси — это технологии автоспорта на обычных дорогах.

На Московском Международном Автосалоне — 2008 компания BMW представляла все семейство BMW серии X. Мощные, элегантные, динамичные и универсальные BMW X3 и X5 и BMW X6 — первый в мире Sports Activity Coupe, одна из самых ярких новинок BMW тек.г.

В дизайне нового BMW X6 спортивная элегантность большого купе BMW соединилась с мощным характером модели BMW X. Уникальных ходовых качеств BMW X6 удалось добиться благодаря новому сочетанию типичной для марки динамики на дороге с исключительными возможностями при движении по любому дорожному покрытию. BMW X6 призван изменить привычные представления о купе BMW, позволяя совершенно по-новому взглянуть на семейство моделей BMW X. Впервые в мире базовая комплектация BMW X6 оснащается, кроме интеллектуальной системы полного привода BMW xDrive, системой Dynamic Performance Control, в любой ситуации обеспечивающей уникальную маневренность, курсовую устойчивость, точность и тягу.

Посетителям Автосалона также был представлен BMW X5 35sd, оснащенный передовым двигателем BMW Top Diesel, ознаменовавшим очередной прорыв инженеров BMW в дизельном двигателестроении. Благодаря инновационной системе двойного регулируемого турбонадува с двумя компрессорами разной мощности (Variable Twin Turbo), новый силовой агрегат BMW X5 xDrive35d является самым мощным в своем классе и при этом сохраняет токсичность и расход топлива очень низкими.

BMW 5 серии был представлен в двух вариантах кузова: седан и туринг. На обоих автомобилях внедрена интеллектуальная система полного привода xDrive B BMW 530xi и 525xi система xDrive обеспечивает оптимальное сцепление на любых дорожных поверхностях. Для повышения динамичности и маневренности при езде по сухому асфальту система xDrive распределяет 40% мощности на передние колеса и 60% — на задние.

Помимо этого, в секторе BMW Security Area прошла мировая премьера нового бронированного BMW X5 Security. На стенде компании можно было увидеть новейшие технологические разработки, разнообразную коллекцию аксессуаров BMW.

Подразделение BMW Motorrad было представлено R1200GS Adventure, демонстрирующим превосходные характеристики на любой дороге и гарантирующим комфорт поездки. На стенде также были представлены новинки BMW F800GS и G450X.

Для повышения индивидуальной мобильности своих клиентов компания BMW внедряет новые программы обслуживания. На стенде компании можно было ознакомиться с кредитными программами недавно открытого в России банка BMW. БИКИ, 11.9.2008г.

— Компания BMW, крупнейший в мире производитель автомобилей класса люкс, заявила что в этом году сможет сохранить темпы роста продаж на уровне 40% на российском рынке, однако в 2009г. рост начнет замедляться. «В этом году мы

пока можем достичь уровня роста 40%, как в последние годы, при (благоприятных) условиях, но мы не будем расти так же быстро в 2009г.», — сказал Кристиан Кремер, президент BMW Group Russia, добавив, что продажи несомненно могут вырасти в следующем году на 20%.

Компания сообщила, что в первые семь месяцев 2008г. она заняла первое место среди конкурентов, производящих роскошные автомобили, т.к. ее продажи выросли на 33% до 10.596 автомобилей. «Мы можем быть привлекательными для потребителей благодаря нашему заводу в Калининграде», — сказал Кремер во время автошоу в Москве.

Примерно треть автомобилей BMW собираются на местном заводе, что позволяет избежать выплаты 25% пошлины на импортируемые в Россию автомобили.

«Мы предлагаем нашим клиентам ценовое преимущество до 12%», — сказал Кремер, уточнив, что производство немецких автомобилей в России «не является для наших клиентов поводом отказаться от покупки». Рейтер, 26.8.2008г.

— Германский автомобильный концерн BMW планирует увеличить продажи на российском рынке по итогам 2008г. до 19 тыс. автомобилей. Об этом рассказал журналистам на Московском международном автомобильном салоне глава российского подразделения BMW Кристиан Кремер. По итогам 2007г., по данным Прайм-ТАСС, в России было продано чуть более 14 тыс. автомобилей BMW.

К.Кремер сказал, что в тек.г. будет собрано 6,5 тыс. автомобилей BMW на мощностях Калининградского завода «Автотор». По его словам, сейчас в Калининграде собираются автомобили BMW 3-й, 5 серии и X3. По словам К. Кремера, компания пока не приняла решения о расширении модельного ряда в Калининграде, однако такое решение может быть в принципе принято, т. к. российский автомобильный рынок растет. Говоря о планах по продаже автомобилей в 2009г., К. Кремер отметил, что продажи будут расти, однако «не так быстро, как в последние годы, но рост будет обязательно».

Говоря о продаже мотоциклах BMW на российском рынке, К.Кремер отметил, что по итогам тек.г. продажи мотоцикла в России должны вырасти на 70% до 500 шт. Он также сообщил, что BMW уже последние 5 лет инвестировало в Россию в развитие дилерских центров 500 млн. долл, и к концу тек.г. в России будет насчитываться 59 дилеров в 43 городах. Прайм-ТАСС, 26.8.2008г.

— Германский автомобильный концерн Porsche планирует реализовать в России в 2008 фин.г. (с 1 авг. 2008г. по 31 июля 2009г.) 2,5-3 тыс. автомобилей Porsche. Об этом рассказал на Московском международном автомобильном салоне гендиректор ООО «Порше Руссланд» Ульрих Тилиманн. По его словам, годом ранее в России было продано 1900 автомобилей Porsche. У. Тилиманн отметил, что Porsche будет продолжать работу над увеличением количества дилерских центров и до конца 2009г. планирует увеличить их число до 24 против 18 на сегодня. Прайм-ТАСС, 26.8.2008г.

— Немецкая компания Continental согласилась на то, чтобы нежелательный претендент, производитель подшипников Schaeffler приобрел до половины ее акций в обмен на более привлекательное предложение и другие уступки, завершив долгие

пререкания. По условиям сделки, о которой компании объявили рано утром в четверг, Schaeffler получит миноритарную долю акций — 49,99% — на четыре года.

Schaeffler решила повысить предложение Continental до 75 евро за акцию с 70,12 евро за акцию, предложенных в прошлом месяце, когда она сделала недружественное предложение производителю автомобильных шин и тормозных систем на 11,3 млрд. евро (16,68 млрд.долл.).

Новое предложение оценивает Continental, четвертого в мире поставщика автомобильной индустрии, в 12,1 млрд. евро. «С этим соглашением спор. был закончен», — заявила Continental. Компания не стала вдаваться в подробности о том, что произойдет по истечении четырех лет.

Исполнительный директор Continental Манфред Веннемер, который был решительно против предложения Schaeffler, покинет свой пост в конце авг. компания пока не назвала имени его преемника.

Веннемер называл Schaeffler «эгоистичной, деспотичной и безответственной» компанией и требовал, чтобы надзорные органы фондового рынка провели расследование ее действий.

Акции Continental выросли до 74 евро.

«Я думаю, что цены за акцию будут колебаться 75 евро в следующие несколько дней, а затем подешевеют, пока инвесторы не поймут, будет ли информация о возможной синергии», — сказал Хейно Руланд из FrankfurtFinanz Partner. — Инвесторам придется ждать довольно долго, чтобы понять, улучшит ли синергия результаты Continental. Я поражен установленными временными рамками и поражен, что они согласились на эти условия. Я не понимаю, как немецкое корпоративное право сможет заставить Schaeffler не приобретать больше 49,99% акций». Рейтер, 21.8.2008г.

— Германский автомобилестроительный холдинг Volkswagen по итогам продаж в I пол. нынешнего года оставил позади всех грандов мирового автопрома, за исключением корпорации General Motors и Toyota, и вышел на третье место в мировой табели о рангах.

Ближайший конкурент VW — американский Ford — оказался отеснен в рейтинге крупнейших автопроизводителей на четвертую строчку.

Если два других члена «детройтской тройки» — GM и Chrysler — демонстрируют рынку стремление оптимизировать многомиллиардные убытки, то положение Ford Motor Company не внушает оптимизма, сообщает Autoa. После того, как в 2003г. компания уступила второе место в мировом рейтинге японской Toyota, финансовые неудачи Ford на фоне успехов европейских и азиатских конкурентов привели к нынешней ситуации. Теперь же, если не произойдет американского чуда, компания лишится навсегда уже и «бронзы». В связи с продажей брендов Jaguar и Land Rover, продажи последних больше не учитываются при статистических расчетах Ford.

Тем временем продажи Volkswagen выросли на 7,2% и на данный момент составляют 3,31 млн. легковых и грузовых автомобилей разных марок, в т.ч. Audi, Bentley, Lamborghini, Bugatti, SEAT и Skoda. RosInvest.Com, 19.8.2008г.

— Вчера в немецком г.Кельн стартовало производство полностью обновленного компакта Ford Fiesta. Впервые в истории модели этот хэтчбек В-

класса будет выпускаться в едином дизайне для всех мировых рынков, символизируя торжество эпохи глобализации. Ближе к концу 2008г. сборку новинки начнут и другие заводы Ford: в китайском Нанцзине и тайландском Рейонге. В 2009г. эстафету подхватит испанская Валенсия, а в 2010г. Fiesta выйдет и на американский рынок. А вот российский завод во Всеволожке пока среди производителей новинки не значится.

Ford рассчитывает в течение ближайших пяти лет продавать по 1 млн. Fiesta нового поколения в год. Компакт станет второй по популярности моделью концерна после Ford Focus, продажи которого запланированы на уровне 2 млн.ед. ежегодно. RosInvest.Com, 15.8.2008г.

— Компания BMW признала, что в 320 000 автомобилей, выпущенных в 2004-06гг., имеется потенциально опасный дефект подушек безопасности, но о полном отзыве всей неисправной партии речь пока не идет. Как сообщает пресс-служба Национальной администрации безопасности дорожного движения США (NHTSA), суть дефекта состоит в том, что сеть датчиков, определяющих, необходимо ли вмешательство эйрбэга, в ряде случаев срабатывает некорректно, и подушка безопасности для переднего пассажира может не раскрыться. Такая неисправность была выявлена на следующих автомобилях BMW: 3 и 6 серий 2006г.; X5 2006г.; Z4 2004-05гг.; X3 2004-06гг.; 5 и 7 серий 2004-06гг.

200 000 машин указанных моделей будут бесплатно обследованы на дилерских СТО, и при необходимости датчики на них будут переконфигурированы. Для остальных машин гарантия на эту систему увеличится до десяти лет. В BMW уверены, что несрабатывание датчиков не может привести к травмам пассажиров, поскольку, если эйрбэги деактивированы, на панели приборов загорается предупреждение. RosInvest.Com, 15.8.2008г.

— Daimler AG не становится единоличным владельцем «Камаза». Все принципиальные решения по-прежнему будут принимать собрание акционеров, совет директоров и правление компании. Такое заявление сделал гендиректор автогиганта Сергей Когогин, комментируя решение акционеров российского производителя грузовых автомобилей продать 42% пакет акций крупнейшему немецкому концерну.

«Немецкая сторона претендует на определенное количество мест в совете директоров и в правлении ОАО «Камаз», — цитирует слова Сергея Когогина пресс-служба предприятия. — Возможно, несколько топ-менеджеров будут представлять Daimler. Но это нормальная общемировая практика, не вызывающая катаклизмов и ломок».

Руководство «Камаза» рассчитывает на то, что сделка позволит предприятию только усилить свои позиции за счет повышения конкурентоспособности продукции и внедрением новых технологий. Эксперты предприятия прогнозируют рост объемов выпуска и заработной платы персонала, в связи с чем, исключают возможность сокращений сотрудников. «Скорее всего, придется привлекать новую рабочую силу, — считает гендиректор автогиганта. — Практика взаимоотношений немецких компаний со своими работниками опровергает все эти «страшилки».

По информации пресс-службы компании переговорный процесс по покупке концерном Daimler

AG пакета акций ОАО «Камаз» продолжается. На предприятии находится группа немецких специалистов, которые проводят аудит компании — для того, чтобы соотнести заявленную цену пакета акций с их реальной стоимостью.

Топ-менеджеры «Камаза» утверждают, что немецкий концерн выиграл тендер на приобретение Камазовского пакета акций, который объявили акционеры. Аргументами в пользу Daimler стали технологические возможности и финансовые условия, которые предложила немецкая компания.

25 июля было объявлено о том, что инвестиционная группа «Тройка Диалог» и менеджмент ОАО «Камаз» ведут переговоры с концерном Daimler о продаже 42% акций крупнейшего российского производителя грузовых автомобилей, рыночная капитализация которого составляет почти 4 млрд.долл.

Германский концерн планирует выделить на приобретение пакета акций российского изготовителя грузовиков «Камаз» несколько млрд.долл. Изначально Daimler намерен купить 42% акций, чтобы в ближнесрочной перспективе довести пакет до мажоритарного.

Приобретение доли в «Камазе» позволит немецкому автостроителю быстрее занять нишу на быстро растущем российском рынке, чем он мог бы сделать, создавая собственное предприятие в РФ.

Руководство предприятия опровергает слухи о том, что сделку предполагалось осуществить в тайне. «Мы собирались что-то предпринимать втайне от коллектива. Просто таковы условия ведения деловых переговоров, — пояснил Сергей Когогин. — Наши акционеры, и владельцы компании Daimler установили определенные сроки и порядок по раскрытия информации об этой сделке. Мы выполнили эти условия. Теперь можно детальнее обсуждать происходящее». Росбалт, 15.8.2008г.

— В начале этого года во время зимних тестов модели Mercedes SLK папарацци заметили, что у автомобиля новая крыша, но уверенности, что эта инновация приживется, никто не высказал. Судя по последним снимкам автомобиля, идея со стеклянной крышей оказалась жизнеспособной. Автомобиль, а точнее, сразу два экземпляра купе, были замечены с характерной крышей на тест-драйве в солнечной американской пустыне, пишет портал WCF.

У модели были закрыты черной пленкой задние крылья, правда, пока сложно сказать, с какой целью это было сделано. Купе Mercedes SLK со стеклянной крышей поступит в продажу в следующем году. RosInvest.Com, 28.7.2008г.

— По официальным данным, немецкий автомобильный концерн Daimler AG намерен приобрести 42% акций российского ОАО «Камаз». Сделка обсуждается на уровне наблюдательного совета директоров Daimler, и планируется, что к середине окт. 2008г. компания завершит процедуру ее комплексной юридической оценки, после чего будет сделано предложение о покупке. Сделка по продаже пакета акций Камаза Daimler, оцениваемая в несколько млрд.долл., может быть заключена уже к концу окт., передает (С) Reuters.

В дальнейшем Daimler планирует нарастить свой пакет до контрольного, поскольку компания уверена, что вхождение в капитал российского

предприятия по производству автомобилей позволит ей быстрее увеличить свое присутствие в России, чем строительство собственного производства. RosInvest.Com, 25.7.2008г.

— Немецкая компания Daimler AG рассматривает возможность покупки 42% акций ОАО «КамАЗ», крупнейшего производителя грузовиков в России.

Как сообщает пресс-служба Daimler, компания стоит перед выбором — либо построить в России, являющейся крупнейшим рынком грузовой техники в Европе, завод по сборке грузовиков Daimler, либо приобрести долю в КамАЗе. Если будет выбран второй вариант, немецкая компания как лидер мировой промышленности сможет поделиться своим ноу-хау, в то время как российский гигант может предложить производственную базу, систему продаж и хорошую сеть на территории России.

Как сообщают в Daimler, во II кв. 2008г. компания начала переговоры с инвестиционной компанией «Тройка-Диалог», занимающейся продажей 42% акций КамАЗа. Среди нескольких крупных западных компаний Daimler был выбран как «эксклюзивный партнер». Окончательное решение немецкий концерн планирует принять до конца этого года. ИА Regnum, 25.7.2008г.

— В I пол. 2008г. продажи BMW Group выросли на 4,7% по сравнению с аналогичным периодом 2007г. С янв. по июнь тек.г. было реализовано 764 874 автомобиля BMW, MINI и Rolls-Royce. За аналогичный период пред.г. было продано 730 285 автомобилей. I пол. 2008г. является самым успешным за всю историю марки.

Также выросли продажи BMW Group и в России. Российским клиентам было поставлено 8913 автомобилей BMW, что на 32,7% больше, чем в пред.г. (6717 штук). Лидерство по количеству проданных автомобилей в I кв. 2008г. удерживали BMW 3 серии (2115 автомобилей) и BMW X5 (2086 автомобилей). Уверенный рост продаж (+219,8%) продемонстрировал BMW 1 серии. Российским клиентам было передано 1439 автомобилей этой модели (в пред.г. — 450 штук). Продажи BMW X3 составили 1030 автомобилей, BMW 7 серии — 442 автомобиля, BMW X6-73 автомобиля (за три недели, начиная с момента премьеры). RosInvest.Com, 18.7.2008г.

— Компания Audi увеличила в янв.-июне 2008г. продажи автомобилей на территории России на 19% до 8660 по сравнению с аналогичным периодом 2007г., говорится в сообщении компании. За первые шесть месяцев 2007г. в России было продано 7272 автомобилей марки Audi. Наиболее продаваемой моделями Audi за I пол. 2008г. стали A5 и A4.

За отчетный период было продано 479 автомобилей Audi A5. Во II кв. 2008г. Audi A4 было продано 1432 автомобиля (рост 40% по сравнению с I кв. 2008г.). По итогам 2007г. Audi реализовала в России 15313 автомобилей. Прайм-ТАСС, 11.7.2008г.

— Объем продаж автомобилей германского автопроизводителя Audi AG, входящего в концерн Volkswagen AG, увеличился в I пол. 2008г. на 1,4%. Как сообщается в пресс-релизе Audi, в I пол. 2008г. компания продала 516 тыс. автомобилей, тогда как за аналогичный период 2007г. этот показатель был зафиксирован на уровне 508 тыс. 842 машины.

Компания отмечает, что наибольший спрос на продукцию наблюдался в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где объем продаж компании составил 78 тыс. 900 автомобилей, что на 19,9% больше, чем за I пол. 2007г., когда объем продаж был зафиксирован на уровне 65 тыс. 792 ед.

На рынках Восточной Европы также отмечен высокий спрос на автомобили компании. В I пол. компания реализовала 22 тыс. 400 ед. продукции, что на 15,1% больше, чем в I пол. 2007г. (19 тыс. 494). Что касается спроса на автомобили Audi в России, компания отметила, что он увеличился на 19,1% — до 8 тыс. 660 единиц.

В Великобритании компания реализовала 57 тыс. 983 машины за отчетный период, что на 4,4% выше аналогичного показателя 2007г., зафиксированного на отметке 55 тыс. 557 единиц. В США рост объема продаж автомобилей составил 1,5% — до 45 тыс. 24 единиц.

Audi объясняет полученные показатели устойчивым спросом на продукцию компании, в особенности в Китае. RosInvest.Com, 9.7.2008г.

— ОАО «Нефтекамский автозавод» (НефАЗ) и Mercedes-Benz планируют организовать совместное производство автобусов среднего класса.

В начале июля НефАЗ посетила делегация Mercedes-Benz, в состав которой вошли руководители подразделений компании по выпуску автотехники: Daimler Buses и Mercedes-Benz Buses, передает ИА «УралАвто.Инфо».

Сейчас на «НефАЗе» производят автобусы, грузовые прицепы и специализированные надстройки на шасси КамАЗ. Совместно с бельгийско-нидерландской корпорацией VDL автозавод выпускает туристические автобусы.

Крупнейшими акционерами НефАЗа являются КамАЗ (50,2% акций) и правительство Башкирии (25,02%). ИА Regnum, 8.7.2008г.

— Volkswagen начинает продажи автомобилей Tiguan российской сборки с 1 авг. 2008г. Об этом говорится в сообщении компании. В момент вывода на рынок модель Tiguan предлагается в 2 модификациях — Track & Field и Sport & Style, — обеспечивающих различные возможности геометрической проходимости.

В Калуге собирается полноприводный Tiguan в следующих комплектациях: Track & Field 4Motion: 1,4 TSI (150 л.с.), 6-мех; 2,0 TSI (170 л.с.), 6-авт. Sport & Style 4Motion: 1,4 TSI (150 л.с.), 6-мех; 2,0 TSI (170 л.с.), 6-авт.

Рекомендованная розничная цена на базовые модели Track & Field и Sport & Style с двигателем 1,4 TSI составляет 904 тыс. руб., с двигателем 2,0 TSI — 1,054 млн. руб.

В дальнейшем, линейка двигателей будет расширена дизельным двигателем 2,0 TDI (технологии Common Rail): Sport & Style 4Motion (Track & Field 4Motion: 2,0 TDI (140 л.с.), 6-авт.

Также появится предложение Tiguan в третьей версии — Trend & Fun, с передним приводом и двигателем 1,4 TSI. Эта версия, как и Sport & Style, предназначена для использования преимущественно на городских дорогах: Trend & Fun, передний привод: 1,4 TSI (150 л.с.), 6-мех.

Volkswagen будет предлагать в России Tiguan исключительно российской сборки.

Руководитель Volkswagen в России Франк Виттеманн сказал: «Tiguan — новейшая модель марки Volkswagen, которая пользуется огромным спросом».

сом во всем мире. Начало российской сборки Tiguan — свидетельство того, что Россия является для нас одним из важнейших стратегических рынков».

Напомним, что с нояб. 2007г. Volkswagen собирает в Калужской обл. автомобили Volkswagen Passat и Jetta, а также Skoda Octavia и Skoda Octavia Tour.

Volkswagen — ведущий автопроизводитель в Европе. В 2007г. Volkswagen через официальных дилеров в РФ реализовал 37,907 тыс. легковых автомобилей, что почти на 68% больше показателя 2006г. — 22,584 тыс. АК&М, 8.7.2008г.

— Один из крупнейших мировых автопроизводителей, германский концерн Volkswagen, с 1 авг. начнет продажи внедорожников Tiguan, собранных на предприятии в Калуге, говорится в сообщении компании. Покупателям будут доступны две модификации автомобиля в полноприводной версии, одна из них предназначена преимущественно для города, другая — для активной езды за городом.

Volkswagen планирует собирать на своем заводе в Калужской обл. еще одну модификацию внедорожника Tiguan — с передним приводом. «Начало российской сборки Tiguan — очередное свидетельство того, что Россия является для нас одним из важнейших стратегических рынков в мире», — приводятся в пресс-релизе слова руководителя подразделения Volkswagen в России Франка Виттемана.

Компактный внедорожник Tiguan был представлен в 2007г. Помимо Tiguan, Volkswagen собирает на своем российском предприятии автомобили Passat, Jetta, Skoda Octavia и Skoda Fabia. В 2007г. концерн увеличил продажи в России на 67%, реализовав более 32 тысяч автомобилей. РИА «Новости», 8.7.2008г.

— Суд г.Мюнхен удовлетворил иск компании BMW к европейскому импортеру китайских автомобилей Shuanghuan о лишении права продажи в Германии автомобиля Shuanghuan CEO SUV, внешне очень похожего на BMW X5.

Вердикт вынесли буквально через неделю после того, как компания China Automobile Deutschland начала продажи моделей UFO и CEO. Импортер еще может подать апелляцию, но если ее не удовлетворят, дилерам придется вернуть автомобили производителю, пишет журнал «За рулем».

Задняя часть «китайца» практически полностью копирует корму BMW X5. Но, по словам представителя Shuanghuan, дизайн автомобиля одобрен самим правительством Китая. Глава China Automobile Карл Шлесль недавно заявил, что автомобиль разработали «с чистого листа» и ничем не похож на X5, ни в дизайне, ни в цене. По словам же представителей BMW, большинство людей CEO и X5 при первом взгляде считают одной и той же машиной.

Mercedes-Benz судится с этой китайской компанией из-за другой модели — миникара Nobel, очень похожего на Smart ForTwo. А на минувшей неделе компания Continental выиграла дело против китайской компании, продававшей в Европе контрафактные шины этой марки. ИА Regnum, 28.6.2008г.

— Германский автоконцерн Porsche направил на утверждение Еврокомиссии новую версию плана по приобретению компании Volkswagen. Евро-

комиссия сегодня должна была дать Porsche заключение о соответствии европейским антимонопольным нормам проекта приобретения Volkswagen. Однако в своем коммюнике Еврокомиссия объявила, что решение по этому проекту отложено до 23 июля в связи с предоставлением Porsche новой версии своего плана.

Детали плана слияния двух крупных немецких автомобильных корпораций пока остаются конфиденциальными. Porsche владеет 31% акций Volkswagen. По имеющейся информации, Porsche намерен начать кампанию по скупке акций миноритарных акционеров с целью приобретения максимального возможного пакета. Цена предложения Porsche пока не разглашается.

Проведению этой сделки, в частности, препятствует действующий в Германии закон, защищающий Volkswagen от недружественных поглощений. Еврокомиссия требует пересмотра этого закона, который «нарушает европейские нормы по конкуренции». Этот закон действует в Германии уже около полувека и позволяет в административном порядке блокировать любые попытки недружественного поглощения компании Volkswagen. Еврокомиссия уже неоднократно требовала его пересмотра.

После последнего официального запроса, направленного Еврокомиссией руководству страны в окт. 2007г., Германия пошла на изменение этого закона. Однако в его финальной редакции власти земли Нижняя Саксония сохранили 20% голосов в совете акционеров компании, что составляет блокирующее меньшинство, достаточное для предотвращения операции по поглощению компании. Еврокомиссия осталась не удовлетворена этим решением, поскольку осталось невыполненным ее базовое требование об отмене нерыночных инструментов по сохранению контроля над этой компанией. Прайм-ТАСС, 18.6.2008г.

— В апр. 2008г. представители дирекции концерна Volkswagen посетили новый автозавод в г. Калуга (Россия). Они осмотрели предприятие и присутствовали на тест-драйве на местных дорогах с разными типами покрытия легковых моделей Volkswagen, Skoda и Seat, а также коммерческих автомобилей Volkswagen. По мнению германской стороны, пуск производства прошел успешно и теперь необходимо развить успех для продвижения продукции на российском рынке.

Volkswagen планирует начать производство нового бюджетного (стоимостью 10 тыс.долл.) седана упрощенной конструкции в Калуге в конце 2009г. Речь идет об автомобиле с кузовом седан, который будет оснащаться двигателями объемом 1,4 и 1,6 л. Указанный седан будет построен на платформе VW Polo. Руководство концерна намерено достичь объема производства этой модели на российском заводе в 75 тыс.шт. в год при максимальной мощности предприятия до 150 тыс. машин.

Недавно стало известно, что новая компактная модель Volkswagen UP! будет производиться на автозаводе Skoda в г.Квасины (Чехия).

Для этого Skoda намерена построить новый автозавод производственной мощностью до 250 тыс. таких машин ежегодно. В дальнейшем выпуск будет увеличиваться за счет новых сборочных заводов в России и Индии.

Освоение массового производства этой модели в непосредственной близости к емким рынкам сбыта позволит Volkswagen UP! получить ценовое преимущество перед основным конкурентом — Toyota iQ. Новинка была создана для замены модели Lupo, которая оказалась не слишком успешной на рынке. Окончательное принятие решения о производстве модели UP! руководством VW ожидается в самое ближайшее время. В перспективе могут появиться такие модификации VW UP!, как 4-дверный минивэн, кабриолет, легкий кроссовер и даже электромобиль. БИКИ, 5.6.2008г.

— Из Германии в Калугу на завод «Фольксваген Рус» прибыл сотый контейнерный состав с автокомплектующими. Как сообщили в отделе по связям с общественностью ОАО «ТрансКонтейнер», договор о перевозке комплектующих для сборки автомобилей из городов Кошице (Словакия) и Млада-Болеслав (Чехия) был заключен с компанией «Фольксваген Рус» в нояб. 2007г. Партнером в этом проекте является немецкая компания Schenker Automotive Railnet, дочерняя структура Немецких железных дорог (Deutsche Bahn AG).

«Начиная с 20 янв. этого года, мы перевезли на завод в Калугу в организованных контейнерных поездах 11 тыс. TEU. Всего в этом году на завод «Фольксваген Рус» планируется перевезти до 50 тыс. TEU», — отметил гендиректор ОАО «ТрансКонтейнер» Петр Баскаков.

По его словам, компания открыла в Калуге собственное агентство, которое занимается решением всех транспортно-логистических задач автозавода. «В ближайшее время мы намерены начать доставлять контейнеры непосредственно на подъездные пути завода через станцию Перспективная. Первая опытная поставка по такой схеме прошла 16 янв., и она показала, что мы можем быстро и эффективно доставлять грузы на завод через станции Калуга и Перспективная, что позволит существенно увеличить объемы поставок», — подчеркнул Баскаков. 3.6.2008г.

— Германское бизнес-издание Handelsblatt опубликовало итоги исследования экспертов AlixPartners о финансовом положении крупнейших мировых автоконцернов и поставщиков комплектующих. Согласно этому документу, худшие показатели по объему рисков — у BMW, Renault и PSA Peugeot Citroen.

Эксперты оценивали автоконцерны, используя индекс Э. Олтмена Altman-Z, который учитывает все основные финансовые показатели компании. Лучший результат (100%) в 2007г. — у компании Porsche. Финансовая мощь Daimler AG оценена в 63%, Volkswagen — 59%, BMW — 49%, передает ИА «УралАвто.Инфо».

Одной из главных причин такого отставания BMW стали значительные расходы концерна на сокращение выброса CO₂. Эти затраты составляют 500 евро на каждый автомобиль. BMW и Daimler инвестируют в технологии, снижающие эмиссию CO₂, значительно больше, чем в среднем по отрасли. ИА Regnum, 27.5.2008г.

— Группа BMW намерена выделить 750 млн.долл. на расширение производственных мощностей своего автозавода в г. Спартанбург (шт. Южная Каролина, США). В частности, планируется расширить производственные площади на 110 тыс.кв.м. Уже начато строительство нового окрасочного цеха. После расширения завод в

г.Спартанбург будет выпускать модели X3, X5 и X6, предназначенные как для североамериканского рынка, так и для других рынков.

Если в Германии BMW планирует сократить в 2008-09гг. 7,5% своих сотрудников, то в США планируется создать 500 новых рабочих мест, увеличить производство за 2007-12гг. на 50%, а установленные мощности — со 160 тыс. до 240 тыс.шт. Суммарные инвестиции концерна в США достигнут 4,2 млрд.долл.

По информации отделения BMW India, компания намерена выпускать в Индии малогабаритный автомобиль специально для местного рынка. Вероятно, автомобиль может получить название Isetta в честь модели, выпускавшейся в 50гг. прошлого века. Возможно, что появятся модели с гибридным и дизельным двигателем и электромобиль. Машина будет дороже индийского автомобиля Tata Nano (ценой 2,5 тыс.долл.), но его эксплуатация, по планам компании, должна быть дешевле.

Индия находится на пороге бурного роста спроса на автомобили, но у населения нет денег на дорогие модели BMW. Чтобы не быть в стороне от растущего рынка, в BMW решили, что совершенно новый недорогой автомобиль в Индии будет вполне востребованным, а часть произведенной продукции, возможно, будет направлена на экспорт. Вместе с тем баварский концерн уже заплатил по 200 тыс. евро за регистрацию прав на каждую модель для продажи с 2009г. в Индии своих новых дорогих автомобилей и компактного Mini. Помимо BMW, решение о производстве в Индии малогабаритных дешевых автомобилей приняли компании General Motors, Toyota, Fiat, Volkswagen и альянс Renault-Nissan (в кооперации с индийской группой Bajaj).

По заявлению руководства BMW, компания резко увеличит закупки комплектующих в КНР с целью сокращения производственных затрат. В 2008г. она закупит автозапчасти на 4,4 млрд. юаней (619 млн.долл., в 2007г. — затрачено 3,6 млрд. юаней) у 150 китайских поставщиков. Основная часть закупок предназначена для СП BMW Brilliance Automotive, производящего автомобили германской марки, а остальное будет экспортировано. Указанное СП, как и другие предприятия группы в мире, будет оптимизировать свою производственную деятельность для покрытия растущих производственных издержек и противостояния резко возрастающей конкуренции на автомобильном рынке Китая.

BMW Group также будет развивать собственную дистрибуторскую сеть, увеличивая число сбытовых организаций в КНР с 90 до 120 к концу текущего года. Недавно компания BMW начала строительство в г.Шанхай первой очереди крупнейшего в Азии учебно-тренировочного центра стоимостью 100 млн. юаней (завершение работ намечено на конец 2008г.).

В 2007г. сбыт автомобилей Audi в КНР вырос на 24,8% по сравнению с 2006г. и составил 100,9 тыс.шт., тогда как продажи автомашин марки BMW возросли на 42% и достигли 51,6 тыс.шт. Баварский концерн уступает компании Audi на китайском рынке автомобилей класса «люкс», продажи которых в стране ежегодно расширяются на 30%.

За первые три квартала 2007г. завод СП BMW Brilliance Automotive произвел 12,2 тыс. автомоби-

лей новой модели BMW 5 Li, при этом прирост составил 53% по сравнению с аналогичным периодом 2006г. Ее конкурентами на рынке КНР являются новые модели Mercedes Benz C class и Volvo S40C, также собираемые на местных заводах. Для расширения ассортимента с апр. 2008г. начинается импорт в КНР новой модели BMW I Series.

Как отмечают эксперты, сбыт престижных автомобилей в КНР характеризуется небольшими объемами и связан с дополнительными расходами для поддержания репутации, а также очень низким уровнем локализации (по китайскому законодательству, чтобы собранный в КНР автомобиль считался отечественной продукцией, необходимо, чтобы доля местных комплектующих в себестоимости автомобиля составляла не менее 40%; в противном случае автомобиль считается импортным и облагается повышенными налогами и пошлинами).

BMW проявляет большой интерес к России. Компания заявила, что в 2008г. увеличит на 40% по сравнению с 2007г. сборку автомобилей на заводе компании «Автотор» в г. Калининград. Группа также может открыть во II пол. 2008г. в РФ свой специализированный банк, основной целью которого станет стимулирование продаж автомобилей BMW в России.

В целях удешевления комплектующих BMW наряду с компаниями Mercedes-Benz, Porsche и Volkswagen заявила, что будет закупать стальной прокат у ОАО «Северсталь». Немецкая компания Larple, которая поставяет комплектующие указанным автопроизводителям, одобрила «Северсталь» в качестве поставщика. В янв. 2008г. первая пробная партия оцинкованного и холоднокатаного листа производства ЗАО «Севергал» (входит в «Северсталь») была отгружена компании Larple, которая планирует в текущем году разместить на российском предприятии дополнительные заказы на холоднокатаный и оцинкованный лист для производства автомобильных деталей. БИКИ, 27.5.2008г.

— По информации концерна Bayerische Motoren Werke (BMW), за 2007г. он продал почти 1501 тыс. автомобилей, что на 9,2% выше показателей 2006г. (1374 тыс.). Продажи автомобилей марки BMW в 2007г. увеличились на 7,7% (до 1277 тыс., в 2006г. — более 1185 тыс.), Mini — на 18,5% (до 222,9 тыс. со 188,1 тыс.), а Rolls-Royce — на 25,5% (1,01 тыс., в 2006г. — 0,8 тыс.).

Мотоциклетное подразделение BMW Motorrad также достигло в 2007г. позитивных результатов, продемонстрировав рост продаж на 2,7% — до 102,5 тыс. мотоциклов (в 2006г. — 100,1 тыс.).

По прогнозу руководства концерна, положительная динамика продаж его продукции в мире сохранится и в текущем году, когда будет освоено производство новой линейки автомобилей BMW 1 серии и кроссовера X6 в США. В сент. 2007г. концерн сообщил, что поставлена цель довести в 2012г. мировые поставки автомобилей до 1,8 млн. шт., а в 2020г. — превзойти 2-млн. рубеж.

BMW (в состав которой входят марки BMW, Mini и Rolls-Royce) стала крупнейшим мировым производителем автомобилей сегмента «премиум». По предварительным данным, чистая прибыль BMW в 2007г. выросла на 9% — до 3,13 млрд. евро (4,89 млрд. долл.) по сравнению с 2,87 млрд. евро, полученными в 2006г. Прибыль до уплаты

налогов за отчетный период снизилась на 6,1% — с 4,12 млрд. до 3,87 млрд. евро.

В янв. 2008г. BMW сообщила о росте выручки за указанный период на 14% — с 49 млрд. до 56,02 млрд. евро. Концерн связывает улучшение финансовых показателей с налоговым вычетом в связи с реформой корпоративного налогообложения в Германии. Наибольший прирост (60%) доходов от продаж продемонстрировала модель BMW X5, стоимость которой в Германии — от 51,9 тыс. евро; прирост от продаж автомобилей Mini ценой от 15,85 тыс. евро составил 19%.

Самым успешным автомобилем в прошлом году стал BMW 3 серии в версиях седан, универсал, купе и кабриолет; на него пришлось 37% общего числа проданных автомобилей. Прирост его продаж составил 9,2% с 508,5 тыс. шт. в 2006г. до более чем 555,2 тыс. BMW 5 серии, который занимает 2 место, сохранил результат предыдущего года (230,8 тыс. против 232,2 тыс. в 2006г.). Третье место в модельном ряду занимает BMW 1 серии (165,8 тыс., в 2006г. — более 151,9 тыс.). Росту ее продаж на 9,1% по сравнению с предыдущим годом способствовал выпуск в мае 2007г. 3-дверной версии.

В 2007г. успех в продажах сопутствовал автомобилям BMW в классе Sports Activity Vehicles (SAV, кроссовер), в особенности BMW X5, продажи которого превысили 120,6 тыс. шт. (в 2006г. — 75,3 тыс.), при этом прирост превысил 60%. На четвертом году присутствия на рынке кроссовер BMW X3 продолжает активно продаваться, хотя в 2007г. спад продаж составил 1,9% (111,9 тыс., в 2006г. — 114 тыс.). В 2007г. продано также 44,4 тыс. автомобилей BMW 7 серии. Однако их продажи сократились на 11,6% по сравнению (с 50,2 тыс. в 2006г.). Продажи BMW Z4, представленной в версиях родстер и купе, снизились на 8,4% и составили 28,4 тыс. машин (в 2006г. — 31 тыс.), а дорогих купе и кабриолетов BMW 6 серии — на 10,6% до 19,6 тыс. (в 2006г. — 22 тыс.).

Наибольшее количество машин BMW продано в США, второе место по традиции у Германии, третье — Великобритании, далее идут Италия, Испания и Франция. США по-прежнему оставались в 2007г. крупнейшим рынком для автомобилей марок BMW и Mini. Совокупные продажи BMW составили 335,8 тыс. шт. (+7,1%, в 2006г. — 313,6 тыс.). BMW стал самым популярным европейским брендом премиум-класса у американских покупателей (293,8 тыс., в 2006г. — 274,4 тыс., прирост — 7,1%).

Второе место в географии продаж BMW после США занимает рынок Германии — 284,5 тыс. (в 2006г. — 296,9 тыс.). Спад на 4,2% здесь связан с увеличением НДС и с дискуссиями по проблемам выбросов CO2. Однако BMW продемонстрировала лучший среди германских автопроизводителей результат, поскольку общее снижение сбыта автомобилей в ФРГ составило 9,2%.

Великобритания заняла третье место, где было реализовано почти 173,7 тыс. автомобилей (+12,8%, в 2006г. — 154 тыс.), затем идут рынки Италии — 107 тыс. (+10,9%, в 2006г. — 96,5 тыс.), Испании — 72,9 тыс. (+15,6%, в 2006г. — 63 тыс.) и Франции — до 65,1 тыс. (+23,1%, в 2006г. — 52,9 тыс.). Позитивные результаты в 2007г. зафиксированы на быстро растущих рынках КНР, где продажи достигли 51,6 тыс. автомобилей (+41,9%, в

2006г. — 36,4 тыс.), России — до 14,7 тыс.шт. (+54,7%, в 2006г. — 9,5 тыс.) и Индии — 1,4 тыс. (в 2006г. — 257 шт.).

Несмотря на положительные результаты, в целях сохранения позиций в конкурентной борьбе с германским концерном Daimler AG группа BMW объявила осенью 2007г. о принятии новой стратегии и плана реструктуризации автогиганта, а также о снижении к 2012г. производственных затрат на 2/3. Сокращение расходов позволит компании поднять валовую прибыль к 2012г. на 8-10%. В качестве инструментов для снижения затрат называется переход к использованию более дешевых материалов, а также привлечение большего числа рабочих по временным контрактам. Группа надеется сэкономить с 2009г. по 2012г. до 4 млрд. евро.

По заявлению финансового управляющего BMW М. Ганала, за счет сокращения нескольких тысяч постоянных рабочих и привлечения на их место временных работников со сдельной оплатой планируется экономить до 500 млн. евро в год. При этом уволенным сотрудникам будут выплачены единовременные компенсации или оформлен досрочный выход на пенсию.

Еще 750 млн. евро в год принесет унификация агрегатов и деталей и переход на модульный принцип, при котором автомобили разных моделей будут иметь одинаковые крупные узлы. Для большей экономии концерн может унифицировать свои комплектующие с аналогичными деталями других компаний.

В фев. BMW объявила о сокращении 8,1 тыс. рабочих мест, в т.ч. 5 тыс. временно нанятых сотрудников и 2,5 тыс. штатных работников. Еще 600 чел. будут сокращены в зарубежных подразделениях.

На предприятиях «BMW» работают 108 тыс.чел., в т.ч. 80 тыс. — в Германии. Автомобили BMW выпускают на 7 крупных заводах, 5 из которых расположены в Германии, по одному — в США и КНР. Самый крупный автозавод в г. Дингольфинг (Бавария, Германия) ежедневно производит 1200 машин.

В перспективе концерн BMW намерен приобрести одного из продуцентов автокомпонентов. Руководство группы также форсирует планы создания своего четвертого бренда — экологически чистого городского автомобиля. Окончательное решение по этому вопросу будет принято лишь после 2010г. Это может быть и новый суббренд, т.к. группа располагает, например, марками «М» или John Cooper, а также владеет правами на такие мотоциклетные бренды, как Triumph и Riley и легендарную марку мотороллера Goggo, производитель которого, Hans Glas, был куплен BMW в конце 60гг. XXв. БИКИ, 24.5.2008г.

— В начале фев. 2008г. компания Volkswagen выпустила миллионный автомобиль, оснащенный роботизированной коробкой передач типа DSG с двумя сцеплениями. В 2007г. было продано более 400 тыс. таких трансмиссий, при этом спрос на них постепенно растет, поэтому компания планирует увеличить производство подобных КПП на 1750 шт. в день.

25% покупателей любой из моделей VW заказывают машину с КПП с двумя сцеплениями. Компания Volkswagen выпускает два варианта DSG — 6- и 7-ступенчатые. Применение двух муфт сцепления позволило сократить на несколько деся-

тых долей секунды время переключения передач, что способствует росту экономичности.

О своих планах разработать коробку передач с двумя сцеплениями также заявили Renault, Fiat, General Motors и Porsche, Ford, Volvo, BMW и Mitsubishi. БИКИ, 15.5.2008г.

— Компании Bosch Professional Tools и Ducati Corse продлили на 2008г. партнерство в серии World Superbike. В этом году Bosch снова представит линейку профессионального инструмента на трех итальянских мероприятиях Чемпионата мира по кольцевым мотогонкам серии World Superbike.

Демонстрационный грузовик Bosch с образцами оборудования посетит треки в мае, июне и сент.

Компания Bosch первой на рынке внедрила технологию литиевых источников энергии в профессиональных инструментах. Разработана серия приборов, работающих на литиевых батареях с напряжением 14,4-18 вольт.

Фанатов Ducati приглашают потестировать новейшие образцы инструментов Bosch для самых разных целей. Обещают подарить всем посетителям шуруповерты и устроить лотереи с призами. ИА Regnum, 11.5.2008г.

— Производитель автомобилей класса «люкс» Mercedes-Benz, который является подразделением немецкой компании Daimler AG, намерен унифицировать модели для того, чтобы сократить расходы, сообщила в субботу газета Automotive News Europe со ссылкой на члена совет директоров фирмы Томаса Вебера.

Mercedes-Benz планирует производить приводные системы, оси, тормоза и части электрической схемы таким образом, чтобы они подходили ко всем автомобилям марки Mercedes-Benz. Рейтер, 10.5.2008г.

— Daimler будет сотрудничать с автокомпаниями Jaguar и Land Rover, заявил глава германского автоконцерна Дитер Цетше. По его словам, Daimler мог бы поставлять британским брендам автомобильные комплектующие.

С марта 2008г. Jaguar и Land Rover принадлежат Tata Motors Ltd., купившей их у Ford Motor Co. за 2,3 млрд. Концерну Daimler принадлежит 7% акций индийского автогиганта, сообщает «Вести».

«Если (председатель совета директоров) Ратан Тата предложит нам поставлять комплектующие, мы открыты для переговоров», — сказал Цетше. По его словам, Daimler не собирается увеличивать долю в Tata. Цетше также рассказал, что в мае-июне Daimler примет решение о выпуске компактных автомобилей класса А и В в Восточной Европе. ИА Regnum, 5.5.2008г.

— Немецкий концерн Daimler намерен сотрудничать с британскими автостроителями Jaguar и Land Rover, сообщил глава Daimler Дитер Цетше в интервью, опубликованном в воскресенье в журнале Auto Motor und Sport. По словам Цетше, Daimler мог бы поставлять знаменитым брендам автомобильные комплектующие.

Jaguar и Land Rover принадлежат индийской компании Tata Motors Ltd, которая в марте купила их у Ford Motor Co за 2,3 млрд.долл.

Концерну Daimler принадлежит около 7% акций индийской компании. «Если (председатель совета директоров) Ратан Тата предложит нам поставлять комплектующие, мы открыты для пере-

говоров», — сказал Цетше, отметив, что его компания не планирует увеличивать долю в Tata.

Цетше также сообщил, что Daimler в мае-июне должен принять решение о производстве компактных автомобилей класса «А» и «В» в Восточной Европе. Рейтер, 5.5.2008г.

— Доналоговая прибыль BMW в I кв. снизилась на 24,8% из-за резкого увеличения резервов для обеспечения рисков, сообщила компания во вторник.

Прибыль до уплаты налогов упала до 539 млн. евро (844 млн.долл.), с учетом ранее объявленных расходов 236 млн. в связи со снижением продажных цен в США на ранее сданные в аренду автомобили и 40-млн. издержек на сокращение штата.

«Основываясь на оценке ситуации, BMW Group предполагает, что отчислений на обеспечение рисков, сделанных в I кв., будет достаточно до конца года», — говорится в заявлении крупнейшего в мире производителя автомобилей класса премиум.

Скорректированная маржа операционной прибыли выросла на 60 базисных пунктов до 6,4%. Аналитики ожидали, что доналоговая прибыль компании составит 855 млн. евро при выручке в 12,57 млрд. евро. Рейтер, 29.4.2008г.

— Германский автогигант Opel отзывает из эксплуатации 47 тыс. автомобилей для устранения дефектов. Об этом сообщил накануне представитель штаб-квартиры концерна в Рюссельсхайме, отметив, что речь идет о моделях Opel Astra G и Opel Astra H с бензиновыми двигателями объемом 1,6 литра мощностью 105 лошадиных сил.

Владельцам автомобилей этих моделей, выпущенных в период с 2003 по 2005 гг., будут направлены уведомления с просьбой прибыть в один из сервисных центров Opel для бесплатной проверки датчиков давления масла и замены дефектных приборов. По данным концерна, неисправность датчиков может привести к выбросу масла и появлению дыма, а в отдельных случаях — к возгоранию. Прайм-ТАСС, 22.4.2008г.

— Немецкий инженерно-технический холдинг MAN намерен расширить дилерскую сеть в России — до конца 2008г. планируется открытие 40 сервисных центров, а к концу 2010г. — 100. Сегодня компания открыла в Москве центральный офис — «Московский Дом — концерн MAN. Офис расположится в районе Лефортово и будет представлять собой единое представительство для всех сфер предпринимательской деятельности, обработки заказов и запросов. Открытие нового представительства MAN подчеркивает динамичность рынка России и стран СНГ. Объем принятых концерном заказов в РФ за 2007г. составил 709 млн. евро, что на 119% превышает показатели 2006г. Объем продаж MAN в России в 2007г. составил 471 млн. евро (+163%). www.metalinfo.ru, 16.4.2008г.

— Немецкий производитель грузовиков MAN планирует увеличить долю на растущем российском рынке тяжелого грузового транспорта и сократить отставание от шведских конкурентов Volvo и Scania, говорится в сообщении MAN.

Компания рассчитывает увеличить свою долю на рынке импортных грузовиков, где доминируют западноевропейские бренды, до 24% в этом году с 22% в 2007. «Россия стала важным двигателем дальнейшего роста группы MAN», — сказал генди-

ректор MAN Хакан Самуэльссон, выступая во время открытия офиса компании в Москве.

Чтобы достичь своей цели, MAN планирует в этом году увеличить количество торговых партнеров в России до 40 с 25, а к 2010г. довести их число в странах СНГ до 100.

Компания ожидает, что спрос на западноевропейские грузовики в России вырастет на 60% в этом году до 32 000-34 000 автомобилей, поддерживая в целом стагнирующий рынок. В прошлом году Россия импортировала из Западной Европы 20 300 грузовиков, а весь российский рынок грузовиков весом не менее шести т. вырос почти на четверть до 126 000 автомобилей. Рейтер, 16.4.2008г.

— Заметное повышение цен на новые автомобили зафиксировано в автосалонах Германии. По итогам 2007г. среднестатистический немец стал тратить на покупку авто на 1500 евро больше, чем в 2006г., пишет «Газета А». В среднем цены на подержанные автомобили на выросли 300 евро. ИА Regnum, 11.4.2008г.

— Брендовые продажи немецкого автоконцерна Volkswagen, крупнейшего в Европе, выросли более чем на 8% в I кв. 2008г. до 920.000 автомобилей, опередив рынок в целом, который увеличился на 1,8%, сообщила компания.

Volkswagen отметил сильные показатели на внутреннем рынке — в Германии, а также хорошие результаты в Китае, Бразилии и Аргентине. Продажи в Германии увеличились на 8% до 121 000 автомобилей.

«Рынок в целом развивается позитивно», — сказал директор Volkswagen по продажам и маркетингу в Германии Мартин Штангенберг, однако добавил, что вопрос о том, сможет ли компания сохранить подобную динамику продаж в течение всего года, остается открытым. Рейтер, 8.4.2008г.

— По данным отчета германского автомобильного концерна Volkswagen, его чистая прибыль в 2007г. выросла на 49,9% — до 4,12 млрд. евро по сравнению с 2,75 млрд. в 2006г. Операционная прибыль за указанный период выросла на 40,3% — с 4,38 млрд. до 6,15 млрд. евро, продажи — на 3,8% (со 104,88 млрд. до 108,9 млрд. евро). Результаты финансовой деятельности компании оказались выше прогнозов аналитиков. Сумма продаж только автомобилей указанного бренда в 2007г. увеличилась на 7,9% — до 6,19 млрд. евро. Расширились продажи автомобилей всех 8 марок, принадлежащих концерну. Наиболее значительно в количественном исчислении в минувшем году выросли продажи автомобилей марки Volkswagen — на 7,8% — до 3,66 млн. шт., Audi — на 6,5% — до 964 тыс.шт. и Skoda — на 14,6% — до 630 тыс.шт.

Важным событием для концерна является пуск сборочного производства на новом автозаводе в Калужской обл. (Россия). Его российское дочернее подразделение — ООО Automotive Components International RUS планирует строительство отдельного завода для сборки узлов и агрегатов, в т.ч. коробок передач и двигателей. Предусматривается создание полного технологического цикла производства узлов и агрегатов, включая обработку, сборку и контрольные испытания готовой продукции.

В начале марта 2008г. совет директоров германской компании Porsche заявил, что решил довести долю в капитале Volkswagen (VW) с нынешних 31% до 50% плюс одна акция. Сумма сделки составит

10 млрд. евро. Данное решение стало возможным благодаря отмене Высшим европейским судом закона о Volkswagen, который лимитировал доли акционеров и уравнивал в правах всех акционеров концерна, владеющих 20 или более процентами акций, а также давал право правительству земли Нижняя Саксония единолично решать все наиболее важные вопросы, касающиеся деятельности компании. По мнению суда, закон не защищал VW от поглощения иностранными корпорациями, а лишь мешал нормальному ведению бизнеса, ограничивал свободное движение капитала и приток инвестиций. После покупки такого пакета акций Porsche сможет получить возможность полностью контролировать деятельность VW, при этом все немецкие бренды концерна останутся самостоятельными.

Накануне обнародования решения Porsche, совет директоров автоконцерна Volkswagen в свою очередь заявил о повышении своего акционерного присутствия в компании Scania (Швеция), в следствии чего концерн Volkswagen станет крупнейшим акционером шведского производителя грузовиков. Благодаря этой сделке (оценочной стоимостью от 4,36 млрд. до 4,5 млрд. евро), VW увеличит принадлежащий ему пакет голосующих акций Scania с 37,98 до 68,6%, а его доля в уставном капитале шведской компании составит 37,7%.

Крупнейший по объемам продаж автомобилестроительный концерн в Европе – Volkswagen договорился с финансовыми компаниями Investor AB и Wallenberg Foundation о выкупе принадлежащих им 134,7 млн. акций Scania. Сумма сделки еще должна быть одобрена европейскими регуляторами. Между тем компания Investor сообщила, что VW согласился заплатить 21,39 евро за акцию (1,88 млрд. евро за весь пакет). Инвестиционный фонд Wallenberg Foundation, которому принадлежат 5,8% акций и 10,6% голосующих акций Scania, согласился продать свой пакет по той же цене – 21,39 евро за акцию. Scania сохранится как отдельный бренд и самостоятельное предприятие.

По мнению аналитиков, увеличение доли VW в Scania может открыть дорогу к новым переговорам о создании альянса крупнейшими европейскими производителями грузовиков. В него должна войти также германская компания MAN, которая долгое время пыталась добиться поглощения Scania. Немецкому концерну, в свою очередь, принадлежат 29,9% акций MAN. Таким образом, VW становится крупнейшим акционером как в MAN, так и в Scania. Двойная сделка может кардинально изменить структуру европейской автомобильной промышленности и создать крупнейший автоальянс стоимостью 150 млрд. евро. БИКИ, 5.4.2008г.

– Компания Bosch столкнулась с неожиданно резким ростом спроса на свою продукцию после введения экологических норм топлива Евро-3 и решила расширить свое производство в Энгельсе Саратовской обл., наладив там выпуск элементов систем впрыска для грузовых дизельных двигателей. Продукцию будут поставлять на Камаз, ГАЗ и Минский моторный завод (ММЗ).

Электронный инжектор на дизельном двигателе Евро-3 по конструкции существенно отличается от механического на Евро-2, он на 70% дороже, отмечает «Саратовбизнесконсалтинг».

С 2009г. предполагается наладить на заводе в Энгельсе выпуск компонентов для дизельных дви-

гателей – системы Commonrail и дизельных инжекторов, а также лямбда-зондов.

По мнению специалистов, мощностей в Энгельсе не хватит до 2015г., поэтому Bosch ищет новую площадку в России. ИА Regnum, 3.4.2008г.

– Автомобили Фольксваген, собранные в России, начали продаваться со значительной скидкой. Концерн таким образом поддержал тренд других производителей, предлагающих свои модели местного производства на рынок с дисконтом. С дисконтом будут продаваться модели Фольксваген, собранные на заводе в Калуге.

Максимальная скидка будет распространяться на джетта – 8%. Пассат подешевеет на 5%. Аналитики ждут снижения темпов роста спроса на иномарки. В прошлом году спрос вырос на 60% по отношению к 2006-му. Ожидания этого года – повышение продаж только на треть. Это главная причина скидок, – говорит начальник аналитического отдела АСМ-Холдинг Виктор Пашков: «Уже насыщение рынка наступило, будет падение спроса. Предчувствуя это, все предприятия собираются выходить на рынок с более благоприятными ценами».

Цена калужского пассата в зависимости от комплектации начинается от 650 тыс. руб., а самая дорогая версия стоит чуть дороже миллиона. Модель, собранная в Германии, стоит от 720 тыс. до 1 млн. 300-тыс. А вот модель Джетта будет иметь только российское происхождение. Ее цена варьируется от 580 до 800 тыс. руб.

Помимо Фольксвагена снижают стоимость продукции многие другие компании. Так на 8% подешевели две модели санк-енг, производимые Северсталь-авто, Тойота Камри упала в цене на 9%. Растущий в России спрос на иномарки вносит коррективы в планы производителей.

Фольксваген собирается увеличить максимальную мощность завода в Калуге со 115 тыс. автомобилей в год до 150 тыс. Прайм-ТАСС, 3.4.2008г.

– Немецкий автоконцерн Volkswagen начал продажи автомобилей Volkswagen Passat и Volkswagen Jetta российской сборки. Автомобили собираются на заводе Volkswagen в Калуге.

Цены на автомобили Passat российской сборки, в зависимости от двигателя и комплектации, снизились в диапазоне от 4% до 5,2%. В Калуге собирается Passat (в кузове «седан») со следующими двигателями: бензиновые 1,6 (102 лс) и 1,8TSI (160 лс); дизельные 1,9 TDI (105 лс) и 2 TDI (140 лс). Volkswagen Jetta будет поставляться на российский рынок только из Калуги. В Калуге собирается Jetta со следующими двигателями: бензиновые 1,6 (102 лс) и 1,4 TSI (140 лс); дизельные 1,9 TDI (105 лс).

Цены на автомобили Jetta российской сборки в зависимости от двигателя и комплектации снизились в диапазоне от 7,2% до 8%. За 2007г. на российском рынке через официальных дилеров было реализовано 37 тыс. 907 автомобилей марки Volkswagen – 32 тыс. 002 легковых и 5 тыс. 905 коммерческих. За аналогичный период 2006г. общее количество проданных автомобилей составило 22 тыс. 584 шт. – 19 тыс. 183 легковых и 3 тыс. 401 коммерческий. Росбалт, 1.4.2008г.

– Немецкий концерн Volkswagen бьет рекорды продаж своей продукции. Так, за прошлый год под этой маркой было продано 441500, что на 10,7% превышает результаты предыдущих лет.

«Успех продаж нашей продукции на международных рынках убедительно подтверждает, что выбранный путь развития нашей марки верен в долгосрочной перспективе. Это уже третий год подряд, за который мы по всему миру добиваемся прироста продаж, измеряемого двузначным числом», — заявил пресс-секретарь правления компании Штефан Шаллер. RosInvest.Com, 19.3.2008г.

— В рамках реализации совместного проекта ОАО «Татнефть» и компании Continental по организации на базе «Нижнекамскшины» производства грузовых и автобусных ЦМКШ мощностью 1,2 млн. шт. в год, немецкий партнер проведет омологацию (приведение технических характеристик товара в соответствие со стандартами страны-импортера) 5 новых марок технического углерода ОАО «Нижнекамсктехуглерод».

Кроме того, компания Continental проводит аудит ярославского ЗАО «Ярполимермаш-Татнефть». Это связано с получением «Ярполимермашема» статуса гарантированного поставщика немецкого предприятия для производств, которые оно организует в Европе и России, отмечает RSCnews. www.oilcapital.ru, 19.3.2008г.

— Как сообщает агентство AFP, 3 марта 2008г. Совет директоров концерна Porsche одобрил увеличение доли компании в концерне Volkswagen с 31 до более чем 50% акций. Стоит отметить, что до недавнего времени покупка контрольного пакета VW была невозможна из-за действия т.н. «Фольксвагеновского закона» (Volkswagen Law), который уравнивал в правах всех акционеров концерна, владеющих 20 или более процентами акций, а также давал право правительству Нижней Саксонии единолично решать все наиболее важные вопросы, касающиеся деятельности компании.

В окт. прошлого года этот документ был отменен Европейским судом, по мнению которого закон не защищал VW от поглощения иностранными корпорациями, а лишь мешал нормальному ведению бизнеса, ограничивал свободное движение капитала и приток инвестиций. В начале текущего года правительство ФРГ представило проект нового «Фольксвагеновского закона», который в случае его принятия должен вернуть Нижней Саксонии право полностью контролировать работу VW, а также дать профсоюзу компании право накладывать вето на любые решения администрации, если они связаны с вопросами закрытия предприятий. В ответ на это Porsche направил в министерство юстиции страны письмо с просьбой не допустить принятия этого документа. Решение ведомства по этому вопросу пока не известно.

В ближайшие годы немецкий автомобилестроительный концерн BMW намерен сократить 8100 рабочих мест. В Германии под сокращение попадет 5000 сотрудников фирм по найму временных кадров, занятых на концерне, а также 2500 штатных сотрудников. Еще 600 мест будет сокращено за рубежом. О сокращениях было объявлено еще в дек. 2007г. в рамках программы по сокращению расходов. Главной причиной санации концерна являются слабые производственные показатели BMW по сравнению с конкурентами. В результате мер по экономии доход с оборота автоконцерна должен увеличиться к 2012г. на 8-10%. Всего на предприятиях BMW работают 108 000 чел., из них почти 80 000 в Германии. Производство автомоби-

лей осуществляется на семи крупных заводах. Пять из них находятся в Германии, по одному — в США и Китае. Самый крупный завод расположен в баварском городе Дингольфинг. Здесь ежедневно с конвейера 1200 автомобилей. www.eco-nomy.gov.ru, 15.3.2008г.

— Немецкий концерн Daimler собирается открыть производство городских и туристических автобусов в России и Китае. Чтобы обойти высокие таможенные пошлины на импортные автобусы, на первом этапе Daimler планирует организовать в этих странах монтаж автобусов премиум-класса из компонентов, произведенных в Германии, Турции или Южной Америке. На втором этапе концерн собирается покорить массовый рынок, организовав вместе с российскими предприятиями-поставщиками разработку и производство автобусов в соответствии с местными требованиями. www.economy.gov.ru, 15.3.2008г.

— Поставщик комплектующих для автоконцерна Mercedes — немецкая компания Ldrple одобрила ЧерМК «Северсталь» как надежного поставщика качественной металлопродукции. Компания Ldrple планирует уже в этом году разместить на ЧерМК дополнительные заказы на холоднокатанный и оцинкованный металлопрокат для производства деталей автомобилей Mercedes, Volkswagen, BMW и Porsche.

В окт. прошлого года представители Ldrple посетили Череповецкий комбинат с визитом, в ходе которого ознакомились с технологическим процессом производства продукции, составом оборудования, системой контроля качества продукции, передали свои требования по качеству продукции.

В янв. 2008г. первая пробная партия оцинкованного проката 1,25x1070 мм произведенного на «Севергале» из стали DX54D и пробная партия холоднокатаного проката из стали DC04 были отгружены клиенту. www.metalinfo.ru, 14.3.2008г.

— Автоконцерн BMW собирается открыть в России свой банк. Сейчас идет интенсивная работа по его формированию и подготовка документов на получение лицензии. Основной целью работы нового учреждения станет поддержание продаж автомобилей немецкого концерна в России.

В BMW надеются, что банк начнет работать в России уже в этом году. Он будет предоставлять кредиты желающим приобрести автомобиль баварского концерна. Оформить документы можно будет в любом дилерском центре. Эксперты считают, что немецкие банкиры вряд ли смогут предложить наиболее выгодные ставки по кредиту, но их условия вполне могут быть привлекательными, рассказал Business FM руководитель отдела кредитования и страхования автохолдинга «Мэйджор» Анар Шукуров — «Банки производители компенсируют ставки, которые заявляють скидками бонусными системами. У них более тесная связь с дилером, т.к. все происходит из одного кармана, это позволяет им предлагать лучшие программы и мотивировать дилеров».

В России уже работают собственные банки компаний «Тойота» и «Даймлер Крайслер». В скором времени открыть свои финансовые учреждения планируют Рено, нисан и форд. Однако пока действующие профильные банки не смогли завоевать серьезные позиции на рынке кредитования. В лучшем случае их ставки на полпроцента ниже, чем у конкурентов. Чаще всего они предлагают

стандартные для рынка — 11% в руб. и 9 в валюте. Однако в ближайшем будущем ситуация может измениться, — отметил Business FM вице-президент МДМ-банка Анатолий Крайников — «Это все занимает определенное время, построение процессов и так далее. Пока ни один из этих банков пока работать не начал. Когда они начнут работать — это перспектива нескольких лет, то российские банки, работающие в этом секторе, должны уже готовиться к этому неизбежному событию».

Российский рынок автокредитования развивается динамично. Этим и объясняется интерес к нему западных банков. Сегодня 40% иномарок российские покупатели берут в кредит. Причем в стране потенциал для роста не исчерпан. В Европе в долг приобретены 70% машин, а в США 90.

Общий объем автомобильного рынка в России сегодня составляет 30 млрд.долл.

В прошлом году продажи БМВ в России выросли в полтора раза. Немецкий концерн принял решение увеличить объем производства на заводе в Калининграде. В этом году в России планируется собрать 6 300 автомобилей, что на 40% выше показателя прошлого года. Прайм-ТАСС, 7.2.2008г.

— Skoda начинает продажи через дилерскую сеть автомобилей отечественной сборки с завода концерна Volkswagen в Калуге, говорится в сообщении российского подразделения компании. «Дальнейшие планы предусматривают в 2008г. сборку 66 тыс. автомобилей обеих марок на первом завершеном производственном участке», — отмечается в пресс-релизе.

В 2009г., когда будет введена в строй вторая очередь строительства, имеющая собственный цех окраски, кузовной и сборочный цеха, завод сможет выпускать до 150 тыс. автомобилей в год. «Общий объем инвестиций составит 500 млн. евро», — сообщает компания.

После завершения последней очереди строительства новый завод в Калуге, занимающий площадь 400 га, получит собственную ж/д ветку, по которой на производство будут поставляться детали и компоненты. Соглашение о строительстве завода по производству автомобилей Skoda и Volkswagen было подписано в мае 2006г., а открылось это предприятие 30 нояб. 2007г. РИА «Новости», 1.2.2008г.

— Продажи Porsche выросли в I пол. 2007/8 фин. г., согласно предварительным результатам, на 19%, а выручка — на 14%, но окончательные данные будут опубликованы только в марте, когда Volkswagen представит свои показатели за IV кв. Выручка самой прибыльной автомобильной компании в мире выросла до 3,5 млрд. евро (5,1 млрд.долл.), а продажи — до рекордных 46.600 автомобилей, согласно предварительным данным.

Глава компании Венделин Видекинг сказал, что «за исключением неожиданного поворота событий, мы опять достигнем такого высокого результата, что будет сложно сдержать слезы радости». Видекинг не видит препятствий для увеличения доли в концерне Volkswagen до контрольной. Сейчас Porsche принадлежит 31 процент акций концерна. «Никто нам не мешает сделать следующий шаг, если мы этого захотим, даже совет профсоюзов Volkswagen», — сказал он. Рейтер, 25.1.2008г.

— На заводе Opel в Айзенахе выпущен 10-млн. автомобиль Opel Corsa. В присутствии министра

экономики Германии Михаэля Глосса и премьер-министра земли Тюрингия Дитера Альтхауса актриса Эстер Швайнс торжественно выехала с конвейера на юбилейном автомобиле. Им оказалась версия Corsa ecoFLEX 1.3 CDTI, выброс CO2 у которой составляет всего 119г/км.

Завод в Айзенахе был запущен в 1992г. В авг. 2006г. началась подготовка производства модели Corsa, на новые производственные мощности было затрачено 150 млн. евро. На сегодня с учетом автомобилей, выпущенных на испанском заводе в Сарагосе, продано 550 тыс. машин новой модели Corsa.

В 2007г. в Германии эта модель стала самой популярной в классе особо компактных автомобилей — их было зарегистрировано 79000. Версия Corsa ecoFLEX дебютировала на выставке IAA в сент. 2007г. Она отличается особо низким уровнем потребления топлива и выброса CO2. Это первый автомобиль в производственной программе ecoFLEX — самый экономичный и экологичный из всех линеек Opel. ИА Regnum, 25.1.2008г.

— Концерн Daimler AG решил начать выпуск автомобиля Maybach 62 Landulet, впервые представленного в 2007г. на автосалоне в Дубаи, а затем и на автошоу в Детройте. Компания официально заявила о том, что первая демонстрационная модель уже продана.

Серийный выпуск открытой версии роскошного седана начнется в 2008г., хотя пока точные сроки и количество планируемых к выпуску машин неизвестны. QX9 отмечает плохие продажи в Австралии и общий недостаток интереса к марке Maybach. За 2007г. продажи Maybach составили всего 400 автомобилей. Стоимость автомобиля составит 1,19 млн.долл., причем выпустят всего несколько сотен Maybach Landulet. ИА Regnum, 24.1.2008г.

— Volkswagen отзывает из эксплуатации 27 тыс. автомобилей для устранения дефектов. Об этом сообщил представитель штаб-квартиры концерна в Вольфсбурге, отметив, что речь идет о моделях Golf Variant и Jetta.

Владельцам автомобилей этих моделей, выпущенных с 8 янв. 2007г. по 9 янв. 2008г., направлено уведомление с просьбой прибыть в один из сервисных центров Volkswagen для бесплатной проверки и устранения дефекта электронной системы, следствием которого может стать возгорание.

По итогам 2007г. на российском рынке через официальных дилеров было реализовано 37 тыс. 907 автомобилей марки Volkswagen — 32 тыс. 002 легковых и 5 тыс. 905 коммерческих. За 2006г. общее количество проданных машин составило 22 тыс. 584 шт. — 19 тыс. 183 легковых и 3 тыс. 401 коммерческий автомобиль. 24.1.2008г.

— Концерн Volkswagen официально объявил о презентации нового серийного мини-вэна Routan на фев.ском автосалоне в Чикаго. Модель будет поставляться исключительно на североамериканский рынок. Имя Routan образовано сложением слов route (англ. «шоссе») и суффикса an, который указывает на родство с аналогичными европейскими моделями Sharan и Touran, пишет «Автоцентр». Автомобиль разработан совместно с Chrysler и будет производиться на их заводе в г. Виндзор (провинция Онтарио, Канада). Дизайн мини-вэна будет выполнен в фирменном стиле современной линейки VW, но с учетом специфики рынка США,

так что машина длиной более пяти м. легко вместит семь пассажиров. По неофициальной информации, новинка будет базироваться на платформе Chrysler Town&Country/Dodge Grand Caravan и получит бензиновые двигатели V6 объемом почти 4 л. Начало продаж запланировано на осень 2008г. Такие модели, как седан-купе Passat CC и новый Routan, призваны укрепить позиции VW в Америке и обеспечить рост продаж до 800 тыс. машин к 2018г. ИА Regnum, 20.1.2008г.

— Немецкая компания Borgward, обанкротившаяся в 1961г., собирается снова начать производство автомобилей. Возродить компанию планирует Кристиан Боргвард, внук основателя компании Карла Боргварда. Он намерен при помощи нескольких инвесторов, включая ключевых азиатских игроков, начать работу в Бремене, где когда-то располагалась штаб-квартира компании.

По словам Боргварда, сейчас проводятся испытания прототипа, а выпускать автомобиль будут либо на вновь построенном заводе, либо на заводе другой компании, например Kagmann или Magna Steyr. Боргвард рассчитывает продавать 50 тыс. машин в год, по цене 65-90 тыс. евро, пишет Mobile.Su.

Боргвард заявляет, что новая машина сможет конкурировать с Audi A6, Mercedes E-Class и BMW 5. Но на вопрос, будет ли новый автомобиль показан на каком-нибудь автошоу в ближайшие два года, он отвечает, что «совершенство требует времени». ИА Regnum, 19.1.2008г.

— Премьера кабриолета BMW 1-series 2008 модельного года состоялась на автосалоне в Детройте. На североамериканском рынке цена модели 128i стартует от 33,875 тыс.долл., а модель 135i стоит 39,875 тыс.долл., пишет журнал «За рулем». Версия 128i получит 3-литровый двигатель с шестью цилиндрами мощностью 230 л.с. Модель 135i оснастят 300-сильным мотором объемом 3 л. По словам представителей BMW, разгон до 100 км/ч займет 5,6 секунды. ИА Regnum, 18.1.2008г.

— Глава концерна Daimler AG Дитер Цетше заявил, что выпуск кроссовера-универсала Mercedes-Benz R-class было большой ошибкой. Производитель рассчитывал выпускать 50 тыс. автомобилей в год, но машина совершенно не заинтересовала покупателей. Даже на американском рынке, где покупатели любят большие автомобили, пишет Autonet. Ни скидка в 5 тыс.долл., ни установка дополнительного ряда кресел не помогли поднять продажи. ИА Regnum, 17.1.2008г.

— Групповые продажи Volkswagen, четвертого по величине автопроизводителя в мире, выросли в 2007г. на 7,9% до рекордных 6,189 млн. машин. Также компания повысила прогноз продаж в 2008г. «Рост продаж будет, но достигнет ли он снова 8%, я сказать не могу», — заявил репортерам исполнительный директор компании Мартин Уинтеркорн во время автошоу в Детройте. Он добавил, что доналоговая прибыль превысила ожидаемые 5,1 млрд. евро (7,54 млрд.долл.), но не сказал насколько.

Все 8 брендов, принадлежащих Volkswagen, улучшили результаты продаж по сравнению с 2006гг. Продажи флагмана компании, бренда VW, выросли на 7,8% до рекордных 3,66 млн. автомобилей, благодаря рынкам Бразилии, Китая, а также Центральной и Восточной Европы, где резко вырос спрос.

Продажи Audi увеличились на 6,5% до 964 200 единиц. Испанскому подразделению компании, SEAT, удалось продать всего на 0,4% больше машин, чем в 2006г., а продажи чешского бренда Skoda подскочили на 14,6% до 630 000 автомобилей. Продажи коммерческих автомобилей, фургонов Caddy и Crafter, выросли на 10,7% до 488 700 ед. Продажи автомобилей Bentley увеличились на 6,7%. Lamborghini удалось продать 2.400, а Bugatti — 81 автомобиль. Рейтер, 14.1.2008г.

— Дилеры Rolls-Royce прекратили принимать новые заказы на этот автомобиль из-за слишком высокого спроса. По данным Financial Times, портфель заказов Rolls-Royce, входящей в немецкий автостроительный концерн BMW, заполнен до середины 2009г.

В нынешнем году головной завод компании произвел почти тысячу автомобилей или на четверть больше, чем в 2006г. А в наступающем году будет собрано как минимум 1100 автомобилей, пишет газета.

Спрос на Rolls-Royce, который считается одной из самых роскошных автомашин в мире, поддерживается в первую очередь за счет быстро развивающихся экономик. Так, в нынешнем году в Китай поставлено 100 автомобилей, а до 2003г. в эту азиатскую страну не поставлялось ни одного. Цена моделей автомобиля достигает 600 тыс.долл. Прайм-ТАСС, 27.12.2007г.

— Немецкий автомобильный концерн Volkswagen AG планирует до 2010г. вложить 28,9 млрд. евро в строительство новых заводов, разработку новых моделей и расширение продаж. Трехлетний инвестиционный план компании был утвержден на заседании наблюдательного совета Volkswagen.

Из этой суммы 13,8 млрд. евро предполагается вложить в разработку новых и модернизацию существующих моделей. Концерн намерен в течение ближайших трех лет вывести на рынок 12 новых моделей автомобилей и к 2010г. увеличить объем продаж до 8 млн. автомобилей с нынешних 6 млн. Volkswagen ведет строительство двух заводов в России и Индии, призванных упрочить позиции компании на рынках этих стран. В совместные предприятия в КНР планируется в течение трех лет инвестировать 2,1 млрд. евро.

Прибыль до налогообложения у Volkswagen за 9 месяцев 2007г. выросла в 5 раз — до 4,73 млрд. евро по сравнению с 937 млн., полученными за аналогичный период прошлого года. Продажи за 9 месяцев текущего года увеличились на 5,1% и составили 80,96 млрд. евро против 77,03 млрд. за аналогичный период 2006г.

Руководством немецкой компании сделаны заявления о планах увеличения своего глобального объема производства на 10% ежегодно, сохраняя при этом численность занятых в Германии на существующем уровне.

По мнению руководства компании, в 2009г. Россия станет крупнейшим автомобильным рынком в Европе, а в 2008г. займет второе место после Германии. К 2011г. российский спрос на автомобили, по прогнозу, достигнет 3,3 млн. шт. ежегодно.

В нояб. 2007г. Volkswagen AG запустила опытный сборочный участок на автозаводе в Калуге. Первоначальные инвестиции в строительство нового предприятия составят 370 млн. евро, затем они будут увеличены до 500 млн. Здесь в 2009г.

планируется начать производство полного цикла. Соглашение о строительстве этого завода на территории в 400 га было подписано в мае 2006г., в окт. того же года начались строительные работы, которые осуществляются российским филиалом автоконцерна – ООО «Фольксваген Рус». Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) предоставил заемные средства на строительство завода в 26,2 млрд. руб. (750 млн. евро). Доля самого банка составила 5,2 млрд. руб. (сроком на 10 лет), еще 21 млрд. руб. сроком на 8 лет предоставили 11 банков. Также ЕБРР приобрел долю акций завода на 30 млн. евро.

Первоначальная производственная мощность предприятия в 2009г. составит 115 тыс. автомобилей в год. По планам компании, затем мощность завода возрастет до 150 тыс.шт., а в перспективе при благоприятной конъюнктуре может быть удвоена. В 2008г. здесь будет собрано 66 тыс. автомобилей.

Оборудование производственных мощностей начнется в ближайшие месяцы. Кузовной и сборочный цеха, а также цех окраски планируется запустить в 2009г. В целях налаживания транспортного обеспечения сюда скоро проведут собственную ж/д ветку и «реанимируют» расположенный неподалеку местный аэропорт. На автозаводе планируется собирать модели Skoda Octavia, Volkswagen Passat, Golf, Polo и другие, но не планируют сборку ни Audi, ни Seat. Собранные здесь автомобили будут предназначены только для российского рынка. Комплекующие для сборки будут поставляться с заводов Volkswagen из Словакии и предприятия Skoda из Чехии. Компания обсуждает с областным руководством возможность строительства кластера по производству компонентов и автозапчастей. БИКИ, 20.12.2007г.

– Мировые продажи легковых автомобилей марки Volkswagen выросли на 10,3% в годовом исчислении в нояб. 2007г. до 324.000 ед., сообщил немецкий автоконцерн.

За первые 11 месяцев 2007г. брэндовые продажи автомобилей VW в мире выросли на 8,8% до 3,37 млн.ед. Рейтер, 17.12.2007г.

– Немецкий автомобильный рынок, скорее всего, немного восстановится в 2008г. после крайне низкого уровня продаж в 2007г., поскольку немецкие потребители планируют заменить свои быстро стареющие машины.

Немецкая автомобильная отраслевая ассоциация VDA сообщила в четверг, что в 2008г. количество регистраций новых машин, вероятно, вырастет как минимум до 3,20 млн.ед. с ожидаемых в этом году 3,17 млн.ед. Рейтер, 6.12.2007г.

– ОАО «Камаз» (КМАЗ) и Knorr-Bremse Systeme fur Nutzfahrzeuge GmbH подписали соглашение о создании в Набережных Челнах совместного предприятия по выпуску тормозных механизмов. Об этом говорится в сообщении российской компании. Предполагается, что СП начнет работу в 2008г.

Это уже третье производство в Набережных Челнах, созданное «Камазом» совместно с ведущими мировыми производителями автомобильных компонентов. Декларация о намерениях по созданию СП «Кнорр-Бремзе Кама» по выпуску тормозных механизмов в Набережных Челнах была подписана 14 марта 2007г.

В соответствии с инвестиционным проектом СП, с равными долями сторон в уставном капитале и общей площадью 6090 кв м поначалу будет располагаться на производственных площадях Камского индустриального парка «Мастер».

В 2008г. оно начнет выпускать барабанные тормоза (ему будет передано производство на автомобильном заводе «Камаза»), дисковые тормоза, гасители крутильных колебаний, автоматические регуляторы регулирования для барабанных тормозов.

Через 3г. предполагается перевести СП на новые площади, обеспечивающие свободный доступ всех партнеров, его производственные площади увеличатся до 40 тыс. кв м. При этом расширится и номенклатура выпускаемых автокомпонентов. Годовые объемы выпуска каждого из изделий исчисляются сотнями тысяч единиц.

Доля заказов «Камаза» на них останется в течение этого периода примерно на одном уровне – 70%. Остальная продукция будет реализовываться на российском рынке. Инвестиции в оборудование составят 25 млн. евро. Прайм-ТАСС, 4.12.2007г.

– Knorr-Bremse Systeme fur Nutzfahrzeuge GmbH и ОАО «Камаз» подписали сегодня соглашение о создании совместного предприятия по выпуску тормозных механизмов, сообщили ИА «Росбалт-Приволжье» в пресс-службе ОАО «Камаз». Предприятие будет расположено в Набережных Челнах. Это уже третье производство в городе, созданное «Камазом» совместно с ведущими мировыми производителями автомобильных компонентов.

Подобная тенденция свидетельствует о стремлении автозавода внедрить современные технологии до массового прихода на отечественный рынок зарубежных производителей грузовых автомобилей, отмечается в сообщении пресс-службы. «Это положительный сигнал для инвесторов, свидетельствующий об устойчивом развитии российской компании», говорится в сообщении. Подобное сотрудничество будет взаимовыгодным: «Камаз» получит доступ к немецким технологиям, а его немецкий партнер – стабильный рынок сбыта.

Предполагается, что СП начнет работу в 2008г.

СП «Кнорр-Бремзе Кама» – третье предприятие в Набережных Челнах с участием «Камаза» и ведущих мировых производителей автомобильных компонентов. В 2005г. было создано ООО «ЦФ Кама», в 2006г. – ООО «Камминз Кама».

Knorr-Bremse Systeme fur Nutzfahrzeuge GmbH – одно из основных подразделений известной компании Knorr-Bremse AG (АО «Кнорр-Бремзе»), мирового лидера среди поставщиков тормозных систем и систем управления для ведущих производителей транспортных средств, ведущего инновационного разработчика прогрессивных электронных и пневматических систем. Офис подразделения находится в г.Мюнхен, столице германской земли Бавария. В 2006г. продажи по всему миру составили 3,1 млрд. евро при общей численности работающих 13 тыс.чел.

Группа «Кнорр-Бремзе» – давний партнер и поставщик «Камаза». Продукция его дочерних предприятий активно используется в автомобилях Камаз. Компания сделала серьезные инвестиции в адаптацию своего тормозного оборудования к российским требованиям. Такая же работа ведется

и по всему спектру продукции, предлагаемой для потребителей в России.

Производственное объединение «Камаз» было основано в 1969г. Первый автомобиль сошел с конвейера 16 фев. 1976г. В июне 1990г. «Камаз» стал первым акционерным обществом в стране. Сейчас группа «Камаз» – крупнейшая автомобильная корпорация Российской Федерации, она входит в первую десятку производителей грузовиков полной массой свыше 14 т. и занимает 8 место в мире по объемам выпуска дизельных двигателей. Производственные мощности предприятия (в год): грузовые автомобили – 50 тыс., силовые агрегаты – 75 тыс., автобусы – 1000. Качество продукции «Камаза» обеспечивается системой качества, отвечающей требованиям международного стандарта ИСО 9001-2000.

Уставный капитал «Камаза» составляет 39,3 млрд. руб. Самые крупные пакеты акций принадлежат государству и коммерческим банкам. 4.12.2007г.

– Руководители ОАО «Камаз» и германской компании Knorr-Bremse AG подписали во вторник в Казани соглашение о создании в Набережных Челнах совместного предприятия по выпуску тормозных систем. На церемонии подписания документа присутствовал президент Татарстана Минтимер Шаймиев.

«Кнорр-Бремзе Кама» – это уже четвертое СП, организованное нами («Камазом») с немецкими компаниями. «Камаз» прекращает самостоятельно работать по тормозным системам и полностью переводит их производство на совместное предприятие. Мы рассчитываем, что таким образом сумеем повысить конкурентоспособность нашей продукции», – сообщил после подписания соглашения гендиректор ОАО «Камаз» Сергей Когогин.

По его словам, новое предприятие начнет выпускать продукцию в 2008г., а к 2012г. его оборот должен составить более 100 млн. евро. Здесь планируется производить 476 тыс. барабанных тормозов, 213 тыс. дисковых тормозов, 108 тыс. тормозных камер, 240 тыс. гасителей крутильных колебаний и 543 тыс. автоматических регулировочных рычагов в год. Продукция СП будет потребляться не только «Камазом» (тормозными системами нового предприятия будут комплектоваться все грузовики), но и другими российскими производителями автомобильной техники. «Мощности завода выше, чем потребности «Камаза», – отметил Когогин.

«У нас есть уверенность, что мы завоюем потребителей на российском рынке и станем крупнейшим в России производителем тормозных систем к грузовым автомобилям», – заявил председатель наблюдательного совета Knorr-Bremse AG Хайнц-Герман Тиле.

Как отметил председатель правления Knorr-Bremse AG Раймунд Клинкнер, стороны будут иметь равные доли в уставном капитале предприятия.

Первоначально СП будет располагаться на площадях Камского индустриального парка «Мастер». Инвестиции в оборудование составят 25 млн. евро. С выходом на достаточные объемы производства, добавил Когогин, планируется построить отдельный завод в Набережных Челнах. В рамках СП предполагается создать инжиниринговый

центр, который будет заниматься разработкой новой продукции. Когогин также сообщил, что по данному СП «Камаз» подписал меморандум с минэкономразвития РФ на оформление режима промышленной сборки.

Декларация о намерениях по созданию СП «Кнорр-Бремзе Кама» по выпуску тормозных механизмов в Набережных Челнах была подписана 14 марта 2007г. РИА «Новости», 4.12.2007г.

– Автомобильный концерн Volkswagen заявил о своих планах стать самой прогрессивной компанией. В ближайшее время немецкий производитель собирается вложить в развитие машинного производства 28 млрд. Euro. 9,5 млрд. из них уйдут только на марку Volkswagen.

Благодаря таким серьезным инвестициям в модернизацию производства, строительство новых предприятий и разработку новых автомобилей Volkswagen намерен в течение десяти лет увеличить продажи на мировом автомобильном рынке примерно вдвое, опередив таких конкурентов, как General Motors и Toyota, пишет Cardir. Если в 2007г. Volkswagen продал 6 млн. машин, то в 2008г. планирует продать уже 11 млн. автомобилей. ИА Regnum, 2.12.2007г.

– Баварский концерн BMW собирается выпустить новое поколение модели Isetta. В Европе эту маленькую смешную машинку прекрасно помнят, ведь для многих именно она была первым послевоенным автомобилем. Isetta выпускали с 1955 по 1962г. В свое время ее называли «автомобиль-пузырь», пишет QX9.

Это был первый и последний автомобиль компании BMW с тремя колесами. Хотя формально колес было четыре, но задние располагались так близко друг к другу, что представляли, по сути, единое целое. Двухместная Isetta длиной всего 2,4 м имела всего одну дверь, причем – спереди. Первые Isetta имели двигатель объемом 250 куб. см и мощностью всего 12 л.с.

Новое поколение Isetta получит четвертое колесо и традиционный вход сбоку, этого требуют элементарные правила безопасности. Машину оснастят современными моторами. Однако сохранится ее необычный внешний вид, двигатель, расположенный сзади, и относительно невысокая стоимость – 15 тыс. евро. ИА Regnum, 29.11.2007г.

– Компания Volkswagen открыла завод в Калуге стоимостью 500 млн. евро. Мощность завода составляет 115 тыс. автомобилей в год. Как заявил член правления Volkswagen Йохен Хайманн, в планах компании увеличить мощность завода до 150 тыс. автомобилей в год.

На заводе планируется собирать модели Skoda Octavia, Volkswagen Passat, Golf, Polo и другие. Сегодня был открыт сборочный цех. В 2009г. планируется начать производство полного цикла.

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) синдицировал кредит на строительство завода в 26,2 млрд. руб. (750 млн. евро). Сам банк выделил 5,2 млрд. руб. сроком на 10 лет, еще 21 млрд. руб. сроком на 8 лет предоставили 11 банков. Также ЕБРР приобрел долю акций завода на 30 млн. евро.

Перевозку комплектующих из Словакии и Чехии для сборки автомобилей в Калуге будет осуществлять компания «Трансконтейнер».

Напомним, соглашение о строительстве завода Volkswagen в Калужской обл. было подписано в

мае 2006г., в окт. того же года началась реализация проекта. www.metalinfo.ru, 28.11.2007г.

— Автомобильный концерн Volkswagen представил на автосалоне в Лос-Анджелесе совершенно новый дизельный двигатель как «самый экологически чистый в мире».

2,0-литровый 4-цилиндровый мотор с 4 клапанами на цилиндр выдает 140 л.с. мощности при 319 Нм крутящего момента. Впрыск топлива производится под высоким давлением, а катализатор отработанных газов снижает выбросы окиси азота на 90%. Турбодизель весьма экономичен: расход топлива на 30% ниже, чем у бензинового двигателя с аналогичными параметрами, сообщает Mashportal.

Новый двигатель будут устанавливать на автомобиль Volkswagen Jetta 2009 модельного года, продажи которого начнутся в III кв. 2008г. Как в связи с этим изменится цена модели, пока не сообщается. ИА Regnum, 26.11.2007г.

— Европейский суд во вторник признал незаконными положения законодательства ФРГ, ограничивающие возможности иностранных инвесторов по покупке германского автопроизводителя Volkswagen AG, сообщило агентство Ассошиэйтед Пресс.

В решении суда, в частности указывается, что положения так называемого германского закона о Volkswagen, которые предусматривают необходимость одобрения важных решений о судьбе компании не менее 80% акционеров, препятствуют свободному движению капитала.

Кроме того, Европейский суд также признал незаконным право правительства ФРГ и федеральной земли Нижняя Саксония назначать по два члена совета директоров крупнейшей в Европе автостроительной компании, владеющей такими известными мировыми брендами различных ценовых секторов, как Seat, Skoda, Audi и Lamborghini.

Основной причиной, по которой ранее руководство ФРГ приняло под давлением различных политических и профсоюзных лидеров страны «закон о Volkswagen, была необходимость защитить национального автопроизводителя от поглощения иностранными компаниями и сохранения рабочих мест для граждан страны.

В 2005г. Еврокомиссия подала иск к ФРГ в Европейский суд, требуя отмены «закона о Volkswagen, который, по мнению руководства ЕС, нарушает законодательство Евросоюза, гарантирующее равные права представителям деловых кругов всех 27 стран блока.

В середине этого года германский производитель автомобилей класса люкс компания Porsche увеличил свою долю в Volkswagen до 31%. В результате этой сделки Porsche и правительство федеральной земли Нижняя Саксония стали контролировать в общей сложности более 51% акций Volkswagen. РИА «Новости», 23.10.2007г.

— Российское ОАО «Промтрактор» — одно из ведущих предприятий концерна «Тракторные заводы» заключило с минпромэнерго контракт на создание трактора класса 5. Он был подписан 21 сент. 2007г. по итогам тендера министерства. По условиям конкурса, все работы по созданию и постановке техники в серию должны быть завершены до конца 2009г. Согласно контракту, предприятию будут выделены средства из федерального бюджета на сумму 150 млн. руб., из которых 25

млн. исполнитель получит в 2007г. Концерн «Тракторные заводы» выделяет на реализацию проекта 265 млн. руб., таким образом, его общая стоимость составит 415 млн. руб. Концерн готов задействовать для его скорейшего воплощения не только «Промтрактор», но и другие свои предприятия, в частности Волгоградский тракторный завод, где планируется наладить сборку нового гусеничного трактора.

Технику производства ОАО «Промтрактор» на российском и международном рынке представляет торгово-сервисная компания «Четра-Промышленные машины».

По итогам аудита, проведенного организацией TUV Rheinland InterCert (Германия), «Четра 11», «15», «20» и «25», выпускаемые ОАО «Промтрактор», получили сертификаты соответствия нормам и стандартам Европейского Союза (Директива ЕС 98/37/ЕС).

Реализация запасных частей и комплектующих к зарубежной технике является важным направлением деятельности концерна «Тракторные заводы», которые находятся в ООО «Четра — Комплектующие и запасные части». Продукция поступает в 38 стран мира. В начале сент. 2007г. была осуществлена первая поставка запасных частей для техники Caterpillar и Komatsu на Филиппины.

ОАО «Кировский завод» (Россия) продолжает расширять географию совместных сборочных производств на территории СНГ. С 2008г. вместе с азербайджанским ООО «Кавказолдинг» компания начнет выпуск колесных экскаваторов, а позднее собирается наладить в этой республике еще и сборку тракторов. Партнеры учредили совместное предприятие «Кавказолдинг — Кировский завод», которое разместится на мощностях Сабирабадского ремонтно-механического завода (СРМЗ) в 180 км. юго-западнее Баку. Российской компании принадлежит 51% акций СП. С 2008г. оно начнет собирать колесные экскаваторы Воронежского экскаваторного завода (ВЭКС), лицензией на производство обладает одно из дочерних предприятий ОАО «Кировский завод» — НПП «Воронежский завод экскаваторов» (занимается сборкой аналогичной техники на мощностях самого ВЭКСа).

Первоначальные объемы производства составят 5 экскаваторов в месяц, но уже к концу 2008г. их предполагается увеличить вдвое. Партнеры также обсуждают проект сборки на СРМЗ с/х и промышленных тракторов марки «К-744», производящихся в Санкт-Петербурге на мощностях другого дочернего предприятия российской компании — ЗАО «Петербургский тракторный завод» (ПТЗ).

В марте 2007г. ОАО «Кировский завод» объявило о создании СП по выпуску тракторов «Кировец» с ТОО «Иволгаолдинг» (Казахстан). Уже в текущем году предприятие запланировало продать 150 машин. Развертывание сборочных производств в странах СНГ поможет компании закрепиться в этих регионах, а также позволит сэкономить на логистических и таможенных издержках. К 2011г. компания планирует увеличить годовую выручку до 15,3 млрд. руб.

В Узбекистане АО «Маргилон механика заводи» («Маргиланский механический завод») начало сборку с/х техники на основе комплектующих из КНР. Это стало возможным благодаря сотрудничеству с компаниями «Турумтав интернейшнл» и

«Байхайуамин». На предприятии собираются китайские мини-тракторы марки «Mag-EM-60» и мопеды. БИКИ, 20.10.2007г.

— Крупнейший в мире производитель автомобилей класса премиум BMW планирует продавать значительно больше 2 млн. машин в год к 2020г. и получить 10% доход до налогов и процентов в ключевом для компании автомобильном подразделении к 2012г.

В рамках новой стратегии BMW также сообщила в четверг о своей готовности к слияниям для стимуляции роста компании, добавив, что ее руководство в какой-то момент уже планировало покупку или открытие четвертой торговой марки.

Пообещав выплатить акционерам довольно высокие дивиденды за 2007г., компания также сообщила, что будет использовать денежные средства для выполнения своих обязательств по выплатам пенсий и, вероятно, начнет постепенно выкупать свои акции в ближайшие 12 месяцев.

В середине марта компания объявила первый пересмотр стратегии с 2001г., заявив, что будет действовать «без ограничений», имея в виду возможные слияния, несмотря на провальную попытку приобрести британского автопроизводителя Rover в 1994г.

Под руководством предыдущих президентов компании Хоакима Милберга и Хельмута Панке BMW получала большие прибыли в секторе розничных продаж, время от времени превышая рекордные объемы продаж с помощью новых моделей, таких как спортивная X3, модель 1 серии с кузовом «хэчбэк» и компактный ретро-автомобиль Mini.

Однако инвесторы теряли терпение, т.к. цена акций BMW была намного ниже котировок европейских конкурентов Volkswagen и DaimlerChrysler. Прибыли BMW в последние годы заметно отставали от прибылей конкурентов, хотя компания обвиняла в этом сильный евро и растущую стоимость материалов. Рейтер, 27.9.2007г.

— Трудности германского автопрома. Как пишет бывший главный экономист компании BMW Г. Беккер в своей книге «Перехитрили: как автомобильная индустрия ведет Германию к кризису», немецкие компании — производители автомобилей находятся в предкризисном состоянии и могут увлечь за собой всю национальную экономику. Из-за экспансии японских, южнокорейских и китайских автомобильных компаний рабочие места могут потерять до 400 тыс.чел. Автор приводит удручающие прогнозы продаж автомобильной продукции, которые наглядно подкреплены статистическими данными и анализом рынка. Книга заставляет удивляться, как этому сектору экономики все еще удается оставаться на плаву, не говоря уже о том, что прямо или косвенно она обеспечивает работой каждого седьмого жителя Германии.

Хотя местные автопроизводители добились более значимых результатов, чем их американские конкуренты, Г. Беккер считает, что вызов исходит совсем из других частей света, прежде всего от азиатских компаний, в числе которых японская Toyota Motor Corp., теснящая американский концерн General Motors на вершине мирового пьедестала, и китайские Chery Automobile и Geely Automobile Holdings.

Полемика, на котором будет определяться вопрос о том, кто выживет в автомобилестроительном секторе, назван Китай. В настоящее время предприятия КНР уже опережают немецкие по количеству автомобилей, сходящих с китайских конвейеров. Недалек тот день, когда немцы будут заказывать четырехдверные китайские машины в супермаркетах дисконтной сети Aldi Group по цене 3499 евро (4780 долл.) за шт.

Германский автомобильный рынок вот уже несколько лет находится в состоянии стагнации. По расчетам германской ассоциации Verband der Internationalen Kraft-fahrzeughersteller e.V. (VDIK), в 2007г. в Германии будет продано 3,25 млн. новых автомобилей, что на 150 тыс.шт. меньше, чем указывалось в изначальном прогнозе.

Перечисляется целая череда ошибок и упущенных возможностей немецких автопроизводителей в течение последних 10 лет. В особенности это относится к Volkswagen и DaimlerChrysler. Вот лишь некоторые из них: неумело проведенные слияния, оказавшие непомерно дорогостоящими и необходимыми только для удовлетворения самолюбия топ-менеджеров; неудачные коллективные трудовые соглашения; недальновидность в области, связанной с тенденцией стремления к экологичности автомобилей, приведшая к упущенным возможностям в секторе гибридных автомобилей; слишком явное внимание к дорогим игрушкам для насыщенных западных рынков вместо того, чтобы отдать предпочтение небольшим дешевым машинам, пользующимся спросом на рынках бурно развивающихся экономик Азии.

В частности, пока немцы занимались разработкой «дорогостоящих игрушек», японский Lexus стал самым продаваемым автомобилем повышенной комфортности в Германии. К 2006г. Toyota владела 52 предприятиями в 28 странах мира. В то же время Volkswagen производил автомобили лишь в 18 странах, причем преимущественно в Европе.

По мнению Г. Беккера, крах немецкой автомобильной индустрии не случится в одночасье. Его можно даже предотвратить, если сосредоточить свое внимание на технологиях, позволяющих сократить вредные выбросы. Однако если все останется как есть, то можно ждать потери до 400 тыс. рабочих мест, из которых 100 тыс. — это рабочие места в автосборочной промышленности, а остальные — в производстве комплектующих. БИКИ, 20.9.2007г.

— Брендовые продажи автомобильного концерна Volkswagen, четвертого в мире по величине автопроизводителя, должны вырасти по итогам года на 3,1% за счет рынков Бразилии, Аргентины и Китая.

«К концу года Volkswagen поставит 3,5 млн. автомобилей, больше, чем когда-либо», — сообщил глава компании по брендовым продажам и маркетингу Михаэль Керн.

Выпуск в пред.г. модели Eos — кабриолета с убирающейся жесткой крышей — помог повысить продажи на 10% до 3,4 млн. автомобилей.

За восемь месяцев года, брендовые продажи выросли на 8,3% до 2,4 млн. автомобилей. Рейтер, 20.9.2007г.

— Глава автоконцерна BMW Норберт Райтхофер выразил уверенность в прибылях компании за III кв., добавив, что BMW стремится получить в

2007г. более высокую операционную прибыль, чем в 2006. Беседуя с журналистами на международном автосалоне во Франкфурте-на-Майне, Райтхофер сказал, что без учета единовременных факторов «мы стремимся к операционной прибыли в 2007г. выше, чем в 2006г.».

По его словам, негативные эффекты, связанные с изменением курсов валют, в 2007г. будут меньше, чем в 2006 (666 млн. евро), тогда как затраты на сырье в целом сохранятся на уровне, близком к показателям прошлого года (178 млн. евро).

Райтхофер сказал, что BMW не ощущает негативного влияния кризиса в секторе кредитования subprime в США, и добавил, что убежден в хороших результатах компании в США в этом году. К категории subprime относятся кредиты, выданные заемщикам с низким уровнем кредитоспособности.

Глава концерна отказался говорить, планирует ли BMW какие-либо новые партнерские сделки и работает ли над схемами выкупа собственных акций, добавив, что до октября объявлений об этом не будет.

Райтхофер сказал, что BMW хочет остаться независимой компанией и что он настороженно относится к стратегическим альянсам, «поскольку они посягают на вашу гибкость». Он заявил, что физический объем продаж всех трех брэндов BMW достигнет рекордных показателей в 2007г., отметив, что значительный подъем ожидается во II пол. 2007г.

По словам Райтхофера, на внутреннем рынке — в Германии — продажи группы в 2007г. будут как минимум такими же, как в 2006г. (285.266 ед.). Позже глава маркетинга BMW Михаэль Ганаль сообщил, что объем продаж автомобилей Mini в этом году ожидается на уровне 220.000 ед. Рейтер, 11.9.2007г.

— Выручка Porsche Automobil Holding SE в 2006/2007 финансовом году, завершившемся в июле, выросла на 3,4%, свидетельствуют предварительные результаты компании. Результаты показали, что выручка росла быстрее, чем продажи автомобилей, и компания прогнозирует в следующем году достаточно стабильные продажи спортивных автомобилей.

Выручка составила 7,4 млрд. евро (10,20 млрд. долл.), совпав с прогнозами аналитиков, продажи выросли на 0,7% до 97.515 автомобилей. Рейтер, 11.9.2007г.

— Производитель автомобилей класса «люкс» Audi, принадлежащий немецкому автоконцерну Volkswagen, подтвердил во вторник, что планирует увеличить продажи и прибыль в 2007г. Глава Audi Руперт Стадлер ожидает, что его компания достигнет цели увеличения продаж до 950.000 ед. в этом году с 905.000 в прошлом.

В пятницу компания сообщила, что продажи выросли на 9,2% до 656.600 автомобилей за восемь месяцев 2007г., но рост замедлился в августе, частично, по причине сокращения рынка Audi в Германии. Чистая прибыль Audi в I пол. 2007г. выросла на 67% до 679 млн. евро, благодаря продажам новой модели внедорожника Q7 и второго поколения спортивного купе TT. Рейтер, 11.9.2007г.

— Автомобильная промышленность Германии, в которой занято 750 тыс.чел., является важнейшей отраслью национальной экономики и должна готовиться к будущему. Об этом говорится в суб-

ботнем видеообращении к гражданам канцлера ФРГ Ангелы Меркель, приуроченном к предстоящей здесь 13-23 сент. международной автомобильной ярмарке IAA-2007.

«Автомобильная промышленность готовится к будущему. Мы можем засвидетельствовать, что по сравнению с 70-ми годами выброс углекислого газа снизился в среднем на 40%, по сравнению с 90-ми годами — на четверть. Это означает, что у нас сегодня машины, которые намного более экологичны, несмотря на то, что они имеют больше комфорта, безопасности и больше весят. Это показывает, какими техническими возможностями мы обладаем», — указала канцлер ФРГ.

«Мировая конкуренция стала более жесткой, однако я уверена, что если немецкая автомобильная промышленность примет технические вызовы, будет сохранять и улучшать качество и не упускать из вида защиту окружающей среды, тогда у Германии будут не только стабильные рабочие места, но она и дальше сможет укреплять свою роль экспортера. Мы рассчитываем, что количество автомобилей, проданных в мире в последующие годы, возрастет. И немецкие компании должны в этом участвовать», — отметила глава правительства ФРГ. Прайм-ТАСС, 10.9.2007г.

— Продажи крупнейшего в мире производителя машин класса «люкс» BMW выросли в июле 2007г. на 20% в годовом исчислении на фоне высокого спроса на основной бренд BMW и бренд Mini, сообщила компания во вторник. Число поставленных покупателям автомобилей и грузовиков-пикапов выросло до 123.017 ед. за месяц. Продажи за семь месяцев 2007г. выросли на 6,5% в годовом исчислении до 853.202 машин. Рейтер, 7.8.2007г.

— Объем продаж автопроизводителя Audi AG, принадлежащего немецкому автоконцерну Volkswagen, в июле 2007г. увеличился на 9,2% до 81.000 автомобилей благодаря росту продаж на таких ключевых иностранных рынках, как Китай и Британия. Об этом компания Audi сообщила в понедельник.

За семь месяцев 2007г. поставки компании повысились в годовом исчислении на 9,7% до 590.000 автомобилей. «Мы ожидаем значительного увеличения (продаж) во II пол., например, благодаря автошоу во Франкфурте», — говорится в заявлении Ральфа Вейлера, возглавляющего отдел маркетинга и продаж Audi.

Компания к концу года намерена увеличить продажи, выручку и прибыль примерно на пять-шесть процентов, сообщил глава Audi Руперт Стадлер немецкой газете Welt am Sonntag.

К 2015г. компания Audi собирается стать лидером в секторе автомобилей класса «люкс» с ежегодным объемом продаж в размере 1,5 млн. авто.

В прошлом году компания продала 905.000 автомобилей и грузовиков, в т.ч. популярных вседорожников Q7. Стадлер ожидает, что в 2007г. число владельцев новых автомобилей Audi увеличится еще на 40.000-50.000 чел. Рейтер, 6.8.2007г.

— Совместное предприятие ОАО «Камаз» и немецкой компании ZF Friedrichshafen «ЦФ КАМА», выпускающее коробки передач, перешло в режим промышленной сборки. «ЦФ КАМА» и минэкономразвития РФ подписали инвестиционное соглашение о промышленной сборке автокомпонентов. Директор департамента планирования и координации блока развития ОАО «Камаз» Алек-

сандр Калмыков уточнил, что СП обязано выполнить два условия соглашения: в течение 36 месяцев выйти на проектные объемы и локализовать производство на 40%. В окт. прошлого года мощности СП достигли 5 тыс. КП в год. В этом году СП планирует выпустить 8 тыс. коробок передач. Локализация производства будет завершена до конца этого года. Идет монтаж импортного оборудования, на котором будет налажен выпуск комплектующих для коробок передач.

Соглашение с МЭРТом касается одного типа коробки передач, освоенной СП. «ЦФ КАМА» планирует начать выпуск в режиме промсборки еще четырех типов КП, рассчитанных на комплектацию грузовиков, оснащенных двигателями стандартов «Евро-2», «Евро-3» и выше. Одновременно с этим СП будет расширять мощности. К 2012г. инвестиции в проект «ЦФ КАМА» возрастут до 150 млн. евро, производственные площади будут расширены от 4 тыс. кв.м. до 30 тыс. кв.м. К этому сроку СП планирует выпускать 87 тыс. коробок передач (в 2006г. было выпущено 3 тыс. КП), выручка предприятия составит 260 млн. евро (в 2006г. — 13 млн. евро). www.metalinfo.ru, 6.8.2007г.

— Германия рассматривает возможность покупки «золотой акции» в европейском аэрокосмическом концерне EADS, сказала представитель правительства. Эксперты обсуждали разные варианты развития ситуации, при которой будет сохранен стратегический интерес Германии в EADS. Одним из вариантов является покупка «золотой акции» с правом вето, сказала представитель.

Месяц назад пресс-секретарь немецкого правительства Ульрих Вильгельм сказал, что введение «золотых акций» в европейском концерне EADS будет рассмотрено рабочей группой, которую сформируют акционеры концерна, Германия и Франция.

Правительство Франции напрямую владеет 15% EADS. Еще 7,5% принадлежат французской медиагруппе Lagardere, немецкий автоконцерн DaimlerChrysler контролирует 22,5% акций. Пакт о сотрудничестве гарантирует франко-германское равновесие в управлении концерном, но оставляет контроль за двумя промышленными конгломератами.

Российскому ВТБ принадлежит 5% акций EADS, и руководство подконтрольного государству банка говорит, что готово их продать, однако ждет увеличения котировок. Рейтер, 5.8.2007г.

— Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) планирует предоставить кредит на 750 млн. евро (1 млрд.долл.) на строительство российского завода немецкого концерна Volkswagen, сообщил банк.

Помимо одобренной в декабре прошлого года покупки доли в заводе на 292 млн. евро, ЕБРР предоставит российской дочке Volkswagen ООО Фольксваген Рус 750 млн. евро в рублевом эквиваленте, из которых сам даст до 250 млн., а остальное синдицирует на рынке.

Volkswagen строит под Калугой автозавод мощностью 115.000 легковых машин в год и ранее оценивал этот проект в 370 млн. евро (500 млн.долл.). Кроме того, компания обсуждает с властями возможность строительства в России завода по производству автокомпонентов. Рейтер, 31.7.2007г.

— Чистая прибыль автомобильной компании Audi, принадлежащей немецкому автоконцерну Volkswagen, выросла по итогам I пол. на 67% до 679 млн. евро (926,9 млн. долл.).

Рост чистой прибыли, превысивший рост операционной прибыли, которая выросла на 40%, стал возможным за счет прибыли с процентов от инвестиций в совокупности с прибылью от стоимости фьючерсов на сырье, сообщила компания. «Резкий рост продаж также будет отражен в показателях выручки и прибыли», — говорится в заявлении Audi.

Компания ожидает роста продаж и прибыли по итогам 2007г. после «значительных инвестиций капитала в расширение модельного ряда и модификаций двигателей, а также в расширение мировой сети дилеров и сервисных станций».

Чистые инвестиции компании в I пол. выросли на 80% до почти 1,82 млрд.долл. евро, что увеличило чистую ликвидность более чем на 50% до 7,12 млрд. евро. Чистая ликвидность всего концерна Volkswagen составляет 11,79 млрд. евро. Рейтер, 30.7.2007г.

— Концерн Volkswagen выиграл тендер на поставку 100 автомобилей Volkswagen Crafter в качестве маршрутных такси в Волгограде общей суммой около 5 млн.долл. Об этом рассказали в российском представительстве компании. Сумма контракта не разглашается. Стоимость одного автомобиля составляет примерно 50 тыс.долл.

По условиям договора, все 100 автомобилей будут переданы городу до конца текущего года. На данный момент десять Volkswagen Crafter вышли на самые протяженные городские маршруты. Водители городского транспорта получают их взамен отслуживших «Газелей».

Volkswagen Crafter позволяет перевозить 21 пассажира, сохраняя при этом дополнительное свободное пространство. Высота автобуса составляет 2 метра. Салон оснащен вентиляционным и аварийным люками, системой отопления и кондиционером с дефлекторами обдува по всей длине салона. Множество опций комплектации Crafter обеспечивают комфорт и безопасность во время движения в любое время года: поручень при входе в салон, электропривод двери, панорамное остекление, дополнительная шумоизоляция салона, магнитола, тонированные стекла и освещение салона. Прайм-ТАСС, 24.7.2007г.

— Немецкий производитель автомобилей класса «люкс» компания BMW не исключает реализации идеи приобретения других автопроизводителей или брендов в рамках стратегии реорганизации бизнеса, которая будет обнародована в этом году, сообщил финансовый директор компании Штефан Краузе.

«Возможность приобретений в принципе не исключается», — сказал Краузе в интервью немецкой газете Boerzen-Zeitung, опубликованном в четверг. «Развод с Rover 7 лет назад не привел к тому, что мы полностью исключили возможность приобретений. Однако у нас есть несколько возможностей дальше развивать наш основной автомобильный бизнес», — сказал он. Краузе не назвал объекты возможного поглощения.

Начатый главой компании Норбертом Райтхофером пересмотр стратегии BMW включает в себя новую продукцию, валютное хеджирование, повышение производительности и возможное со-

трудничество в области разработки и создания экологических двигателей, сказал Краузе.

Он выступил в защиту стратегии валютного хеджирования, которая совмещает в себе финансовое и «естественное» хеджирование, т.е. компенсацию влияния курса валюты на продажи путем несения расходов в той же валюте.

BMW использует паритет покупательной способности валют с целью облегчить определение надлежащих уровней хеджирования. По словам Краузе, последним шагом стало принятие курса в 1,20 долл. за один евро. Нынешний реальный курс составляет около 1,3750 долл. По его словам, в этом году было захеджировано более 50% рисков BMW от потенциальных убытков из-за курса долл., в то время как потенциальные убытки по иене были застрахованы в меньшей степени.

Краузе сказал, что прогноз аналитиков, согласно которому убыток BMW от изменений курса долл. оценивается в районе 6-7 млрд.долл., не далек от действительности. Он сказал, что пытаться точно прогнозировать валютные курсы бесполезно, а доллар рано или поздно развернется.

«В долгосрочной перспективе продолжительная слабость этих валют (доллар и иена) означает потерю конкурентоспособности для активных в международном масштабе компаний, которые не используют естественное хеджирование для компенсации большей части их затрат», — сказал Краузе. Рейтер, 12.7.2007г.

— Несколько тыс. рабочих европейской авиастроительной компании Airbus провели в четверг в Германии акции протеста против возможной продажи двух заводов в городах Фареле и Лаупхайме, сообщает агентство Ассошиэйтед Пресс со ссылкой на представителей крупнейшего германского профсоюза промышленных рабочих IG Metall.

По словам представителей IG Metall, в акциях протеста приняли участие в общей сложности около 5 тыс. чел.

Эти мероприятия прошли в преддверии запланированной на следующую неделю встречи канцлера ФРГ Ангелы Меркель и президента Франции Николя Саркози, которая пройдет в штаб-квартире Airbus в Тулузе.

Как ожидается, в ходе переговоров лидеров двух стран может быть решен вопрос об изменении системы управления европейской оборонной корпорации EADS, дочерним предприятием которой является Airbus. В настоящее время руководство этой компанией осуществляют представители ФРГ и Франции.

Решение о возможности закрытия заводов в Фареле и Лаупхайме и продаже завода в Норденхаме принял в феврале этого года совет директоров EADS в рамках плана по сокращению издержек.

Данная программа предусматривает сокращение 20% рабочих мест в течение ближайших четырех лет. В частности, 4300 рабочих будут уволены во Франции, 3200 — в Германии, 1600 — в Великобритании и 400 — в Испании. Кроме того, план предполагает закрытие шести европейских предприятий, входящих в структуру концерна. Разработчики этих мер намерены таким образом сократить к 2010г. производственные издержки на 2 млрд. евро в год. РИА «Новости», 12.7.2007г.

— Германский автопроизводитель Volkswagen реализовал в России в I пол. 2007г. через официальных дилеров 13273 легковых автомобиля.

Годом ранее этот показатель составил 6791 автомобиль. Об этом сообщили в московском представительстве Volkswagen.

Наибольшей популярностью на российском рынке в янв.-июне 2007г. пользовались легковые VW Passat — 4884 машины и внедорожники VW Touareg — 2206 машин. В 2006г. в РФ было продано 19183 легковых автомобилей Volkswagen. Прайм-ТАСС, 6.7.2007г.

— Немецкий Volkswagen может построить завод по производству автокомпонентов в России в дополнение к уже возводимому под Калугой автомобильному заводу, следует из сообщения минпромэнерго.

«Стороны обсудили ход реализации проекта по строительству полномасштабного автомобильного производства VW в Калужской обл., а также рассмотрели возможность создания на территории РФ завода по производству автокомпонентов», — сказано в пресс-релизе по результатам встречи главы департамента промышленности минпромэнерго с представителями VW.

Агентство Интерфакс сообщило со ссылкой на неназванный источник, что автокомпонентный завод расположится на площади около 65.000 кв.м. и будет производить ходовую часть, сиденья, внутренние панели, а также детали интерьера.

Ранее Volkswagen начал строительство в России собственного автозавода мощностью 115.000 легковых машин в год, оценивая этот проект в 370 млн. евро (500 млн.долл.). Рейтер, 3.7.2007г.

— «Российские компании готовы разделить возможные риски в создании автокомпонентных производств», — заявил директор департамента промышленности минпромэнерго России Андрей Дейнеко на встрече с официальными представителями концерна Volkswagen, сообщили в пресс-службе минпромэнерго.

В ходе встречи стороны обсудили ход реализации проекта по строительству полномасштабного автомобильного производства VW в Калужской обл., а также рассмотрели возможность создания на территории РФ завода по производству автокомпонентов.

Как отметила российская сторона, за два года реализации режима промышленной сборки удалось создать условия, при которых внутренний спрос удовлетворяется не за счет импорта поддержанных иномарок, а за счет качественной, современной, произведенной на российских предприятиях продукции. Поэтому, по словам Андрея Дейнеко, в данный момент в России создана благоприятная ситуация для производителей автокомпонентов: в прошлом году российский автомобильный рынок вырос почти на двадцать процентов, объем продаж достиг 24 млрд.долл. — продано свыше двух млн. автомобилей. К 2009г. будут запущены фактически все заявленные автомобильные производства, что позволит увеличить почти на млн. ежегодный выпуск автомобилей.

«Сегодня в фокусе нашего внимания находится развитие системы производств автомобильных компонентов и комплектующих, способной обеспечить возросшие возможности российского автопрома», — заявил Андрей Дейнеко. — Это емкий платежеспособный и отчетливо прогнозируемый рынок для производителей автокомпонентов».

Российская сторона также предложила представителям концерна VW рассмотреть возмож-

ность кооперации с российскими металлургическими компаниями, предприятиями химического комплекса и других отраслей, которые готовы быть не только поставщиками исходных материалов, но и принять участие в создании производств автокомпонентов. «Российские компании готовы разделить возможные риски, в т.ч. и финансовые», — заявил Андрей Дейнеко. ИА Regnum, 3.7.2007г.

— Немецкий производитель спортивных автомобилей Porsche повысил прогноз прибыли в 2006/7 фин.г. благодаря доходу от доли в концерне Volkswagen, которые помогли компенсировать стагнацию роста продаж и выручки компании. «Не трудно предположить, что наша годовая прибыль на 31 июля 2007г., окончание фин.г., будет значительно, я подчеркиваю значительно, выше, чем 2,1 млрд. евро (2,83 млрд.долл.) по итогам пред.г.», — сказал глава компании Венделин Видекинг.

Тем не менее, прибыль будет сокращена из-за расходов на хеджирование стоимости акций, связанное с приобретением доли в Volkswagen, а также переоценки доли компании в крупнейшем автоконцерне Европы, которая оценивается в 520 млн. евро.

Продажи автомобилей за первые 10 месяцев фин.г. до конца мая немного снизились до 79.540 единиц с 79.564 единиц годом ранее, а выручка немного выросла до 5,98 млрд. с 5,96 млрд. соответственно.

Продажи модели Cayenne упали более чем на 41% в первые шесть месяцев, а выпуск улучшенного варианта этой модели помог сократить снижение продаж до 10,7% к концу мая — до 25.436 единиц.

По словам Porsche, продажи самой прибыльной модели компании Porsche 911 выросли на 12,2% до 31.287 единиц, а поставки модельного ряда Boxster/Cayman немного снизились до 22.806 единиц. Компания сообщает, что ожидает «сохранения импульса» в начинающемся финансовом 2007/2008г. за счет новой модели 911 Turbo Cabriolet, которая появится в продаже в начале сентября, а также продолжающегося проникновения на новые рынки. Рейтер, 26.6.2007г.

— В I пол. 2006г. выпуск автобусов в ФРГ составил 4,3 тыс. ед., что на 15% больше, чем за соответствующий период пред.г. Экспорт автобусов из страны в янв.-июне 2006г. равнялся 3,3 тыс., а внутренние продажи — почти 3 тыс. ед. (рост на 20 и 13%).

С конца 2004г. в ФРГ наблюдается рост инвестиций со стороны компаний, осуществляющих рейсовые и туристические перевозки в условиях благоприятной экономической конъюнктуры. С окт. 2006г. эксплуатируемые в стране автобусы должны быть оснащены дополнительной системой (затраты на ее установку составляют 5 тыс. евро), обеспечивающей соответствие выхлопных газов нормам Euro 4.

Ведущие позиции на рынке автобусов ФРГ занимает компания Evobus (отделение DaimlerChrysler, модели Mercedes-Benz и Setra) и Neoman (Neoplan и MAN). Доля продукции Evobus в общих продажах автобусов в стране составляет 50, а Neoman — 30%.

В начале текущего десятилетия суммарная доля двух вышеуказанных компаний на рынке автобусов ФРГ превышала 90%. Особенно сильную кон-

курентцию немецким поставщикам оказывают фирмы Volvo (Швеция), Solaris (Польша), Van Hool (Бельгия) и группа VDL (Нидерланды).

В 2005г. суммарная доля компаний MAN и Neoplan на европейском рынке составляла 12,8%. В то же время у компании Daimler-Chrysler (Evobus-Gruppe и Mercedes-Benz Turk) данный показатель равнялся 22,4%, а на мировом рынке — 17%. DaimlerChrysler является крупнейшим мировым производителем автобусов. Если на немецком рынке сейчас происходит определенное ослабление позиций компании, то на мировом рынке в течение третьего года подряд поставки ее продукции растут более высокими темпами, чем продажи в целом.

Компания Neoman активно осуществляет расширение зарубежных производственных мощностей. Ее наиболее крупные предприятия находятся в Польше и Турции, а недавно состоялся ввод в эксплуатацию завода в Мексике. В Индии Neoman предполагает создать СП с индийской фирмой Force Motors.

Выпускаемые в ФРГ автобусы преимущественно оснащаются дизельными двигателями, совершенствованию которых (прежде всего, с целью снижения расхода топлива) уделяется большое внимание. Ведется также разработка рейсовых автобусов на водородном топливе.

Автотранспортная компания BVG недавно разместила заказы на 14 автобусов на водородном топливе. Эти закупки осуществляются в рамках финансируемой Комиссией ЕС программы перевода на водородное топливо рейсовых автобусов в Берлине. После завершения поставок BVG займет первое место в мире по численности парка автобусов на водородном топливе. БИКИ, 23.6.2007г.

— Политическая ситуация на Украине не позволяет германскому концерну Bosch развивать там дальше свой бизнес, заявил полномочный представитель группы компаний Bosch, Гендиректор компаний «Бош» в России, Белоруссии и на Украине Рене Шлегель (Rene Schlegel) на пресс-конференции в среду в Москве.

«Нам надо подождать, пока мы будем больше уверены в стабильности политической ситуации Украины. Пока мы не очень уверены», — сказал он.

По словам Р.Шлегеля, в 2006г. консолидированный объем продаж компании на Украине вырос на 17% и составил 65 млн. евро против 54 млн. евро в 2005г. Количество автосервисов «Бош» увеличилось на Украине за прошедший год с 40 до 53. Interfax, 4.4.2007г.

Гонконг

Авиакомпании

В последние три года в связи с расширением пассажирских и грузовых авиаперевозок потребности Гонконга (автономной территории в составе КНР) в самолетах и их частях значительно возросли. Удовлетворяются они целиком за счет импорта, т.к. собственное производство авиационного оборудования отсутствует. Главными поставщиками самолетов являются компании Boeing, Airbus, Gulfstream,

Bombardier, Raytheon и Embraer, авиадвигателей — Rolls-Royce, General Electric и Pratt & Whitney, оборудования для управления воздушным

движением — Lockheed Martin, Indra, Park Air Systems, Raytheon Company, Selex, Sensis Corporation, Tele-phonics и Thales. Пошлины при импорте авиационного оборудования не взимаются.

Гонконгский рынок самолетов и частей, в млн.долл.

	2004г.	2005г.	2006г.
Самолеты ¹			
Производство	0	0	0
Экспорт	0,04	0	0
Импорт	545	749	510
Из Франции	404	444	322
Из США	119	305	125
Из континентального Китая	23	0	0
Видимое потребление	545	749	510
Части самолетов ²			
Производство	0	0	0
Экспорт	241	226	220
Импорт	199	246	256
Из США	92	99	94
Из континентального Китая	16	36	44
Из Франции	28	35	33
Видимое потребление	20	20	36

¹Значащиеся в Гармонизированной системе описания и кодирования товаров под кодовыми номерами 880220, 880230, 880240.

²Значащиеся под номерами 880310, 880320, 880330.

Техническое обслуживание, корпоративная авиация и экспресс-доставка грузов являются наиболее быстро развивающимися секторами гражданской авиации Гонконга. Перевозки на самолетах бизнес-класса увеличились в 2006г. на 20%.

В Гонконге есть только один аэропорт — Гонконгский международный аэропорт (ГМА); он имеет две взлетно-посадочные полосы и функционирует 24 ч. в сутки. Услугами данного аэропорта пользуются 85 авиатранспортных компаний мира, которые в совокупности осуществляют через Гонконг 4,6 тыс. регулярных рейсов в неделю — по маршрутам, связывающим эту территорию со 130 городами (40 из них находятся в континентальном Китае).

В 2006г. через ГМА было пропущено 44,4 млн. пассажиров (на 9,1% больше, чем в пред.г.) и 3,6 млн.т. грузов (прирост — 5,2%). Ожидается, что в 2020г. данные показатели достигнут соответственно 87 млн.чел. и 9 млн.т.

Самолетами перевозится 35% всех внешнеторговых грузов Гонконга (по стоимости). Согласно прогнозам, в ближайшие три года общий грузопоток через ГМА будет ежегодно возрастать на 6%. Что же касается объема пропускаемых экспресс-грузов, то среднегодовые темпы его прироста в ближайшие 15 лет должны составить 13%. В среднесрочной перспективе доля таких грузов в совокупном грузопотоке через ГМА увеличится до 13%.

В ожидании роста пассажиро-и грузопотоков аэропорт инвестировал 128 млн.долл. (1 млрд. гонк. долл.) в строительство постоянного 4-причального паромного терминала (SkyPier), который должен вступить в эксплуатацию в 2008г. Кроме того, было решено удвоить к 2009г. мощности багажного комплекса и заменить существующие рентгеновские аппараты, что обойдется в 90 млн.долл.

В 2006г. администрация аэропорта выделила 577 млн.долл. на осуществление к 2010г. ряда проектов, призванных повысить эффективность работы ГМА. Из указанной суммы 192 млн. предназначаются для пассажирского терминала и 385 млн.

— для летного поля. Предусматривается увеличить площадь главного вестибюля аэровокзала, построить 10 дополнительных стоянок и рулежных полос для грузовых самолетов, а также расширить рулежные полосы и подготовить стоянки для сверхкрупного аэробуса А380.

Регулярные авиарейсы в Гонконге осуществляют компании Cathay Pacific Airways, Hong Kong Dragon Airlines, Hong Kong Airlines и Oasis Hong Kong Airlines. Исклчительно на перевозке грузов специализируется Air Hong Kong, 60% капитала которой принадлежит Cathay Pacific, а остальная часть — DHL International GmbH.

Cathay Pacific располагает 100 самолетами, из которых 55 являются продукцией американской корпорации Boeing и 44 — западноевропейской группы Airbus; средний возраст машин в этом парке — 7 лет. У Dragonair — 38 самолетов, среди которых преобладают лайнеры Airbus (31 ед.).

Hong Kong Airlines эксплуатирует 6 самолетов В 737-800 с двигателями CFM1 и CFM56-7. Ее ближайшие планы предусматривают расширение перевозок грузов, в связи с чем будут закуплены сверхкрупные грузовые самолеты, способные осуществлять полеты в Европу и Америку.

Oasis Hong Kong Airlines была создана в фев. 2005г. в качестве малобюджетного перевозчика пассажиров на большие расстояния. Рейсы в Лондон эта компания начала осуществлять с окт. 2006г., а в Ванкувер — с июня 2007г. В будущем планируется добавить несколько маршрутов в Европу, Океанию и Северную Америку. Самолетный парк Oasis состоит из пяти машин Boeing 747», ранее принадлежавших фирмам Singapore Airlines и All-Nippon Airways.

Услуги общей авиации в Гонконге предоставляют операторы Metrojet Limited и Jet Aviation Business Jets (HKG). В парке первого — один G450, один G550 и три G200 фирмы Gulfstream, а второй располагает одним самолетом BD-700 Global Express компании Bombardier и двумя G550, вмещающими до 15 пассажиров.

Техническим обслуживанием самолетов в Гонконге занимаются компании Hong Kong Aircraft Engineering (Haeco), China Aircraft Services Limited (Casl) и Pan Asia Pacific Aviation Services (Papas). Базовые ремонтные работы до уровня D может выполнять только компания Haeco, располагающая двумя ангарами. Она способна также производить модификацию авиаконструкций и бортового электронного оборудования, осуществлять покрасочные работы и переоборудование кабин пилотов. Haeco имеет сертификат на преобразование лайнера В 747-200 combi в грузовой самолет; в целом она контролирует 85% общего объема работ по техническому обслуживанию самолетов в Гонконге.

В качестве главных клиентов Haeco выступают Cathay Pacific, Oasis и Air Hong Kong. Она обслуживает также зарубежные компании Northwest, Continental, Delta, UPS, Qantas, Garuda и Air Macau.

С середины 2008г. базовые ремонтные работы до уровня D начнет осуществлять и компания Casl. Она строит на территории ГМА собственный ангар, в котором одновременно смогут размещаться два самолета, один — равный по габаритам Boeing 747, а другой — Boeing 737.

Операторами вертолетов в Гонконге являются Heliservices (Hong Kong) и Hong Kong Express Airways. Используя три вертолета Aerospatiale SA315B Lamas, один Eurocopter AS355N и один MD500E, Heliservices осуществляет чартерные пассажирские перевозки (в т.ч. за пределы Гонконга), а также подъемные и монтажные работы в воздухе. Кроме того, она предоставляет услуги воздушного такси между ГМА и гостиницей Peninsula в Цзюлуэне, чистит для двух гонконгских электростанций изоляторы линий электропередачи и демонстрирует в воздухе транспаранты рекламных фирм.

Что касается Hong Kong Express, то она осуществляет регулярные чартерные рейсы между Гонконгом, Макау и г.Шэньчжэнь (КНР), используя пять вертолетов Sikorsky S76C+, а также четыре самолета Embraer 170-100 LR и три Boeing 737 NG.

Управление воздушным движением в Гонгоне возложено на специальный центр при Департаменте гражданской авиации, оборудование в котором было установлено в 1996-97гг. В мае 2007г. центр получил разрешение законодательного совета на расходование 202 млн.долл. на закупку нового оборудования, в связи с чем в марте 2010г. будут проведены соответствующие торги, а в окт. того же года выданы заказы. Отгрузки нового оборудования планируется осуществить в июле 2011г., а установку и пуск в эксплуатацию — в конце 2012г. Гарантия продавцов на поставку запчастей должна действовать в течение 15 лет.

Используемая в настоящее время центром система связи «земля-земля» будет заменена системой связи через спутник. БИКИ, 19.1.2008г.

Греция

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Правительство Греции намерено превратить страну в региональный центр воздушных перевозок. В 2008-12гг. в стране предполагается израсходовать более 2,5 млрд.долл. на расширение и модернизацию инфраструктуры аэропортов, а также на приобретение современного оборудования для управления воздушным движением. Финансирование намеченных работ будет осуществляться из национального бюджета, фондов ЕС и коммерческих кредитов.

В 2007г. в Греции насчитывалось 96 аэропортов, включая 8 вертолетных и 6 для самолетов общей авиации. В указанном году через эти аэропорты было пропущено в общей сложности более 36 млн. пассажиров и 130 тыс.т. грузов.

Eleftherios Venizelos (в Афинах) и Thessaloniki Macedonia (в Салониках) являются крупнейшими аэропортами Греции. Первый вступил в эксплуатацию в марте 2001г., 55% его капитала принадлежит государству, а 45% — частному международному консорциуму. На территории аэропорта могут одновременно находиться 88 самолетов, он имеет две параллельные взлетно-посадочные полосы длиной 4 тыс. и 3,8 тыс. м. Четыре грузовых терминала аэропорта могут ежегодно пропускать 275 тыс.т. грузов.

В аэропорту Thessaloniki Macedonia посадки и взлеты в 2007г. совершили 48 тыс. самолетов, на которых было перевезено 2,8 млн. пассажиров и 3,6 тыс.т. грузов.

Наиболее крупными авиатранспортными компаниями Греции считаются Olympic Airlines и Aegean Airlines. Первая появилась в дек. 2003г. на базе реструктуризированной Olympic Airways; она принадлежит государству и располагает 38 самолетами, в число которых входят 13 ATR и 17 Boeing.

Фирма Aegean является частной и осуществляет регулярные рейсы из Афин и Салоников в другие города Греции, а также в ряд европейских стран, главным образом ФРГ. Ее самолетный парк более «молодой», чем у других греческих перевозчиков, в него входят 20 машин «A320-200», 6 Avro RJ 100» (компания «BAe»), 4 «B 737-300», 9 «B 737-400» и 1 Learjet 60».

Производимое греческими фирмами авиакосмическое оборудование относится в основном к разряду низкотехнологичного, сравнительно сложную продукцию выпускают только Hellenic Aerospace Industry и Intracom SA. Общее число предприятий в данной отрасли невелико.

Потребности внутреннего рынка в гражданском авиакосмическом оборудовании удовлетворяются в большинстве случаев за счет импорта из стран ЕС, главным образом ФРГ и Италии, а также поставок с дочерних предприятий известных европейских ТНК в Греции. Ввозимые страной взлетно-посадочные системы и оборудование для управления воздушным движением поступают в основном из ФРГ, Франции, США и Италии. Главными германскими поставщиками являются фирмы Siemens, Thales и Mannesmann, в отгрузках которых доминируют осветительные системы, радионавигационное оборудование и системы связи. Среди французских компаний можно выделить Thomson и Teletex, а итальянских — Alenia. БИКИ, 26.8.2008г.

Грузия

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— АО «Тбиливиамшени» и компания Eric (США) планируют к концу 2009г. запустить в серийное производство свою совместную разработку — реактивный 7-местный самолет бизнес-класса, получивший название Elite.

Опытный образец этого самолета, собранный на базе совместного предприятия Eric Aircraft, совершил первый испытательный полет из г.Бенд (штат Орегон, США) в Тбилиси и во вторник днем приземлился в международном аэропорту столицы Грузии.

Как сообщил журналистам председатель наблюдательного совета «Тбиливиамшени» Пантико Тордия, самолет разработан на основе модели Eric-LT, которая была обновлена на 80%.

П.Тордия отметил, что в США продолжается сборка еще двух самолетов Elite. «Спрос на самолеты подобного класса очень большой в США и Канаде, на европейском рынке, а также в России, где к Elite проявляют особый интерес», — сказал П.Тордия.

По его словам, в Тбилиси уже побывали представители российской компании «Аэротакси», которые выразили заинтересованность в приобретении партии самолетов Elite. «В ближайшее время начнется процесс сертификации самолета, и предположительно к концу 2009г. Elite будет запущен в Тбилиси в серийное производство», — сообщил руководитель «Тбиливиамшени». Реализационная

стоимость самолета, по предварительным расчетам, составляет 2,5 млн.долл.

Elite – второй совместный грузино-американский проект по созданию новых моделей самолетов бизнес-класса. Как сообщил «Интерфаксу» директор по развитию бизнеса «Тблავиамшени» Давид Менабде, вскоре на международном рынке будет представлен 4-местный реактивный самолет бизнес-класса TAMjet, модель которого была разработана на основе американского Mavegick.

«TAMjet уже прошел все испытания и сейчас находится в процессе сертификации, после чего также будет запущен в серию», – сказал Д.Менабде.

АО «Тблავиамшени» было учреждено в марте 2002г. на базе Тбилисского авиационного завода. Interfax, 17.6.2008г.

– Российское ОАО «Камаз», продукция которого занимает 27% грузинского рынка грузовых автомобилей, не исключает возможности организации производства в Грузии при наличии политической воли у руководства страны, сообщил гендиректор ООО «ГрузКамазавтоцентр» Симон Непаридзе.

По его словам, спрос на продукцию «Камаза» в Закавказье постоянно растет. «В частности, в янв.-мае текущего года объем продаж автомобилей «Камаз» в Грузии вырос почти на 50%, а за последние пять лет – увеличился в три раза», – сказал С.Непаридзе.

Глава компании отметил, что идея создания в Грузии производства автомобилей «Камаз» не нова. «Несколько лет назад велись переговоры о возможности создания такого производства на базе Кутаисского автомобильного завода, но они, к сожалению, тогда завершились безрезультатно», – сказал С.Непаридзе.

При этом он подчеркнул, что «никаких технических проблем здесь нет, главное, чтобы была проявлена политическая воля».

ООО «ГрузКамазавтоцентр» было учреждено в 1995г. и является официальным и единственным дилером ОАО «Камаз» в Грузии. Interfax, 9.6.2008г.

– Грузинская авиастроительная «ТАМ-Тблავиамшени» предложила казахстанской стороне свои услуги по ремонту военных самолетов-штурмовиков. Как указывается в информации, размещенной на веб-сайте минобороны Казахстана, предложение было высказано на встрече в Астане министра обороны Казахстана Даниала Ахметова с грузинской делегацией.

«Мы являемся единственными производителями самолета Су-25, запасных частей и комплектов для капитального ремонта самолетов. Кто, как не мы, лучше всего отремонтирует эти самолеты?» – сказал, обращаясь к Д.Ахметову, гендиректор «Там-Тблავиамшени» Пантико Тордия, слова которого приводятся в сообщении.

«Нам без разницы, кто будет ремонтировать самолеты. Главное, чтобы их ремонтировали качественно, в установленные сроки и по умеренным ценам», – ответил Д.Ахметов, слова которого также приводятся в сообщении. Глава минобороны Казахстана поручил соответствующим службам детально рассмотреть предложение тбилисских самолетостроителей.

По информации минобороны, самолеты, стоящие на вооружении Сил воздушной обороны вооруженных сил Казахстана, ремонтирует украин-

ское предприятие «Укрспецэкспорт». В прошлом году на этом предприятии был отремонтирован один Су-25, в настоящее время на ремонте в «Укрспецэкспорте» находятся еще шесть казахстанских самолетов этого типа. Кроме того, на стадии подписания находится контракт на ремонт еще четырех Су-25.

Компания «ТАМ-Тблავиамшени» является правопреемником Тбилисского авиационного государственного объединения и уже на протяжении более 60 лет производит самолеты и технику. С 1978г. предприятием было освоено производство самолетов-штурмовиков Су-25. Interfax, 24.4.2008г.

– Зарегистрированное в Грузии ООО «Авиа-Айа» приобрело на аукционе 95,82% акций АО «Кутаисский авиационно-технический завод», которое специализируется на производстве и ремонте самолетов и других летательных аппаратов гражданского и военного назначения, сообщили в тендерной комиссии минэкономразвития Грузии.

По словам представителя комиссии, компания «Авиа-Айа» оказалась единственным претендентом на покупку выставленного на продажу пакета, состоящего из 1 млн. 182,18 тыс. акций номиналом 1 лари. При начальной цене пакета, установленной в 1 млн.долл., компании пришлось доплатить лишь 20 тыс.долл. за шаг аукциона.

Согласно условиям аукциона, основной профиль работы завода должен быть сохранен в течение пяти лет. Число рабочих и служащих, занятых на предприятии, должно составлять не менее 180 чел. Кроме того, в течение 2008г. в предприятие должно быть инвестировано как минимум 200 тыс.долл.

Уставный капитал АО «Кутаисский авиационно-технический завод» составляет 1 млн. 233,8 тыс. лари. В имущественный комплекс предприятия входят здания и сооружения, а также земельный участок площадью более 12,6 га. Дебиторская задолженность АО составляет 427,2 тыс. лари, кредиторская – 422,8 тыс. лари.

В 1998г. московская научно-производственная фирма ООО «Авиатон» стала владельцем 91,44% акций АО «Кутаисский авиационно-технический завод», заплатив за пакет на тендере символическую цену в 10 тыс. лари. По условиям торгов покупатель должен был реализовать инвестиционную программу по восстановлению предприятия, однако этого не было сделано. В 2004г. решением Верховного суда Грузии акции завода были возвращены государству.

Официальный курс на 29 фев. – 1,554 лари/\$1. Interfax, 29.2.2008г.

– Министерство экономического развития Грузии возобновило приостановленный в середине янв. аукцион по продаже 95,82% акций АО «Кутаисский авиационно-технический завод», сообщили в тендерной комиссии министерства. По словам представителя комиссии, условия аукциона в основном остались прежними, «однако внесены и определенные дополнения».

В частности, как и ранее, начальная цена пакета, состоящего из 1 млн. 182 тыс. 180 акций номиналом 1 лари, установлена в 1 млн.долл., шаг аукциона – 20 тыс.долл.

Согласно новым условиям, основной профиль работы завода должен быть сохранен в течение 5 лет. Число рабочих и служащих, занятых на пред-

приятии, должно составлять не менее 180 чел. Кроме того, в течение 2008г. в предприятие должно быть инвестировано не менее 200 тыс.долл.

Прием заявок от заинтересованных лиц продлится до 28 фев. 2008г., в тот же день будут подведены итоги торгов.

Как сообщалось, в имущество предприятия, специализирующегося на производстве и ремонте самолетов и других летательных аппаратов гражданского и военного назначения, входят здания и сооружения, а также земельный участок площадью 12,6 га.

Дебиторская задолженность предприятия – 427,2 тыс. лари, кредиторская – 422,8 тыс. лари.

Уставный капитал АО «Кутаисский авиационно-технический завод» составляет 1 млн. 233,8 тыс. лари.

В 1998г. московская научно-производственная фирма ООО «Авиатон» стала владельцем 91,44% акций АО «Кутаисский авиационно-технический завод», заплатив за пакет на тендере символическую цену в 10 тыс. лари. По условиям торгов, покупатель должен был реализовать инвестиционную программу по реабилитации предприятия, однако этого не было сделано. В 2004г. решением Верховного суда Грузии акции завода были возвращены государству.

Официальный курс на 1 фев. – 1,587 лари/1 долл. Interfax, 1.2.2008г.

Дания

Авиация

Общий авиапарк Дании составляет 1039 пассажирских авиалайнеров и малых самолетов. Общее количество пассажирских мест – 21713. Внутреннее авиационное сообщение – одно из самых плотных в мире. В отрасли занято более 15 тыс.чел. Воздушным транспортом ежегодно пользуется свыше 12 млн. датчан, из них свыше 9 млн. – международными рейсами. Кроме этого, самолетами транспортируется более 100 тыс.т. грузов в год.

В 2007г. в Дании насчитывалось 23 действующих аэропорта. Аэропорты Копенгагена и Роскильде являются акционерными предприятиями, в которых контрольный пакет принадлежит государству. Аэропорт о-ва Борнхольм на 100% принадлежит государству. Остальные провинциальные аэропорты принадлежат и управляются коммунами. В 23 аэропортах насчитывается 38 взлетно-посадочных полос (ВПП). Из них 11 – с травяным покрытием. 14 аэропортов имеют ВПП длиной минимум 1800 м., что позволяет осуществлять посадку и взлет крупным воздушным судам. Крупнейшим аэропортом Дании является Копенгагенский аэропорт Kastrup. На него приходится более 75% от всего числа пассажиров, пользующихся услугами датского воздушного транспорта. В 2007г. услугами Копенгагенского аэропорта воспользовалось 21,4 млн. пассажиров. Ежегодный рост количества пассажир оценивается в 2-4%. В 2015г. количество пассажиров достигнет 30 млн.

Еще несколько аэропортов (в особенности в г.Биллунд) обслуживают международные авиалинии. Практически все аэропорты в провинции обеспечивают определенное количество военных перевозок.

Копенгагенский аэропорт является крупнейшим в Дании международным аэропортом. Он об-

служивает 93% международного регулярного авиасообщения и 60% чартерных международных рейсов. Копенгагенский аэропорт принимает воздушные суда 58 зарубежных авиакомпаний. Остальная часть международных регулярных и чартерных рейсов приходится на аэропорт в г. Биллунд.

Более половины внутренних пассажирских авиаперевозок приходится на Копенгагенский аэропорт, а аэропорты Ольборга и Орхуса обслуживают примерно четверть общего пассажиропотока на внутренних линиях. По данным Eurostat Копенгагенский аэропорт в 2007г. занял 15 место среди крупнейших аэропортов Евросоюза, опустившись по сравнению с пред.г. на одну ступень.

Центральное место в воздушном транспорте занимает авиакомпания SAS (Scandinavian Airlines System – «Скандинавизн Эйрлайнз Систем») – совместное государственно-частное предприятие с участием Швеции, Дании и Норвегии.

Знаковым событием для скандинавской авиации явилось принятое руководством SAS в марте 2004г. решение о разделении на три национальные авиакомпании с сохранением наднациональной структуры под тем же названием SAS для выполнения межконтинентальных полетов. Таким образом, ситуация на скандинавском рынке авиаперевозок практически вернулась на «круги своя». Дело в том, что в 1946г. национальные авиакомпании Дании, Норвегии и Швеции объединились в группу SAS, система управления в которой с течением времени стала слишком громоздкой и неэффективной. В группе сохранились национальные администрации в Копенгагене, Осло и Стокгольме. В Стокгольме же было создано еще и высшее координационное руководство, которое постоянно сталкивалось с такими проблемами, как три различные системы налогообложения, работа с 39 различными профсоюзами работников компании и т.д.

События 11 сент. 2001г. в Нью-Йорке и крушение лайнера SAS над Миланом 8 окт. того же года (по вине пилота итальянского частного самолета) привели к тому, что компания завершила 2001г. с убытками в 1,8 млрд. шведских крон. С тех пор были приняты подряд три различных плана снижения издержек, но положительных результатов они не принесли. За 2002г. убытки компании составили 368 млн. шведских крон, а за 2003г. – 1203 млн. шведских крон. Все это подтолкнуло руководство SAS к мысли о необходимости разделения на национальные компании. Процесс разделения продолжался до 2004г., в результате чего были образованы шведская, датская и норвежская национальные компании, а также SAS International, вошедшие в концерн.

В 2007г. оборот концерна SAS Group составил 52,3 млрд. шведских крон или 6,8 млрд.долл. Рост по сравнению с 2005г. составил 4,2%. Прибыль в 2007г. составила 1,2 млрд. шведских крон (156 млн.долл.). Это в 3,4 раза меньше предыдущего периода. Основными причинами снижения прибыли явились повышение цен на топливо и значительный рост зарплаты служащих компании, который был достигнут путем длительных и по-своему драматических забастовочных действий персонала. Количество пассажиров, перевезенных концерном в 2007г., выросло по сравнению с пред.г. на 2,9% и составило 31,2 млн.чел. Концерн SAS

вышел из кризиса, и, если в 2004г. за ним оставался долг в 2,5 млрд.долл., то в 2007г. он сократился до 600 млн.долл.

Концерн SAS Group представляет собой одно из крупнейших предприятий Скандинавии с 30 тыс. занятых. Оборот национальных компаний SAS составляет 0,7% от ВВП Дании, 0,6% от ВВП Швеции и 1,1% от ВВП Норвегии.

На долю датского подразделения SAS, компании Scandinavian Airlines Danmark (SAS Danmark), приходится 45% рынка авиаперевозок Дании. В 2007г. авиакомпания перевезла 8,1 млн. пассажиров. Оборот авиакомпании составил 1,6 млрд.долл., что на 7% выше показателя предыдущего периода. На начало 2008г. в компании было занято 2188 чел., из которых 57% – женщины. В компании работают 700 пилотов и 1600 бортпроводников. Самолетомоторный парк состоит из 49 авиалайнеров. За указанный период осуществлялось в среднем 330 ежедневных вылетов по 51 направлению, включая Россию (Москва и Санкт-Петербург).

В 2007г. компания SAS Danmark открыла новое направление с 3 рейсами в г.Кангерлуссуак в Гренландии, рейс в г. Приштина (югославская провинция Косово), а также дополнительно по 1 рейсу в Лондон, Женеvu, Брюссель и Абердин.

Во владении концерна SAS находится целый ряд небольших региональных авиакомпаний – Spanair, Braathens, Wideroe и Blue1. В группу входят сервисные компании SAS Ground Services, SAS Technical Services, SAS Trading & Shared Services.

Помимо SAS, в Дании имеется крупная чартерная авиакомпания Sterling Airways и еще 9 мелких авиакомпаний, осуществляющих полеты внутри страны и на короткие расстояния за границу (Фарерские острова, восток Швеции, юго-восток Англии и север Германии).

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– В 2011г. альянс компаний Renault-Nissan при посредничестве американской компании Project Better Place (PBP) планирует начать продажи своих электромобилей в Дании. На Renault будут устанавливать батареи совместного производства Nissan и NEC, а фирма PBP обеспечит инфраструктуру для нового продукта, пишет Drom. Кроме Дании, электрокары под эгидой трех компаний появятся на израильском рынке. ИА Regnum, 28.3.2008г.

Евросоюз

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– Европейской автостроительной отрасли не следует рассчитывать на такую же помощь государства, какая была оказана финансовому сектору, и власти не должны идти на несправедливые послабления для автомобильных компаний, заявила во вторник комиссар ЕС по антимонопольной политике Нили Крес.

«Нельзя сравнивать автомобильную отрасль с финансовым сектором. Если финансовая система вышла из строя, с ней покончено. Мы просто решили дать средство для поддержания кровообращения», – сказала Крес журналистам, объясняя, почему Евросоюз направил миллиарды евро на поддержку банков.

Европейские автопроизводители попросили власти выделить им до 40 млрд. евро (50,5 млрд.долл.), чтобы они могли пережить спад в экономике. Еврокомиссия должна обнародовать свое решение о предоставлении пакета помощи 26 нояб.

Однако Крес считает, что автопрому не стоит ждать послаблений, подобных тем, на которые ЕС пошел ради финансовых компаний. «Мне кажется жизненно необходимым, чтобы все играли на равных правах и чтобы (автомобильная отрасль) получила ответ с учетом (общеевропейских интересов», – сказала Крес, отказавшись прокомментировать содержание готовящегося пакета.

Крес сказала, что не в курсе положения дел в Германии, которая пошла на ряд «разумных», по ее мнению, мер, о «результатах которых судить пока рано».

Крес указала, что прочие секторы экономики также страдают от последствий рецессии и что антимонопольных законов пока никто не отменял. «Нам надо быть строгими. Нам следует помнить, что если кто-то не подпадает под действие закона о конкуренции, какое-то время это может помочь одному из членов сообщества, но на следующей неделе он уже проиграет, если каждый начнет выступать со своими предложениями», – сказала Крес.

Крес считает, что принимать решения надо, учитывая их возможные более отдаленные последствия. Reuters, 18.11.2008г.

– «Автомобилем года в Европе» объявлена модель Opel Insignia. За этот лимузин среднего класса проголосовало большинство членов международного профессионального жюри, состоящего из 59 журналистов. Всего в конкурсе участвовало 37 моделей, представленных на европейском рынке. Это уже третий успех немецкого концерна в этом конкурсе. В 1985г. его выиграла модель Opel Kadett, а через два года – Opel Omega. www.dw-world.de, 18.11.2008г.

– Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) готов увеличить на 20–30% в 2009–10гг. объем кредитования автомобильной промышленности стран-членов Евросоюза, пострадавшей в результате мирового финансового кризиса, сообщил представитель банка.

«ЕИБ предложит министрам финансов стран ЕС (которые соберутся на очередную встречу 2 дек. в Брюсселе) увеличить от 20% до 30% в 2009 и 2010гг. объем кредитов, то есть, на 10–15 млрд. евро в год», – сказал он в Брюсселе. Еврокомиссия ранее поддержала необходимость предоставления европейским автопроизводителям льготного займа со стороны ЕИБ в условиях кредитного кризиса.

По словам еврокомиссара по промышленности Гюнтера Верхойгена, льготные кредиты должны помочь европейским автоконцернам в производстве более экологически чистых легковых автомобилей в целях борьбы с климатическими изменениями, что является одним из ключевых приоритетов ЕС.

В III кв. продажи новых автомобилей в Европе упали в условиях мирового финансового кризиса в среднем на 10%, и этот показатель может значительно вырасти до конца года, ожидают эксперты.

Европейская ассоциация автопроизводителей (ЕАА), объединяющая 15 крупных автомобильных

компаний, призвала в окт. Еврокомиссию выделить им займ в 40 млрд. евро. Необходимость оказания финансовой поддержки в условиях мирового финансового кризиса европейские автомобилестроители объяснили тем, что правительство США, со своей стороны, объявило ранее о выделении в качестве поддержки 25 млрд. долл. субъектам американской автомобильной индустрии.

Генеральный секретарь ЕАА Иван Ходак (Ivan Hodac) заявил, что подержка европейской автомобильной отрасли необходима с учетом перспективы вступления в силу с 2012г. новой директивы ЕС, согласно которой объем выброса углекислого газа у всех новых автомобилей не должен будет превышать 130 граммов на один км. против нынешних 158 граммов.

По словам Ходака, для европейских автоконцернов выполнение этого законодательного решения неминуемо связано с дополнительными расходами. ЕАА в 1998г. добровольно согласилась с предложением исполнительной власти ЕС сократить к 2008-09гг. объемы выбросов угарного газа у новых автомобилей до 140 граммов на один км. пробега.

Однако соответствие этому показателю, по мнению специалистов, в 2007г. были в состоянии обеспечить лишь четыре автомобилестроительные компании. РИА «Новости», 17.11.2008г.

— Автомобильный рынок Европы сократится на 20% в будущем году, считает операционный директор французской Renault Патрик Пелата. По его мнению, рост продаж на развивающихся рынках остановится. «Сейчас трудно прогнозировать. Еще три недели назад я бы не сказал, что продажи в России и Бразилии могут упасть», — сказал Пелата в интервью французской газете Le Parisien.

Мировые продажи Renault упали в окт. на 14,1% по сравнению с окт. 2007г., а европейские продажи снизились на 16%. По данным ассоциации европейских автопроизводителей АСЕА, продажи новых автомобилей в Европе упали в окт. на 14,5% по сравнению с окт. пред.г., а в янв.-окт. спад составил 5,4%.

Renault намерена придерживаться плана запуска новых моделей в 2009-11гг., сказал Пелата. Компания планирует сократить 6.000 рабочих мест в Европе и в прошедшую пятницу сообщила о временной остановке производства на пяти предприятиях во Франции, Испании и Румынии на срок от 7 до 23 дней в нояб.-январе. Reuters, 17.11.2008г.

— Концерн General Motors не пойдет на закрытие своих заводов в Европе ни при каких мыслимых обстоятельствах, кроме разве что падения метеорита. С таким оптимистическим заявлением выступил президент General Motors Europe Карл-Петер Форстер, сообщает Automotive News. «Если Земля перестанет вращаться, упадет метеорит, планета на десять лет погрузится во мрак и люди вообще перестанут покупать машины, тогда мы рассмотрим вопрос о закрытии заводов, — продемонстрировал он свое чувство юмора. — Однако пока такой необходимости мы не видим».

По словам К.-П. Форстера, сейчас GM Europe ведет переговоры с профсоюзами о частичных и временных приостановках работы, а также о других способах, которыми можно достичь снижения объема производства, не прибегая к радикальным мерам. В окт. с. г. GM снизил производство в Ев-

ропе на 40 000 автомобилей по сравнению с планом; для этого почти все заводы были остановлены на несколько дней.

Говоря о прогнозах на 2009г., К.-П. Форстер сообщил, что объем продаж будет меньше, чем в этом году, но конкретные цифры он пока привести не может. В быстро меняющихся условиях долгосрочные прогнозы невозможны, подчеркнул он. RosInvest.Com, 14.11.2008г.

— Европейская комиссия в среду оштрафовала четырех производителей стекла на 1,4 млрд. евро за картельный сговор при поставке автомобильных стекол. Это самый крупный штраф, когда-либо наложенный Еврокомиссией на картель и на отдельную компанию, говорится в сообщении Еврокомиссии.

Наибольший штраф — 896 млн. евро — придется выплатить французской Saint-Gobain. Британская Pilkington должна будет заплатить 370 млн., бельгийская Soliver — 4,4 млн. и японская Asahi Glass — 113,5 млн. Расследование началось в 2005г. по наводке «анонимного информатора», говорится в сообщении.

Saint-Gobain была наказана сильнее остальных за неоднократные нарушения, тогда как штраф, наложенный на Asahi, был снижен вполтину, т.к. компания помогала расследованию, предоставив дополнительную информацию.

Французская компания намерена обжаловать решение в Европейском суде справедливости — высшем суде ЕС. Reuters, 12.11.2008г.

— Еврокомиссия наложила сегодня рекордный штраф в 1,38 млрд. евро на производителей автомобильного стекла, уличенных в картельном сговоре. Согласно официальному заявлению главного исполнительного органа ЕС, это самый крупный штраф за всю историю европейского антимонопольного законодательства.

В картеле принимали участие четыре компании: французская «Сан-Гобан», которой предстоит выплатить 896 млн. евро, британская «Пилкингтон» — 370 млн. евро, японская «Асахи» — 113,5 млн. евро и бельгийская «Соливер» — 4,4 млн. евро.

Согласно проведенному Еврокомиссией расследованию, эти четыре компании с 1998 по 2003 гг. проводили регулярные встречи и переговоры для согласования цен на автомобильное стекло и негласного раздела мировых рынков, что является грубейшим нарушением европейского законодательства о защите конкуренции.

Три из данных четырех компаний в 2007г. уже штрафовались Еврокомиссией. Так, Еврокомиссия оштрафовала Asahi, американскую Guardian, Pilkington и Saint-Gobain на 486,9 млн. евро за картельный сговор. Как сообщает РБК, данным компаниям удавалось контролировать рост цен на листовое стекло, которое используется для производства оконных стекол, зеркал и стеклянных дверей. Росбалт, 12.11.2008г.

— Новая директива ЕС, согласно которой объем выброса углекислого газа у всех новых легковых автомобилей не должен будет превышать 130 граммов на км. против нынешних 158 граммов, должна вступить в силу не с 2012г., как изначально предложила Еврокомиссия, а с 2015г. — в поддержку этого высказались представители 27 стран ЕС, сообщил представитель Совета ЕС.

По его словам, теперь это решение предстоит одобрить Европарламенту. Еврокомиссар по промышленности Гюнтер Верхойген поддержал на минувшей неделе необходимость предоставления европейским автопроизводителям льготного займа со стороны Европейского инвестиционного банка в условиях кредитного кризиса.

В III кв. тек.г. продажи новых автомобилей в Европе упали в результате последствий мирового финансового кризиса в среднем на 10%, и этот показатель может значительно вырасти до конца года, ожидают эксперты Еврокомиссии.

По словам Верхойгена, льготные кредиты должны помочь европейским автоконцернам в производстве более экологически чистых легковых автомобилей в целях борьбы с климатическими изменениями, что является одним из ключевых приоритетов ЕС.

Европейская ассоциация автопроизводителей (ЕАА), объединяющая 15 крупных автомобильных компаний, призвала в окт. Еврокомиссию выделить им займ в 40 млрд. евро. Необходимость оказания финансовой поддержки в условиях мирового финансового кризиса европейские автомобилестроители объяснили тем, что правительство США объявило ранее о выделении в качестве поддержки 25 млрд. долл. субъектам американской автомобильной индустрии.

Генеральный секретарь ЕАА Иван Ходак (Ivan Hodac) заявил, что поддержка европейской автомобильной отрасли необходима с учетом перспективы вступления в силу директивы ЕС об ужесточении экономии для новых автомобилей. По словам Ходака, для европейских автоконцернов выполнение этого законодательного решения неминуемо связано с дополнительными расходами.

ЕАА в 1998г. добровольно согласилась с предложением исполнительной власти ЕС сократить к 2008-09гг. объемы выбросов угарного газа у новых автомобилей до 140 граммов на один км. пробега. Однако соответствие этому показателю в 2007г. были в состоянии обеспечить лишь четыре автомобилестроительные компании. РИА «Новости», 3.11.2008г.

— Японский автопроизводитель Nissan объявил о дальнейшем сокращении объемов производства в Европе. Как сообщается в пресс-релизе компании, эти меры принимаются с целью уменьшения финансовой нагрузки в условиях кризиса и избежания затоваривания европейских рынков. Так, на заводе в британском Сандерленде на две недели полностью остановится сборка моделей Note и Micra, а еще три недели объем производства будет сокращенным.

На испанском заводе Nissan в Барселоне конвейер остановится на неделю и восемь недель будет работать частично, из-за чего годовой план производства моделей Pathfinder, Navara и Primastar (коммерческий минивэн) снизится с 193 000 до 130 000 ед.

Кроме того, Nissan сокращает более 27% сотрудников завода в Барселоне, что привело к ожесточенным протестам профсоюзов и общественности. RosInvest.Com, 21.10.2008г.

— Объем продаж легковых автомобилей в странах Европы, включая новых членов Европейского Союза, за сент. 2008г. снизился на 8,2% по сравнению с сент. пред.г. и составил 1 304 583 ед. Об этом сообщается в опубликованном сегодня отчете Ев-

ропейской ассоциации автопроизводителей (ACEA).

Объем продаж концерна Volkswagen (Audi, Volkswagen, Seat, Skoda) составил 263 435 автомобилей (+1,4%), концерна PSA Peugeot Citroen — 153 533 (-9%), концерна Ford (Ford, Volvo, Land Rover, Jaguar) — 136 003 (-11,4%), General Motors (Opel, Chevrolet, Vauxhall, Saab, Cadillac) — 129 746 (-18,1%), Renault (Renault, Dacia) — 102 917 (-2,1%), Fiat (FIAT, Alfa Romeo, Lancia) — 97 553 (-1,4%), BMW (BMW, MINI) — 74 367 (-15,4%), Daimler (Mercedes-Benz, Smart) — 75 604 (-6,3%), Toyota Group (Toyota, Lexus) — 73 748 (-6,8%), Nissan — 32 762 (-5,2%), Hyundai — 23 322 (-13,7%), Suzuki — 26 702 (-0,9%), Mazda — 25 738 (+2%), Honda — 27 602 (-26,3%), Kia — 18 099 (-13,3%), Mitsubishi — 9699 (-27,1%), Chrysler — 6225 (-45%), Jaguar — 5016 (+11,4%), Land Rover — 7114 (-48,6%). RosInvest.Com, 15.10.2008г.

— Продажи автомобилей в Европе в сент. 2008г. резко снизились из-за мирового финансового кризиса, больно ударившего по автопроизводителям, сообщила в среду европейская автомобильная ассоциация ACEA. Число регистраций новых автомобилей в сент. сократилось на 8,2% к аналогичному периоду пред.г. до 1.304.583 ед. — минимального уровня, начиная с 1998г. «Традиционно сент. считается удачным месяцем для продаж автомобилей после летнего затишья», — говорится в сообщении ACEA.

Рынкам Германии и Франции лучше других удалось противостоять спаду. В сент. продажи автомобилей во Франции выросли на 8,4% против 7,1% снижения в авг., а продажи автомобилей в Германии снизились в сент. всего на 1,5% против падения на 10,4% в авг.

Самое значительное падение испытал автомобильный рынок Великобритании, продажи на котором снизились на 21,2%, а также Испании, где снижение данного показателя составило 32,3%. В Италии продажи упали на 5,5%.

Снижение числа регистраций новых автомобилей компании General Motors составило 18,1%, Nissan — 5,2%, Renault и PSA Peugeot Citroen — 2,1 и 9% соответственно, Fiat — 1,4%, Volkswagen — также 1,4%. Reuters, 15.10.2008г.

— Европейская ассоциация автопроизводителей (ЕАА), объединяющая 15 крупных автомобильных компаний, призвала Еврокомиссию выделить им займ в 40 млрд. евро, сообщают во вторник бельгийские СМИ.

Необходимость оказания финансовой поддержки в условиях мирового финансового кризиса европейские автомобилестроители объясняют тем, что правительство США объявило на прошлой неделе о выделении субъектам американской автомобильной индустрии 25 млрд. долл.

«Абсолютно необходимо, чтобы Еврокомиссия сделала аналогичный шаг. В США выделены 25 млрд. долл., а в нашем случае нужно 40 млрд. евро», — цитируют СМИ слова главы концерна Fiat Серджио Маркионне (Sergio Marchionne).

Генеральный секретарь ЕАА Иван Ходак (Ivan Hodac) заявил, что поддержка европейской автомобильной отрасли необходима с учетом перспективы вступления в силу с 2012г. новой директивы ЕС, согласно которой объем выброса углекислого газа у всех новых автомобилей не должен будет

превышать 130 граммов на один км. против нынешних 158 граммов.

По словам Ходака, для европейских автомобилестроителей выполнение этого законодательного решения неминуемо связано с дополнительными расходами.

ЕАА в 1998г. добровольно согласилась с предложением исполнительной власти ЕС сократить к 2008-09гг. объемы выбросов угарного газа у новых автомобилей до 140 граммов на один км. пробега. Однако соответствие этому показателю, по мнению специалистов, в 2007г. были в состоянии обеспечить лишь четыре автомобилестроительные компании. РИА «Новости», 7.10.2008г.

— Из-за топливного кризиса многие производители автомобилей задумались об экономичных малолитражных двигателях. Так, компания Fiat SpA приняла решение производить новые микролитражные (2 цилиндра, 900 куб. см.) двигатели типа SGE (Small Gasoline Engine — малый бензиновый двигатель) на своем польском заводе в г. Бельско-Бяла.

Двигатель будет оснащаться электронной системой Multiair (Multiair electronic variable valve timing system), позволяющей развивать мощность 65 л. с., а с турбо-наддувом — 110 л. с. Конструкция двигателя позволила уменьшить его массу по сравнению с конвенциональным 4-цилиндровым двигателем на 20% и объем пространства под капотом на 25%. Он будет устанавливаться на новой модели семейства Fiat Topolino, а также на других малогабаритных автомобилях — Fiat 500 и Fiat Panda, а также, возможно, и на Fiat Grande Punto.

Европейское подразделение корпорации Ford Motor также начинает производство нового топливосберегающего 3-цилиндрового двигателя на своем моторном заводе в г. Кельн (Германия). Тем самым сохраняются рабочие места на предприятии, которое ежегодно выпускает до 200 тыс. двигателей для сборочных заводов компании в Северной Америке и небольшое количество силовых агрегатов V8 и V12 для автомобилей Aston Martin, в то время как его производственная мощность достигает 560 тыс. моторов в год.

Двигатель предназначен для компактного городского автомобиля Ford KA нового поколения, созданного на той же платформе, что и Fiat 500; обе модели оснащаются одним и тем же мотором. Как опция на автомобиле Ford KA будет устанавливаться также двигатель рабочим объемом 1,4 л. с тур-бонаддувом, который используется на спортивной модели Fiat 500 Abarth. Премьера Ford KA, являющегося совместным детищем Ford Motor и Fiat SpA, пройдет на открывающемся в окт. 2008г. Парижском международном автосалоне.

По заявлению руководителя европейского подразделения Ford Motor, новый двигатель также будет выпускаться на заводе в Румынии (бывший Daewoo), который в 2007г. был приобретен у румынского правительства; окончательное решение будет принято в конце тек.г.

Аналогичные планы по производству сверхэкономичных малолитражных двигателей разработали компании Volkswagen, PSA Peugeot-Citroen и японские автопроизводители. БИКИ, 30.9.2008г.

— Авиакомпания «ЮТэйр» (UTair Aviation), компания «Русские вертолетные системы» и Eurocopter Vostok запустили в Москве совместный проект — вертолетное такси Heliexpress. Об этом

говорится в сообщении ЮТэйр. Запуск проекта состоялся в Москве в ходе выставки Jet Expo в присутствии руководителей компаний-партнеров.

На церемонии открытия гендиректор ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов заявил: «Мы уверены в большой перспективе вертолетного сообщения, как в Москве, так и в Российской Федерации в целом. Признанное профессиональное мастерство специалистов «ЮТэйр», великолепная авиационная техника Eurocopter, энергия и целеустремленность «Русских вертолетных систем» — залог успеха этого проекта».

Heliexpress базируется в аэропорту «Внуково-3». Разработаны маршруты полетов между аэропортами Москвы, а также из «Внуково-3» в города Центрального федерального округа — Нижний Новгород, Владимир, Калугу, Тверь, Иваново и другие. Рейсы выполняются в рамках полученных заявок.

Полеты осуществляются на комфортабельных двухдвигательных вертолетах Eurocopter AS 355N, рассчитанных на пятерых пассажиров. Средняя скорость — 250 км. в час, дальность полета без дозаправки — 700 км.

«ЮТэйр» и Eurocopter активно сотрудничают с 2006г. Авиакомпания успешно оперирует легкими вертолетами производства Eurocopter AS 355N, BO-105 и AS 350. В фев. 2008г. в Хьюстоне (США) подписано твердое соглашение между ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и компанией Eurocopter на поставку «ЮТэйр» 15 новых вертолетов EC 175 — новой модели лидера мирового вертолетостроения. АК&М, 26.9.2008г.

— Из США кризис продаж автомобилей перекинулся на Европу; ситуация здесь будет развиваться по похожему сценарию. Как отмечают эксперты издания Automotive News Europe, за спадом продаж последуют сокращения объемов производства, а затем начнутся увольнения рабочих.

По заявлению руководителя Общества производителей и трейдеров автомобилей Великобритании (SMMT) П. Эверитта, кризис автомобильных продаж наблюдается на большинстве крупнейших рынков Европы. Согласно статистическим данным SMMT, хуже всего автомобили продаются в Италии и Испании, где по сравнению с пред.г. показатели в авг. упали на 27 и 42% соответственно. В Италии проводить параллели с пред.г. сложно, поскольку итальянский авторынок «рухнул» до уровня 11-летней давности.

Во Франции продажи снизились в указанном месяце на 7%, а в Германии — на 10% (в последней в авг. 2008г. было зарегистрировано только 214,4 тыс. новых легковых автомобилей. Согласно заявлению германской автомобильной ассоциации VDA, 2008г. становится для местного рынка худшим за весь период с 1990г.

Хотя во Франции снижение продаж автомобилей было не столь значительным, лидеры по сбыту Renault и Peugeot Citroen практически не имеют прибыли. Экономическая нестабильность в сочетании с высокой инфляцией и сильно подскочившими ценами на топливо заставили французских производителей пересмотреть показатели. Теперь Renault не ожидает прироста продаж на будущий год и даже не исключает их сокращения.

По данным Европейской автомобильной ассоциации (ACEA), Великобритания по объему автомобильного рынка уступает в Западной Европе

только Германии. С начала года здесь было продано только 1,5 млн. машин.

О планах сократить объемы производства в Великобритании уже заявили Toyota и Land Rover. Не исключает подобных шагов и компания General Motors. Снижение продаж заставило руководителей крупнейших автомобилестроительных компаний обратиться к британскому правительству с просьбой принять необходимые меры для сохранения покупательной способности населения.

Как заявил специалист по экономике промышленности Кардиффского университета Г. Раис, с низкими показателями авторынка Великобритании, скорее всего, не удастся оправиться от кризиса до II пол. 2010г. Продажи машин в стране упали до самой низкой отметки за последние 40 лет. В условиях ослабленной экономики и постоянно растущих цен на топливо английские потребители, вероятно, окончательно потеряли интерес к машинам. Как пишет британская газета The Times, один из крупнейших европейских авторынков переживает сильнейший за последние 40 лет кризис. В авг. было продано лишь 63 тыс. новых автомобилей, по сравнению с аналогичным периодом пред.г. спрос упал почти на 20%. Подобная тенденция наблюдается и в других европейских странах, отмечают эксперты.

Спад продаж наблюдается и на рынке подержанных автомобилей, хотя здесь он не такой сильный, т.к. продажи уменьшились только на 5% — до 7 млн. шт., а цены снизились в среднем на 2-8 тыс.долл. (данные British Car Auctions — BCA). По заявлению аналитика компании Kroll P. Кишора, худшую ситуацию для британской индустрии представить сложно.

Сильнее всего из-за кризиса пострадали бренды премиум-класса. Так, продажи Aston Martin упали в авг. на 67% (продано всего 19 машин), Land Rover — на 60% (422 шт.), Jaguar — на 40%.

Из-за падения сбыта компания Bentley Motors (г.Кру) сократила рабочую неделю с четырех до трех дней. Она намерена уменьшить производство в связи со снижением мировых продаж дорогих машин на 15%. Продажи компании с начала года снизились на 16%, а за год в целом прогнозируется падение на 15%. В пред.г. Bentley продала 10 тыс. автомобилей, а недавно компания была вынуждена сократить производство в связи с падением спроса на кабриолет GT и другие модели. Одни из ее основных рынков — американские штаты Флорида и Калифорния значительно пострадали от замедления экономического роста в США.

По подсчетам Bentley, общие продажи машин премиум-класса, в т.ч. ее собственных, а также Porsche 911 и 12-цилиндровых Audi, BMW и Mercedes-Benz на рынках развитых стран снизились с начала года на 13%.

Недавно Land Rover объявила о сокращении числа смен, занятых в производстве трех моделей на одном из заводов. BMW и Mercedes-Benz также объявили о снижении объемов производства нескольких из своих моделей.

Как сообщает Automotive News Europe, в авг. продажи Porsche в США упали на 44,9% по сравнению с аналогичным месяцем 2007г., однако компания считает, что снижение продаж связано не с экономическим кризисом, а с тем, что американские покупатели ожидают появления новых

моделей в семействе Porsche 911. БИКИ, 23.9.2008г.

— Европарламент принял поправку к проекту постановления, устанавливающего общеевропейские нормы сертификации работающих на водородных транспортных средств, этот документ позволит принять окончательное постановление по техническим нормам для такого транспорта, сообщает интернет-издание Actu-environnement.com.

Ряд автопроизводителей уже начал вкладывать средства в развитие этой технологии и представил на европейский рынок ряд моделей. Однако у компаний нет общего подхода к разработке таких транспортных средств, поэтому Европарламент считает необходимым принять постановление о единых технических требованиях и требованиях безопасности.

За принятие поправки к проекту проголосовали 644 депутата Европарламента, двое высказались против. «Определение рамок сертификации транспорта на водородном топливе поможет поднять уровень доверия к новой технологии как среди потенциальных пользователей, так и среди населения в целом», — говорится в документе.

Согласно проекту, чтобы пройти сертификацию, работающее на водородном транспортное средство должно обладать отличительными чертами, которые позволят спасательным службам распознать в случае аварии.

Производители также должны будут принять меры, чтобы избежать проблем при заправке топливом. Им придется выполнить такие технические требования, как защита водородной системы от высокого давления, совместимость материалов, находящихся в контакте с водородом и установка индикации поломки. Документ обязывает страны ЕС установить систему санкций против автопроизводителей, не соблюдающих указанные нормы.

Депутаты также просят Еврокомиссию установить требования и провести испытания новых способов хранения водорода, а также ударостойкости транспортных средств, работающих на водородном топливе. Регламентировано должно быть и использование в качестве топлива смесей на основе водорода и природного газа, которое временно разрешил Европарламент до начала использования чистого водорода. Это облегчит ввод в эксплуатацию транспортных средств на водородном топливе в странах, где существует развитая сеть заправочных станций для техники, работающей на природном газе.

Депутаты также обратились в Еврокомиссию с просьбой разработать комплекс мер, которые бы стимулировали развитие сети водородных заправочных станций.

Установление общих норм позволит обеспечить безопасность граждан и увеличит конкурентоспособность европейских автопроизводителей, заявил вице-президент Еврокомиссии и комиссар по вопросам предпринимательства и промышленности Гюнтер Ферхойген (Guenter Verheugen). РИА «Новости», 4.9.2008г.

— Вступление в силу постановления ЕС о выбросах углекислого газа новыми автомобилями отложено на три года, до 2015г., сообщает экологическая организация France Nature Environnement. Как планировалось, новое постановление должно было вступить в силу в 2012г. Ранее автопроизводителям удалось добиться увеличения норм выброса углекислого газа.

Депутаты комитета по промышленности Европарламента полностью удовлетворили требования европейских автопроизводителей, и таким образом у них появились три дополнительных года, чтобы достичь среднего уровня выбросов углекислого газа в 130 граммов на км. Предусмотренные в случае несоответствия этим нормам штрафы были также снижены.

Ответственный по вопросам транспорта экологической организации France Nature Environnement Мишель Дюбромель (Michel Dubromel) заявил, что «это дополнительная уступка в пользу индустрии автомобилестроения, которая по-прежнему не стремится достичь поставленных перед Евросоюзом целей по сокращению выбросов газов, обладающих парниковым эффектом».

«В наше время, когда энергоресурсы становятся редкостью, потребляющие много топлива автомобили способны свести на нет усилия других отраслей промышленности по сокращению выбросов газов, обладающих парниковым эффектом. Технологические инновации в автомобилестроении позволят добиться поставленных целей и создать новые рабочие места», — отметил Дюбромель.

В 1998г. Европейская ассоциация автопроизводителей добровольно согласилась с предложением исполнительной власти ЕС сократить к 2008-09г. объемы выбросов угарного газа у автомобилей до 140 граммов на один км. пробега. Однако соответствие этому показателю в 2007г. были в состоянии обеспечить лишь четыре автомобилестроительные компании. РИА «Новости», 3.9.2008г.

— В связи с ростом цен на топливо и спадом экономической активности в Европе продажи новых автомобилей на континенте резко снижаются. В июне тек.г. спад на автомобильном рынке региона составил 8%, причем наиболее тяжелая ситуация сложилась в Ирландии, где падение продаж составило 48%, в Испании — более 30%, а в Италии — почти 20%. Сокращение производства и продаж отмечены у таких автомобилестроительных гигантов, как Volkswagen, Citroen, Toyota и Mercedes-Benz (концерн Daimler).

Статистические данные по продажам автомобилей марки Mercedes-Benz за I пол. 2008г. показали, что спрос на наиболее престижные автомобили S-класса начал резко снижаться. По данным издания Automotive News, в I пол. 2008г. мировые продажи машин указанного класса упали на 11,8% по сравнению с аналогичным периодом 2007г.; при этом снижение продаж в США, где автомобили этого сегмента традиционно пользовалась большим спросом, составило 23%. Такие показатели весьма негативно повлияют на финансовые результаты германского Daimler за текущий год.

Чистая прибыль концерна в I пол. 2008г. снизилась на 29,8% — до 2,64 млрд. евро по сравнению с 3,77 млрд., полученными за аналогичный период пред.г. Доходы от продаж увеличились на 3,4% до 48,84 млрд. евро против 47,21 млрд. евро. Прибыль до налогообложения составила 4,09 млрд. евро, что на 27,2% больше аналогичного показателя за I пол. 2007г. (5,62 млрд. евро). Чистая прибыль Daimler во II кв. 2008г. снизилась на 25,6% — до 1,35 млрд. евро по сравнению с 1,82 млрд., полученными за аналогичный период пред.г. Доходы от продаж за II кв. 2008г. увеличились на 6,5% и составили 25,38 млрд. евро против 23,84 млрд. аналогич-

ного периода пред.г. Прибыль до налогообложения составила 2,08 млрд. евро, что на 5,2% меньше аналогичного показателя за II кв. 2007г. (2,19 млрд. евро).

По оценке экспертов, доходы от продаж автомобилей S-класса составляют 20-25% прибыли Daimler до налогообложения. Помимо S-класса, снижение продаж показали и остальные модели бренда Mercedes-Benz, за исключением «С-класса»: сбыт этой относительно недорогой линейки моделей вырос на 38,4%. Однако концерн по-прежнему прогнозирует рост продаж и прибыли по итогам 2008г. благодаря перераспределению квот продаж в пользу РФ и КНР, где спрос на автомобили Mercedes-Benz продолжает расти.

Daimler выбрал г. Кечкемет в 80 км. от Будапешта в центральной части Венгрии для организации производства четырех новых моделей A- и B-класса (трехдверный хэтчбек, кабриолет, компактный внедорожник и минивэн), которые составят конкуренцию модели BMW XI. Производитель инвестирует 800 млн. евро в новый автозавод, создав 2500 рабочих мест. По заявлению председателя совета директоров концерна Д. Цетше, таким образом концерн рассчитывает расширить доступ к восточноевропейскому рынку.

600 млн. евро будет инвестировано параллельно в завод в г. Раштатт (Германия), где в наст.вр. производятся автомобили A- и B-класса, но производственных мощностей которого не хватает для удовлетворения спроса. Также в Индии Daimler создал СП с Hero Group в г. Ченнай для строительства завода производственной мощностью до 70 тыс. легких коммерческих автомобилей в год. Инвестиции составят до 1 млрд.долл. Пуск завода намечен на 2010г.

По договору с германским концерном и энергетической корпорацией Royal Dutch Shell Евросоюз вложит 470 млн. евро в разработку водородных технологий и двигателя на топливных ячейках. Указанные компании инвестируют аналогичную сумму. Исследовательский проект, рассчитанный на 6 лет, поможет ускорить создание «экологически чистого» автомобиля в период между 2010г. и 2020г. Еврокомиссия считает, что к 2040г. удастся снизить использование бензина на 40%, а еще через десятилетие вредные выбросы в атмосферу сократятся наполовину.

По неофициальным данным, Daimler намерен приобрести 42% акций российского ОАО «Камаз». Сделка обсуждается на уровне наблюдательного совета директоров концерна, и планируется, что к середине окт. 2008г. немецкая сторона завершит процедуру ее комплексной юридической оценки, после чего будет сделано предложение о покупке. Сделка по продаже пакета акций ОАО «Камаз», оцениваемая в несколько млрд.долл., может быть заключена уже к концу окт. тек.г. В дальнейшем Daimler намерен увеличить свой пакет до контрольного, поскольку уверен, что вхождение в капитал российского предприятия позволит компании быстрее расширить свое присутствие в России, чем строительство собственного производства.

Компания Mercedes-Benz, входящая в состав концерна, также планирует организовать производство автобусов в России и совместно с ОАО «Нефтекамский автозавод» («НефАЗ», в составе группы «Камаз») рассматривает варианты сотру-

ничества по организации совместного производства автобусов малого и среднего класса, которых «НефАЗ» не производит. Летом 2008г. российский автобусный завод дважды посетила германская делегация автобусостроительных подразделений Mercedes-Benz.

Renault и PSA Peugeot-Citroen сокращают объемы производства и даже вынуждены приостановить конвейеры на своих заводах во Франции из-за снижения продаж в Европе и дальнейших негативных прогнозов. Так, завод Renault в г. Сандовилль на севере Франции будет закрыт на семь дней в сент. и, возможно, на три дня в окт. в дополнение к запланированному четырехнедельному летнему перерыву. Этот завод производит модель Laguna, продажи которой в I пол. 2008г. составили всего 59,5 тыс.шт., что гораздо ниже запланированного объема. PSA Peugeot-Citroen также закрывает на дополнительную неделю свой завод в г. Мюлуз, где производятся модели Citroen C4, Peugeot 308 и Peugeot 206.

Чистая прибыль второго по величине европейского производителя автомобилей — корпорации PSA Peugeot Citroen за указанный период выросла на 49% — до 733 млн. евро по сравнению с 492 млн. евро, полученными за аналогичный период пред.г. Объем продаж компании увеличился на 1,6% и составил 31,3 млрд. евро против 30,82 млрд. годом ранее. Операционная прибыль за отчетный период достигла 1,12 млрд. евро, что на 32,4% больше аналогичного показателя за I пол. 2007г., составившего 842 млн. евро.

Peugeot Citroen сообщили, что общий объем продаж продукции группы в Европе по итогам тек.г. может снизиться на 4%, несмотря на успех модели Peugeot 308», благодаря которой I пол. концерн закончил с ростом 4,6%. По данным газеты The Times, Peugeot-Citroen находится в процессе структурных реформ, начатых в пред.г. новым руководителем группы К. Стрейффом, который избавляется от убыточных производств и делает ставку на рынки КНР и РФ. Корпорация с оптимизмом прогнозирует дальнейший рост продаж автомобилей Peugeot в странах БРИК, особенно в России. Строительство нового российского автобусного завода позволит группе продолжить увеличивать продажи и расширять дилерскую сеть.

Чистая прибыль французского концерна Renault в I пол. 2008г., по предварительным данным (за исключением показателей входящей в альянс с Renault японской компании Nissan), выросла на 36,7% — до 1,47 млрд. евро по сравнению с 1,07 млрд., полученными за аналогичный период пред.г. Доходы от продаж французской компании за рассматриваемый период увеличились на 2,3% и составили 20,94 млрд. евро против 20,47 млрд. за соответствующий период 2007г. Операционная прибыль составила 845 млн. евро, что на 22,6% больше аналогичного показателя за I пол. 2007г. (689 млн. евро). Renault является одним из ведущих европейских продуцентов автомобилей; промышленные объекты и коммерческие учреждения группы (владеющей такими тремя марками, как Renault, румынская Dacia и южнокорейская Samsung) имеются как минимум в 118 странах, а общее число сотрудников превышает 126 тыс. Мировые продажи Renault по итогам 2007г. выросли на 2,2% — до 2,49 млн. автомобилей.

Nissan Motor также построит в г. Сандерленд (Великобритания) новый завод, который войдет в эксплуатацию в 2010г., при этом британское правительство выделит на реализацию проекта 6,2 млн. ф. ст. (12 млн.долл.). Новый автомобиль, который там начнут производить, заменит малолиitraжную модель Micra.

Прибыль до налогообложения германского концерна Volkswagen в I пол. 2008г. выросла на 25,5% — до 3,78 млрд. евро против 3,01 млрд., полученных за аналогичный период пред.г. При этом объем его продаж увеличился на 3% и составил 56,5 млрд. евро против 54,85 млрд. в пред.г. Операционная прибыль за отчетный период составила 3,43 млрд. евро, что на 21,8% больше аналогичного показателя за I пол. 2007г. (2,82 млрд. евро). Положительные финансовые результаты объясняются, в частности, расширением продаж в КНР, Восточной Европе и Южной Америке, а также существенно улучшившимися показателями в России и Индии.

Продажи Volkswagen за указанный период выросли на 5,8% по сравнению с тем же периодом 2007г. и составили 3,27 млн. автомобилей. При этом под брендом Volkswagen реализовано 1,9 млн. машин, что на 5,8% больше, чем за аналогичный период пред.г. Продажи автомобилей под маркой Audi выросли на 1,4% — до 516 тыс.шт., Skoda — на 17,9% по сравнению с прошлогодним показателем, составив 367 тыс. автомобилей. За отчетный период на 7,5% (до 206 тыс.шт.) снизились продажи автомобилей марки Seat. На российском рынке, который является весьма перспективным для Volkswagen, только за прошлый год продажи автомобилей этой марки выросли на 67,8% — до 37,9 тыс.шт.

Чистая прибыль Volkswagen в I кв. 2008г. выросла на 25% — до 929 млн. евро против 740 млн. за аналогичный период годом ранее. При этом поступления от продаж за янв.-март 2008г. выросли на 1,4%, составив 27,01 млрд. евро против 26,64 млрд. в I кв. 2007г.

Компания Audi отчиталась о рекордных продажах в I пол. тек.г. — 516 тыс. машин, что на 1,4% больше, чем за тот же период 2007г. Наиболее быстрорастущими рынками компании стали КНР, где продажи выросли на 20%, а также Восточная

Европа (15%), но в США отмечено падение проданных автомобилей на 1,5%. По заявлению гендиректора Audi Р. Штадле-ра, до конца года компания намерена продать 1 млн. автомобилей, что станет для нее рекордом.

Компания Skoda Auto (Чехия) сообщила, что в I пол. продажи автомобилей выросли на 17,9% по сравнению с показателями того же периода пред.г. В Восточной Европе рост продаж составил более 40%, покрыв убытки, понесенные в Западной Европе. Самым динамичным рынком Skoda стала Россия, где рост продаж составил 83,7% (до 24 тыс. машин), на втором месте Украина, далее идут КНР и Индия. Из всех моделей «бестселлером» является Skoda Octavia.

Bayerische Motoren Werke (BMW) оперирует тремя известными брендами автомобилей класса «люкс» — BMW, Mini, Rolls-Royce Motor Cars. Концерн производит свою продукцию на 23 заводах в 12 странах мира. Большая часть производственных мощностей расположена в Германии (8 заводов) и Великобритании (4 завода). Производ-

ственные мощности полного цикла имеются также в Мексике и ЮАР. Кроме того, BMW имеет сборочные предприятия в Египте, Индии, Малайзии, Индонезии, Таиланде и России (г. Калининград). Мотоциклы и комплектующие для мотоциклов BMW производятся только в Германии на заводе в Берлине. Некоторые модели собираются в сотрудничестве с итальянским концерном Piaggio. Каждый день с конвейера сходит до 500 мотоциклов разных моделей. На заводе трудятся 2,6 тыс. чел. Общее же число сотрудников концерна BMW Group составляет 105 тыс.

Чистая прибыль BMW в I пол. 2008г. снизилась на 25,8% и составила 994 млн. евро против 1,34 млрд. за аналогичный период пред.г. Выручка выросла на 4,5% и составила 27,84 млрд. евро против 26,63 млрд. Прибыль до налогообложения достигла 1,24 млрд. евро, что на 35,2% меньше аналогичного показателя в I пол. 2007г., составившего 1,92 млрд.

Чистая прибыль BMW во II кв. 2008г. снизилась на 32,7% до 507 млн. евро с 753 млн. евро в аналогичном периоде пред.г. Выручка компании снизилась на 0,9% и составила 14,55 млрд. евро против 14,68 млрд. евро за I пол. 2007г. Прибыль до налогообложения достигла 602 млн. евро, что на 43,5% меньше аналогичного показателя во II кв. 2007г., составившего 1,07 млрд. евро.

Падение продаж наблюдалось не только по концерну BMW в целом, но и по подразделению мотоциклов в частности. Так, за II кв. продажи мотоциклов BMW в количественном выражении снизились на 3,6% — до 34,9 тыс.шт. В I пол. в целом снижение продаж составило 5,6% — 55,9 тыс.шт. В Европе продажи мотоциклов в I пол. сократились на 1,4%. При этом из общей тенденции выбились рынки трех стран, где они не только не снизились, но и выросли — в Великобритании на 5,7% (до 3,1 тыс.шт.), в Италии на 4,4% (до 10 тыс.) и во Франции на 3,2% (до 4,6 тыс.). В Германии продажи снизились на 13% — до 10,4 тыс. В США объем продаж мотоциклов BMW уменьшился на 24,2% — до 5,2 тыс.шт., что связано как с общим замедлением развития американской экономики, так и с тем, что ряд популярных новых моделей (например, F 800 GS и F 650 GS) в США официально не продается. В Японии сокращение продаж составило 17,5% — до 1,5 тыс. В целом выручка мотоциклетного сегмента BMW снизилась на 1% во II кв. и на 3,4% в I пол. — до 392 и 737 млн. евро соответственно.

BMW крупнейший в мире производитель автомобилей премиум-класса, объявил о строительстве второй очереди нового завода по выпуску новой модели BMW XI возле г. Лейпциг (Германия), где в наст.вр. производится до 700 машин ежедневно.

Чистая прибыль итальянского концерна Fiat Group в I пол. 2008г. выросла на 6,1% — до 1,01 млрд. евро против 951 млн., полученных за аналогичный период пред.г. При этом продажи компании увеличилась на 10,9% и составили 31,99 млрд. евро против 28,86 млрд. годом ранее. Операционная прибыль за отчетное пол. составила 1,91 млрд. евро, что на 24,2% больше аналогичного показателя за I пол. 2007г., составившего 1,54 млрд. евро. Показатель чистой прибыли Fiat Group во II кв. 2008г. также имел положительную динамику, увеличившись на 1,9% — до 604 млн. евро против 593

млн. евро, полученных за аналогичный период 2007г. При этом продажи компании во II кв. 2008г. увеличилась на 11,8% и составили 16,97 млрд. евро против 15,18 млрд. евро в аналогичном периоде пред.г. Операционная прибыль составила 1,13 млрд. евро, что на 19,6% больше аналогичного показателя за II кв. 2007г., составившего 946 млн. евро. Поступления от продаж продукции концерна по итогам 2007г. составили 58,5 млрд. евро. Тем не менее, компания планирует закрыть 4 из своих 6 заводов в Италии, в т.ч. и крупнейший в г. Мирафьори, в период между сент. и нояб. тек.г. из-за ожидаемого значительного сокращения продаж.

В России компания Fiat Powertrain Technologies и ОАО «Северсталь-Авто» (ныне Sellers) создадут два СП по производству автомобилей и дизельных двигателей. Соответствующее соглашение было подписано в начале июня тек.г. В Татарстане будет создано СП по производству и сбыту легковых автомобилей Fiat мощностью до 50 тыс. автомобилей в год. Мощность СП по производству дизельных двигателей F1A, которое появится на территории Заволжского моторного завода («ЗМЗ»), составит 90 тыс.шт. в год.

Принадлежащая корпорации Ford компания Volvo Cars намерена отменить ночную смену на своем заводе в г. Торсланда на западе Швеции, что приведет к потере 700 рабочих мест в дек. текущего или в янв. следующего года. В конце июня производство на указанном заводе было сокращено с 51 до 44 автомобилей в час.

По сравнению с рядом европейских стран, где отмечен спад производства, совокупный выпуск автомобилей в Турции значительно вырос и составил в I пол. почти 709 тыс.шт., что на 32% выше, чем за соответствующий период пред.г. БИКИ, 21.8.2008г.

— По статистике VDA более половины (53%) новых легковых автомобилей в европейских странах оснащены дизельными двигателями. Только за последний год эта доля увеличилась на 2%. Этот показатель выше среднего в Испании, Франции, Норвегии и Бельгии, где более 70% продаваемых автомобилей — дизельные. Значительно меньше любят дизели в Швейцарии и Швеции, но и там на их долю приходится около трети рынка, пишет «Автостат».

В России доля легковых автомобилей с дизелем составляет лишь 5% рынка — в 10 раз меньше, чем в среднем по Европе. На российских автозаправках долгое время не было качественного дизтоплива. А отечественный автопром вообще не выпускал дизельных легковых машин. Сейчас качественное дизтопливо появилось, но только в крупных городах, и стоит оно зачастую дороже качественного бензина.

Дизельный двигатель создает меньше вредных выбросов в атмосферу, чем бензиновый. Расход топлива у современных дизельных моторов на 25-30% ниже, чем у бензиновых, при том же объеме и мощности. ИА Regnum, 20.8.2008г.

— Суд г. Турин (Италия) удовлетворил иск концерна Fiat к китайскому автопроизводителю Great Wall, запретив продажи автомобиля Great Wall Perі на территории Европейского Союза. Как пишет Automotive News, Fiat подал на китайскую компанию в суд в начале этого года, обвинив Great Wall в том, что дизайн новой модели Perі почти полностью скопирован с популярной модели FIAT Pan-

да. Эксперты подтвердили правомерность действий истца. Pegi является копией Panda со слегка измененной передней частью», — говорится в заявлении суда.

За первый экземпляр Pegi, ввезенный в Европу, Great Wall заплатит штраф в 15 000 евро. Если компания продолжит импортировать автомобили этой модели в ЕС, штраф за каждую следующую ед. составит 50 000 евро.

Fiat подал против Great Wall еще один иск в китайский суд, пытаясь запретить продажи Pegi и в Китае. По этому делу следствие еще продолжается. RosInvest.Com, 21.7.2008г.

— Рост цен на горючее привел к значительному падению продаж автомобилей в Европе. Как сообщила в коммюнике Европейская ассоциация автопроизводителей, спад реализации автомобилей в июне составил 7,9% в годовом исчислении. В мае темпы спада продаж автомобилей были чуть ниже — 7,5% по отношению к маю 2007г.

В разных странах Европы ситуация на рынках складывается неодинаково. Более всего оказались затронуты Ирландия — спад 48%, Испания — 30,8% и Италия — 19,5%. В то же время крупные автомобильные рынки Германии и Франции продемонстрировали даже незначительный рост продаж — 1,5% и 1%

Большинство ведущих автопроизводителей фиксируют падение спроса на свои машины. Volkswagen, Citroen, Toyota и Daimler Chrysler более всего пострадали в результате кризиса, тогда как Ford и BMW пока «вышли сухими из воды», практически удержав свой уровень продаж, а по люксовым моделям — даже несколько подняв его. Прайм-ТАСС, 16.7.2008г.

— В 2007г. западноевропейские производители кранов расширили объемы производства благодаря растущему спросу на них на мировом рынке.

В прошлом году компания Liebherr изготовила 1,6 тыс. вездеходных кранов, что составило 43% мирового рынка, а также 2,3 тыс. башенных кранов. Группа Manitowoc Crane также имела хорошие показатели в 2007г.; ее продажи выросли на 45% и достигли 3,25 млрд.долл. (2,08 млрд. евро), при этом портфель заказов вырос на 88%, превысив 2,9 млрд.долл. (1,86 млрд. евро), что эквивалентно 10,7 месяца работы предприятий группы. Terex Cranes реализовала свою продукцию на 2,23 млрд.долл., что на 28% превысило соответствующие показатели 2006г. На конец года портфель заказов компании достиг 2,01 млрд.долл., что эквивалентно 11 месяцам производства.

Фирма Kobelco Cranes заявила о росте продаж на 36,5% за последнее 6 месяцев финансового года (вплоть до сент. 2007г.). Сбыт достиг 34,6 млрд. иен. (217 млн. евро). За указанное пол. ею было продано 420 ед. кранов, что на 20% превысило показатели за соответствующий период 2006г. Продолжение роста заказов на краны превосходит возможности Kobelco Cranes по их производству и поставке заказчикам.

Воспользовавшись тем, что у многих производителей кранов портфели заказов переполнены, китайские производители устремились на зарубежный, в первую очередь европейский рынок. В то же время западные компании, расширяют производство в КНР.

Согласно данным Ассоциации китайских производителей строительного оборудования (China

Construction Machinery Manufacturers' Association — CCMMA), экспорт самоходных кранов вырос с 66 шт. (4,35 млн. евро) в 2002г. до 1018 шт. (105 млн. евро) в 2006г. В 2007г. экспорт сократился до 770 автокранов (76,8 млн. евро) и 123 гусеничных кранов (25,6 млн. евро).

Типичным успешным китайским производителем и экспортером является компания Fushun Excavator, экспортные поставки которого выросли с 19,2 млн. евро в 2006г. до 44,8 млн. (вывезено 100 кранов) в 2007г. На 2008г. планируется получить от экспорта 64 млн. евро.

У фирмы Zoomlion экспортные поступления достигли 15% совокупных продаж, а к концу 2010г. намечено довести этот показатель до 40%. Основными экспортными рынками для компании стали Бразилия, Россия, Индия, страны Ближнего и Среднего Востока; в 2007г. начались поставки в страны Западной Европы.

Прохождение сертификации своей продукции в ЕС предусматривает в 2008г. компания Jarlway (дочернее предприятие британской Jarlway Holdings имеет в КНР ряд предприятий), которая ранее была известна как производитель бетононасосов и затем в 2006г. освоила производство 11 моделей подъемных кранов. Продукция проходит сертификацию в ЕС; идет поиск европейского генерального агента.

В течение последних лет в мире активно развивается производство сверхкрупных подъемных кранов. Гусеничный кран-гигант «31000» грузоподъемностью 2 тыс. тм выпустила компания Manitowoc Crane. Его габариты настолько велики, что для перевозки требуются 85 грузовиков. Крупные гусеничные краны выпускает завод Liebherr-Werk Ehingen в Германии, в т.ч. модель «1600/2» грузоподъемностью 600 тм. Китайская компания Sany также планирует выпускать гусеничные краны грузоподъемностью 1660 тм. БИКИ, 8.7.2008г.

— Еврокомиссия дала автомобилестроителям еще 7 лет для того, чтобы привести выпускаемую ими продукцию в соответствие требованиям ЕС к ограничению выхлопов CO₂. В рамках широкомасштабной программы борьбы с изменениями климата Еврокомиссия намерена к 2012г. ограничить у всех новых автомобилей выхлопы CO₂ 120 граммами на 1 км. пробега, пишут «Колеса».

Но автопром Европы сможет производить более экологичные машины не ранее 2015г., считает еврокомиссар по промышленности Гюнтер Вехойген. По его мнению, необходимо совместно прийти к компромиссному решению.

С тем, что не все автоконцерны Старого Света смогут выпускать более экологически чистые модели к 2012г., согласны и в Европарламенте, члены которого призвали Еврокомиссию отсрочить такие планы на три года.

Сейчас объем выхлопов CO₂ у европейских автомобилей составляет в среднем 160г. на 1 км. Еврокомиссия предложила ввести с 2012г. для автопроизводителей штраф в 20 евро за каждый грамм углекислого газа, превышающий допустимый объем выхлопа, в расчете на одну машину. ИА Regnum, 1.6.2008г.

— Правительства Евросоюза договорились о том, чтобы вложить 470 млн. евро в разработку водородных технологий и двигателя на топливных ячейках. Предполагается, что автоконцерн Daimler AG и энергетическая компания Royal Dutch

Shell вложат не меньшую сумму в исследовательский проект, рассчитанный на шесть лет. Это должно ускорить создание «чистого» автомобиля в период между 2010 и 2020 годами, пишет АвтоАвто.ру.

Как полагают члены Европейской комиссии, к 2040г. использование бензина удастся снизить на 40%, а еще через десять лет — сократить вредные выбросы в атмосферу наполовину. ИА Regnum, 31.5.2008г.

— Германские компании Daimler и BMW, ведя непримиримую конкурентную борьбу, тем не менее, будут совместно разрабатывать двигатели и компоненты для двигателей небольших автомобилей. Партнерство в данной сфере имеет наибольший взаимовыгодный потенциал с точки зрения экономии на издержках производства. Совместные НИОКР позволят обеим германским компаниям добиться сокращения среднего уровня выбросов двуокиси углерода.

Партнеры также решили объединить усилия в области гибридных двигателей. Ранее Daimler успешно адаптировала для этих целей литиево-ионные аккумуляторы. Разработка, примененная на модели представительского класса Mercedes S400 BlueHybrid, была показана на Женевском автосалоне 2008г. В рамках соглашения о сотрудничестве BMW также получит доступ к данной разработке.

Литиево-ионные аккумуляторы значительно превосходят по своим эксплуатационным характеристикам применяемые в гибридных силовых установках никель-гидридные устройства. Однако склонность к перегреву при работе делала их небезопасными и исключала возможность массового использования. Инновация заключалась в размещении батареи под капотом и ее интеграции с системой климат-контроля, которая поддерживает температуру в рабочем диапазоне от 15 до 35 °С.

BMW развивает сотрудничество и с другими автомобильными компаниями в области поставок им двигателей собственных конструкций. BMW уже поставляет свои двигатели французской компании Peugeot, которая устанавливает их на моделях Peugeot 207 и Peugeot 308.

Скоро силовые агрегаты BMW получат автомобили французской марки Citroen. В их число войдут двигатели рабочим объемом от 1,4 до 1,6 л., а также несколько типов моторов с турбонаддувом типа Prince. Первой моделью, на которой установят германский двигатель, станет Citroen C5.

Двигатель Prince (EP6) является совместной разработкой этих компаний и производится на заводе BMW. Базовая модель имеет мощность 120 л. с., а модели с турбонаддувом EP6DT и EP6DTS — 150 и 175 л. с. соответственно. Последняя имеет рабочий объем 1,6 л. и комплектуется 6-скоростной автоматической коробкой передач фирмы ZF.

В начале 2008г. сообщалось, что в скором времени американский концерн General Motors и итальянский Fiat намерены приобретать для своих автомобилей двигатели и трансмиссии производства BMW. Три стороны провели переговоры об условиях поставок указанной продукции. БИКИ, 8.5.2008г.

— В недавнем интервью Financial Times западноевропейская авиакосмическая группа EADS заявила о том, что ее дочерняя компания Airbus намерена в будущем перекладывать валютные риски на своих поставщиков. Начиная с нового проекта

A350 XWB, ее контракты с ними планируется заключать в долларах, что поможет сократить потери, связанные с удешевлением американской валюты.

В 2007г. на колебаниях валютных курсов группа EADS потеряла 1 млрд. евро. Ей пришлось сделать существенные резервные отчисления на ликвидацию недостатков по проблемным авиационным проектам. В результате чистые убытки группы за указанный год составили 499 млн. евро (765 млн.долл.), т.е. оказались более значительными, чем ожидалось.

Тем не менее руководство EADS настроено оптимистично и заявляет о том, что оно «подготовило будущее и покончило с проблемами прошлого». Согласно прогнозу председателя правления Л. Галлуа, в текущем году положение группы существенно улучшится, т.к. ей удалось сократить издержки (в большей степени, чем планировалось), увеличить отгрузки готовой продукции, возобновить хеджирование долл.ых рисков и взять под контроль «узкие места» в осуществляемых проектах. Ожидается, что прибыль EADS от производственной деятельности в 2008г. возрастет до 1,8 млрд. евро (с 52 млн. в пред.г.).

В последние два года на результатах деятельности группы отрицательно сказались крупные потери Airbus, обусловленные задержками по программам «A380» (сверхкрупный лайнер), «A350» (средне-габаритный лайнер) и «A400M» (военно-транспортный самолет). Несмотря на рост отгрузок готовой продукции, в 2007г. убытки компании от производственной деятельности увеличились до 881 млн. евро (с 572 млн. в 2006г.).

По заявлению Л. Галлуа, урегулирование многих проблем и улучшение положения с наличностью позволяют EADS гибко реагировать на изменения в глобальной экономике и использовать открывающиеся возможности. В 2007г. у группы появился нетто-приток наличных средств 7 млрд. евро, что позволило ей приступить к осуществлению намеченных планов в США, в частности израсходовать 1 млрд., на приобретение средней по обороту американской фирмы.

Комментируя решение Пентагона выдать EADS и ее американскому партнеру Northrop Grumman заказ на 179 самолетов-топливозаправщиков (35 млрд.долл.), Л. Галлуа подчеркнул, что возникшая по этому поводу «политическая буря» в США не имеет под собой оснований, т.к. переговоры были полностью «прозрачными» и предложение EADS/Northrop оказалось для заказчика наилучшим.

Л. Галлуа считает, что указанное решение может благотворно сказаться и на проекте «A400M», задержки в осуществлении которого достигают 6-12 месяцев и решение проблем по которому потребовало в 2007г. от группы резервных отчислений 1,4 млрд. евро. БИКИ, 15.4.2008г.

— По данным исследовательской компании Freedonia Group, спрос на электронные компоненты и системы для автомобилей в ближайшие годы будет увеличиваться в среднем на 7,5% в год и в 2011г. может составить 153 млрд.долл. При этом, как подчеркивают эксперты, потребности в автомобильной электронике должны расти быстрее, чем производство самих автомобилей, учитывая непрерывное увеличение удельного веса в машинах электронных устройств.

В промышленно развитых странах насыщенность рынка некоторыми ставшими уже традиционными видами автомобильного электронного оборудования в значительной степени компенсируется активизацией спроса на современные системы безопасности, развлекательную аппаратуру и средства связи. Как отмечает Freedonia Group, в трех основных регионах мира (США, Западной Европе и Японии) вялый интерес потребителей к дополнительному оснащению своих автомобилей электронными устройствами, как правило, побуждает автосборочные компании «превращать в стандарт» установку все более совершенных навигационных систем, средств беспроводной связи и телематики, причем это относится даже к базовым моделям.

Что касается развивающихся рынков, то там наряду с системами безопасности основную роль в сфере автомобильной электроники играют устройства, облегчающие управление машиной и контроль за выхлопом газов. Тем не менее все это сопровождается ускорением передачи в соответствующие регионы все большего числа инновационных автомобильных технологий. В результате, по утверждениям ряда специалистов, различие между развитыми и развивающимися странами в оснащении автомашин электронными устройствами все больше сужается.

Приверженность многих крупных автомобильных компаний процессу глобализации, проявляющаяся, в частности, в приближении их мощностей к быстро растущим рынкам и относительно недорогой рабочей силе, а также в экономии на транспортировке и уплате пошлин, все больше меняет также географию спроса в нише автомобильной электроники. БИКИ, 8.4.2008г.

— Корпорация по производству шин Goodyear в ближайшее время начнет выпуск GPS-навигаторов под своим брендом. Продажа навигаторов Goodyear намечена на II кв. 2008г. Разработкой и изготовлением электронных устройств будет заниматься американская компания NCC. На американской выставке Consumer Electronics Show 2008 (CES 2008), были представлены первые 8 моделей GPS-навигаторов от компании Goodyear. Новинки оснащаются пультом дистанционного управления hands-free для быстрого ответа на телефонные звонки.

Технология позволяет водителю не отвлекаться от дороги и тем самым повысить уровень транспортной безопасности. Управление звонками через GPS-навигатор будет осуществляться благодаря Bluetooth. Также на некоторых новых моделях будет доступна функция медиа-плеера и услуга MSN Direct, позволяющая отслеживать загруженность на дорогах и отображать другую ценную для водителя информацию: например цены на бензин в нужном районе, расписание кинотеатров или стоимость ночлега в мотелях.

Компания Apple также намерена в 2009г. начать поставки навигационных систем и мультимедийных комплексов для автомобилей. Первым клиентом стал концерн Daimler, который заключил с Apple эксклюзивный контракт. В рамках этого соглашения производитель автомобилей Mercedes-Benz будет единственным покупателем таких комплексов на протяжении первых шести месяцев после начала их производства. После этого Apple надеет-

ся продавать аналогичные установки и другим автопроизводителям.

В качестве основы для навигационных систем Apple будут использоваться карты Google Maps, а также ряд других сервисных функций, предоставляемых этим проектом Google. Apple собирается внедрить в свои мультимедийные комплексы доступ к онлайн-музыкальному магазину iTunes, а также возможности интеграции с другими мобильными устройствами собственного производства (iPod и iPhone).

Ранее компания BMW заявила о совместимости своих навигационных систем с Google Maps. Владельцы автомобилей этой марки теперь могут находить нужный адрес на рабочем или домашнем компьютере при помощи веб-сервиса Google Maps, а затем отправлять ссылку на нужный участок карты по каналам связи BMW Assist. Затем штатная навигационная система распознает информацию, полученную от Google, и использует ее для построения маршрута движения. БИКИ, 5.4.2008г.

— Компания Mercedes-Benz планирует начать установку дизельного двигателя с системой BlueTEC на все свои внедорожники. Новый двигатель получат модели ML, GL, и R-класса.

По данным производителя, BlueTEC V6 мощностью 211 л.с. расходует на 20-40% меньше топлива, чем бензиновые V6. На 100 км. модели ML и R-класса потратят 12 л, GL-класса — 14 л, пишет QX9.

Благодаря модернизированной системе впрыска AdBlue силовой агрегат отвечает европейским требованиям к уровню выброса токсичных веществ Евро-6 и американским стандартам Bin-5. IA Regnum, 18.3.2008г.

— Дебют бренда Infiniti в Западной Европе состоится в марте на Женевском автосалоне. С окт. 2008г. продажи автомобилей премиум-класса Infiniti начнутся в девяти странах, в т.ч. во Франции, Испании и Италии. В янв. 2009г. дилерская сеть компании распространится еще на шесть стран, а к апр. 2009г. Infiniti появятся в Англии и Германии.

Европейцам предложат седаны Infiniti G37, купе G37, кроссоверы EX37 и новое поколение FX, пишет Drom.

Если для США и России седаны серии G оснащают 3,5-литровым двигателем V6, то в Европу будут поставлять модели с 3,7-литровыми моторами. Но мощность и крутящий момент у них немного меньше, чем у 3,5-литровых.

Кроссовер серии EX также получит двигатель серии VQ объемом 3,7 л, но — немного мощнее американской версии EX35. В Россию поставляют EX с 3,5-литровой силовой установкой.

Европейская версия купе G37 не отличается от американской, а о кроссовере серии FX официальных данных еще нет. Но можно предположить, что и он получит 3,7-литровый двигатель. Также планируется выпуск FX с двигателем V8 объемом не менее 5 л. IA Regnum, 26.2.2008г.

— По сообщению Financial Times, группа EADS, крупнейший в Европе производитель изделий АРКП и военной техники, планирует приобрести в текущем году среднюю по размерам американскую компанию по изготовлению оборонной продукции или предоставлению авиауслуг с тем, чтобы расширить свое присутствие на этих рынках и

ослабить зависимость результатов деятельности группы от Airbus — подразделения EADS по гражданским самолетам.

Группа EADS намерена также противодействовать росту издержек производства, обусловленному повышением курса евро по отношению к долл., и отныне будет, очевидно, размещать свои новые предприятия в США и Азии.

К 2015г. EADS предполагает повысить до 10% норму получаемой чистой прибыли, а к 2020г. — увеличить в 2 раза (до 80 млрд. евро) операционную прибыль, которая исчисляется путем вычета из добавленной стоимости расходов на заработную плату. Доля Airbus в обороте группы, равная 65%, должна уменьшиться до 50% вследствие роста удельного веса подразделений по услугам и оборонной продукции, на которые будет приходиться примерно по 25% общих продаж.

Принятая недавно подразделением Airbus программа Power8 призвана сократить к 2010г. его ежегодные издержки на 2,1 млрд.долл. Продолжающееся повышение курса евро по отношению к долл. вынудило Airbus разработать дополнительную схему сокращения издержек, которая в отличие от Power8 базируется на курсе евро, равном 1,45-1,50 долл., а не 1,35.

По утверждению президента EADS, эффект от новых сокращений проявится только через 3 года, поскольку группа захеджировала на этот период значительную часть своих валютных рисков. Дополнительный план действий предполагают обнародовать не ранее марта текущего года, когда EADS и Airbus должны будут опубликовать результаты своей деятельности за 2007г. и первые прогнозы на 2008г.

Прошлый год был лучшим в истории Airbus. Она продала 1,3 тыс. самолетов, причем по более высоким ценам, чем ожидалось. В текущем году, как предупреждают эксперты EADS, приток заказов вряд ли превысит уровень 2007г., поскольку положение в мировой экономике ухудшилось. Кроме того, авиатранспортные компании заказали в последнее время довольно значительное число новых самолетов. Следует также иметь в виду, что кредитный кризис в США может повлечь за собой спад в других отраслях, что в сочетании с высокими ценами на нефть явится причиной того, что американские воздушные перевозчики начнут воздерживаться от закупок. БИКИ, 19.2.2008г.

— Мотивация правительств Италии и Франции покупать экологически безопасные автомобили повысила продажи Fiat и Renault как раз настолько, чтобы общий объем реализованных на западноевропейском рынке автомобилей достиг максимального уровня за шесть лет. Промышленные данные, опубликованные в среду, показали, что количество регистраций новых машин в регионе в прошлом году выросло до 14,79 млн.ед., что лишь немного меньше зафиксированного в 2001г. рекорда 14,82 млн.

Это число могло быть даже больше, если бы не катастрофические продажи в Германии, которая после болезненного повышения НДС пережила худший год с момента воссоединения 17 лет назад. «Стремительно растущие цены на нефть, изменения налоговой системы, снижение доступности кредитов и покупательной способности сдерживают потребителей и ограничивают спрос на новые машины в некоторых странах Западной Европы»,

— говорится в заявлении Европейской ассоциации производителей автомобилей (ACEA).

Инициатива отбраковки «неэкологичных» автомобилей подняла продажи в Италии до самого высокого уровня за 10 лет. Во Франции объемы продаж почти сравнились с пятилетним максимумом благодаря взлетевшему в дек. спросу на роскошные автомобили в преддверии новой системы наказаний за выбросы CO₂.

Здоровый автомобильный рынок крайне необходим экономике Европы, где 2,3 млн.чел. непосредственно заняты в промышленности, которая производит 32% автомобилей всего мира, согласно данным ACEA.

Для сравнения, продажи новых машин в США в прошлом году опустились почти на 3%, до 16,14 млн., минимального уровня с 1998г., на фоне продолжающихся увольнений и снижения доли рынка Большой тройки автопроизводителей Детройта — Chrysler Corp., Ford Motor Co. и General Motors Corp.

Сильный экспортный бизнес, а также слабая иена и репутация производителей качественных машин позволили японским компаниям пережить проблемы внутреннего рынка, где в 2007г. продажи упали на 7,6% до 3,43 млн. новых машин — худшего результата за 35 лет и первого случая, когда продажи снизились четвертый год подряд. Рейтер, 16.1.2008г.

— Объем мирового производства средне- и крупнотоннажной грузовой автотехники в 2007г. несколько снизился относительно аналогичного показателя в 2006г. (2.46 млн. автомобилей). Об этом говорится в аналитическом обзоре журнала «Автобизнес».

Снижение производства вызвано резким сокращением спроса на данную продукцию в странах Северной Америки, а также введением новых экологических нормативов в янв. 2007г.

В 2008-09гг. в США прогнозируется постепенный рост производства грузовиков и восстановление емкости рынка до уровня 2005-06гг. «Далее, вероятно, последует очередной всплеск потребительской активности накануне введения в 2010г. новых технических регламентов по эмиссии вредных веществ», — отмечается в обзоре. Затем можно ожидать ощутимый спад продаж и соответствующую стагнацию производства грузовиков в США.

Объем продаж средне- и крупнотоннажной автотехники в Западной Европе в 2007г. сократился на 2% до 335 тыс. Прогнозируется, что в 2009г. объем продаж в регионе приблизится к уровню 2006г., а к 2012г. емкость данного сегмента возрастет до 360 тыс.

Объем производства тяжелых грузовиков в Западной Европе в 2007г. вырос на 10% до 525 тыс. с 478 тыс. годом ранее.

«Ключевой фактор динамичного развития тяжелой грузовой автоиндустрии в Западной Европе — расширение экспортного потенциала региона за счет возросшего спроса на рынках Центральной и Восточной Европы, особенно в России, чему способствуют интенсификация международных и межрегиональных грузоперевозок, ускоренное развитие нефтегазового комплекса и дорожно-строительного сектора в РФ», — говорится в обзоре.

Объем продаж средне- и крупнотоннажных грузовиков в Азии в 2007г., по предварительным оценкам, превысил 1 млн., что связано с подъемом

экономики Азиатско-Тихоокеанского региона и ростом объемов грузоперевозок, особенно в Китае и Индии.

Объем производства крупнотоннажных грузовиков в Азии увеличился в 2007г. на 11%. АК&М, 11.1.2008г.

— Европейский аэрокосмический концерн EADS, владеющий самолетостроительной компанией Airbus, объявил о продаже шести заводов, на которых производятся авиалайнеры. Три из них находятся в Германии, два в Великобритании и один во Франции. На всех шести заводах работает 9,4 тыс.чел. Сделки планируется завершить летом 2008г. www.economy.gov.ru, 31.12.2007г.

— В европейской автомобильной промышленности занято более 1 млн.чел. Ее годовой оборот превышает 500 млрд. евро. Производство автомобилей в регионе в 2006г. увеличилось по сравнению с 2,8% и составило 21 406 тыс.ед.

Ведущий производитель — ФРГ, выпустившая в указанном году 26% общего количества произведенных легковых и грузовых машин (5574 тыс.). Второе место — за Францией (3169 тыс.), на третьем месте — Испания (2750 тыс.), четвертая в Западной Европе — Великобритания (1648 тыс.).

Все большую роль в общеевропейском производстве автомобилей играют новые восточноевропейские члены ЕС, страны СНГ и Турция. Первые и вторые заметно опережают, Италию (у первых этот показатель в 2006г. равнялся 2390 тыс., а у вторых — 1733 тыс. против 1212 тыс. в Италии, в Турции — 988 тыс. — был выше, чем в некоторых странах Западной Европы). Среднегодовой прирост производства в Российской Федерации и в Турции находится на уровне, близком к 10%, а в новых странах ЕС составляет 25%. Крупнейший производитель в этой зоне — Чехия, второй по значимости — Польша. К 2010г. автомобилестроительные мощности в новых странах ЕС могут превысить 3,5 млн.ед.; в это время 2/3 всего их производства должны обеспечивать Чехия и Словакия, в основном за счет машин базового и среднего классов.

В 2006г. Европа оставалась крупнейшим мировым потребителем автотранспортных средств. Совокупные регистрации новых машин в Европе в указанном году равнялись 21851 тыс.ед., увеличившись по сравнению с 2005г. на 3,7%. Однако в Западной Европе прирост был ниже среднего (1,4%), поскольку умеренного расширения спроса на германском и итальянском рынках оказалось недостаточно для компенсации «потерь» на французском и британском рынках. К основным факторам, препятствовавшим поступательному развитию спроса, эксперты относят недостаточное число новых моделей, рост цен на топливо и повышение банковских процентных ставок.

Решающую роль в расширении продаж автомобилей в Европе в 2006г. сыграли восточноевропейские государства, доля которых в совокупных европейских продажах достигла 22% (увеличившись с 13% в 2000г.), а спрос за год повысился на 12,9%.

Регистрации новых автомобилей на отдельных рынках в 2006г. характеризовались следующими данными (тыс.ед.): Германия — 3772, Великобритания — 2734, Франция — 2499, Испания — 1953, Италия — 2597, страны СНГ — 2873, новые члены ЕС — 1269. БИКИ, 20.12.2007г.

— По данным Eurostat, в европейском производстве кузовов и кузовных элементов автомобилей специального назначения занято 160 тыс.чел. Годовой оборот этой отрасли составляет 25 млрд. евро.

Лидирующие позиции занимает ФРГ, на втором месте — Франция, вдвое уступающая по объему производства лидеру и немного опережающая третьего по величине производителя — Великобританию. Последняя уделяет немало внимания проблемам производительности и эффективности отрасли, несмотря на то, что доля этой страны в европейском производстве коммерческих автомобилей составляет всего 3%.

Удельный вес стран Центральной и Восточной Европы в европейском производстве рассматриваемой продукции не превышает 3%, но они обладают такими преимуществами, как сравнительно недорогая рабочая сила и высокие темпы развития (о последних свидетельствует, удвоение польского производства за период после 2000г.).

Доля отдельных стран в европейском производстве автомобильных кузовов и кузовных элементов в 2005г. характеризовалась Eurostat (%): ФРГ — 28, Франция — 15, Великобритания — 14, Италия — 9, Испания — 7, Швеция — 6, Бельгия — 6, Нидерланды — 5, страны Центральной и Восточной Европы — 3, прочие страны — 7.

Производители кузовов и других элементов автомобилей специального назначения находятся в сильной зависимости от состояния автосборочной промышленности. Именно поэтому серьезных трудностей, переживавшихся автомобильной промышленностью в первые годы нынешнего века (в преддверии намечившегося в 2004г. оживления), обслуживающие ее производители кузовов были вынуждены серьезно приспосабливаться к подорожанию энергии и материалов (цены на которые неоднократно «били рекорды»), к концентрации производства и все большему усилению конкуренции. В первую очередь это коснулось германского сектора прицепов и полуприцепов.

В таких условиях среднегодовой прирост оборота в кузовной индустрии после 2000г. не превышал 3,5%. Наиболее динамичным этот показатель был в ФРГ и Испании в отличие, от Франции, где наблюдался застой.

По расчетам Европейской ассоциации производителей автомобилей, общее производство грузовых автомашин полной массой более 5 т. в 25 странах ЕС в 2005г. определялось в 554343 ед. и распределялось следующим образом (%): ФРГ — 37, Испания — 13, Нидерланды — 11, Франция — 9, Швеция — 7, Италия — 7, Бельгия — 5, Австрия — 4, Великобритания — 3, прочие страны — 4. Одновременно отгрузки машин полной массой менее 5 т. равнялись 1804094 ед. и распределялись так (%): Испания — 32, Франция — 21, Италия — 15, ФРГ — 11, Великобритания — 10, прочие страны — 11. БИКИ, 20.12.2007г.

— Европарламент утвердил директиву, согласно которой отныне автомобильные запчасти сможет производить любая компания. Ранее такое право имели только сами производители машин или предприятия, работающие по их заказу.

В качестве примера приводится ситуацию, при которой замена разбитой фары для Mercedes Benz могла обойтись владельцу машины в сотни латов, поскольку запчасти производила только сама ком-

пания или связанные с ней предприятия. Теперь же предприниматели получают возможность производить запчасти в соответствии со спецификациями завода-изготовителя машины, не опасаясь санкций в связи с нарушением прав на образцы дизайна. В то же время, у стран ЕС будет возможность в отдельных случаях отложить вступление директивы в силу на срок до пяти лет.

Как полагает депутат Европарламента Клаусейнер Лен, либерализация рынка запчастей не скажется на безопасности транспортных средств.

Президент Латвийской ассоциации автолюбителей Агрис Станевич заявил газете, что рынок запчастей вряд ли переполнят дешевые китайские товары. Тем не менее, нужно внимательно следить за качеством предлагаемых на рынке запчастей. 13.12.2007г.

Египет

Автопром

Автомобильное производство. В 2006г. в Египте действовало 17 производственных линий, на которых собирались легковые автомобили, микроавтобусы, городские автобусы и грузовики по соглашениям с «Дженерал Моторз», «Пежо», «Ситроен», БМВ, «Мерседес», «Опель», «Судзуки», «Хундай», «Дэу», «Кия». Себестоимость сборки в Египте автомобиля, например, марки «БМВ» составляет около 300 евро. Установленные производственные мощности по сборке автомобилей составляют 0,5 млн. шт. в год. Однако в 2006г. автосборка начала приходиться в упадок. Импорт СКД в 2006г. сократился до 176 млн.долл.

Производство легковых автомобилей упало за год на 54%. Производство автобусов (в Египте собираются в основном 12-27 местные машины) увеличилось на 3%, а грузовиков (собираются в основном мини грузовики) — на 4%.

Автосборочные предприятия, в шт.

	Государственные	Частные	Итого	
	2005г.	2006г.	2005г.	2006г.
Автомобили.....	7606.....	7910.....	55787.....	28020.....
Автобусы.....	300.....	321.....	5623.....	5848.....
Грузовики.....	557.....	560.....	21798.....	22690.....
			22355.....	23250.....

Бюллетень ЦБЕ янв. 2007г.

Объем продаж на автомобильном рынке АРЕ в 2006г. вырос в разы за счет импортных и подержанных автомобилей. В 2006г. в Египет было импортировано 170,1 тыс. легковых автомобилей на 327,4 млн.долл. Импорт автомобилей «Тайота» достиг 134,5 тыс.шт., «ДЭО» -12,8 тыс.шт., «Мицубиси» — 2,7 тыс.шт., «Хундай» — 2,3 тыс.шт.

В целях ограничения импорта с дек. 2006г. министерство торговли и промышленности АРЕ запретило использовать автомобильным дистрибуторам и дилерам получение предоплаты с покупателями. Предоплата должна зачисляться на специальные кроссчета в банках, которые производят расчеты с продавцами автомобилей по предоставлению документов, достаточных для передачи права собственности на транспортное средство, после завершения операторами рынка всех там-оженных формальностей.

Крупнейшим автосборочным предприятием в Египте является компания «Дженерал Моторз Иджипт», сборочный конвейер которой работает с 1985г. Акционеры: «Дженерал Моторз» (США), «Исузу Корпорейшен» (Япония) и «Мансур Шевро-

ле», принадлежащая ФПГ Мансур (Египет). В 2005г. предприятие выпускало малотоннажные грузовики «Шевроле» и легковые автомобили по лицензии «Опель» — «Астра» и «Корса». Фирма контролирует 24% рынка грузового и легкового автотранспорта, в т.ч. 81% рынка грузовиков грузоподъемностью от 1 до 2 т., 85% рынка грузовиков грузоподъемностью от 2 до 5 т. На предприятии работает 6 тыс. рабочих и служащих. На внутреннем рынке закупается 35% комплектующих. Остальные части импортируются с завода «Фольксваген» в Бразилии. Реализацией занимается компания «Мансур Шевроле», располагающая собственной дилерской сетью (17 автосалонов). ФПГ Мансур продала 10% акций компании «Мансур Шевроле» своему американскому партнеру корпорации «Дженерал Моторз».

В 2006г. в Египте продолжалась сборка «БМВ». Производственные мощности сборочного завода, имеющего площадь 37 тыс.кв.м., позволяют производить до 4 тыс. автомобилей в год, а в предыдущие годы на египетском рынке ежегодно реализовывалось около 1,6 тыс. автомобилей марки «БМВ». «БМВ» планирует расширить в стране сеть дилеров, а объем продаж в среднесрочной перспективе увеличить до 3-4 тыс. автомобилей в год.

В 2006г. продолжалась сборка автомобилей ВАЗ — 2107 и начата сборка ВАЗ — 2110. Собрано 4,5 тыс. автомобилей.

Выпуском автомобильных комплектующих занимаются 300 предприятий: стекла, сиденья, колесные диски и шины, ежегодно на 5,4 млрд.ег.ф.; 60% рынка египетских автозапчастей и комплектующих контролируется Hamdan Trading (www.hamdantrading.com).

В 2006г. из Египта экспортированы автотранспортные средства египетской сборки: 1,6 тыс. автобусов, 9 тыс. легковых автомобилей и 0,3 тыс. грузовиков, а также запасные части и комплектующие на 144 млн.долл. Страны импортеры: Турция, Ирак, Йемен, Куба, Эфиопия, Кувейт, Бахрейн и ОАЭ.

Сборка тракторов. В сельском хозяйстве Египта эксплуатируется 22 тыс. колесных тракторов, из которых 9 тыс. — в провинциях Бехейра и Гарбия. Рынок переживает кризис из-за дешевизны рабочей силы и особенностей структуры землепользования. В стране собирается до 1 тыс. колесных тракторов мощностью в основном 80-85 л.с. Сборка — крупноузловая. Основной покупатель — государство.

Импорт колесных тракторов в АРЕ в 2006г. шт.

	До 85 л.с.	Свыше 85 л.с.	Итого	Уд. вес
Всего.....	1101.....	220.....	1321.....	100%
Румыния.....	287.....	163.....	450.....	34%
Россия.....	185.....	39.....	224.....	17%
Кипр.....	303.....	-.....	303.....	23%
КНР.....	98.....	-.....	98.....	7%

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Компания Pirelli планирует повысить производительность в Египте на 50% благодаря инвестициям в 65 млн.долл. в завод по производству радиальных автобусных и грузовых шин в Александрии. Заявление было сделано в обращении председателя правления Pirelli Марко Трончетти Проверы к министру торговли и промышленности Египта Мохамеду Рашиду на итальянско-египетской межправительственной встрече, прошедшей недавно в Риме.

Новые инвестиции позволят александрийскому заводу повысить ежегодную производительность до 1 млн. шин и стать крупнейшим центром производства грузовых радиальных шин в регионе МЕА (Ближний Восток и Африка). Увеличение производительности в Египте является частью общей стратегии компании, направленной на повышение производительности в странах с быстроразвивающимся рынком и низкими издержками. Эта инициатива, наряду с открытием производства в Китае в 2005г. и инвестициями в бразильский завод в г.Граватаи в 2006г., также призвана укрепить позиции Pirelli на мировом рынке грузовых радиальных шин. Группа Pirelli также производит шины для индустриальной техники в Сеттимо Торинезе (Италия), Измите (Турция), Фейради-Сантане и Санто-Андре (Бразилия). Завод в Александрии принадлежит компании Alexandria Tyre, которую Pirelli выкупила в 1999г. На этом производственном участке площадью 300 тыс.кв.м. занято 1000 рабочих. С увеличением производительности на заводе в Александрии, общая сумма инвестиций Pirelli в египетское производство с 1999 составит 300 млн.долл.

В контексте двусторонней итальянско-египетской встречи на 2008-09гг. Альберто Пирелли назначен сопредседателем итальянско-египетского делового совета, а Алаа Арафа председателем правления Arafa Group. На новой должности Альберто Пирелли сменит гендиректора Italcementi Карло Пезенти. Итальянско-египетский деловой совет – это организация, работающая с 2006г., которая призвана развивать экономические и торговые отношения между Италией и Египтом и укреплять существующее сотрудничество между этими двумя странами. С 2002 по 2006г. Альберто Пирелли занимал должность главы подразделения грузовых и с/х шин Pirelli и должность гендиректора египетского подразделения компании. www.rusarabbc.com, 11.6.2008г.

– Pirelli собирается инвестировать 65 млн. долл. в свой египетский завод в Александрии, который выпускает грузовые шины. Планируется увеличить его объем производства на 50% – это позволит ежегодно производить 1 млн. шин. Завод в Александрии принадлежит компании Alexandria Tyre, приобретенной Pirelli в 1999г.; число сотрудников завода достигает 1 000 чел. Всего за 9 лет компания инвестировала в развитие и модернизацию производства в стране 300 млн. долл. Этот шаг – часть стратегии компании по увеличению производства в странах, характеризующихся постоянным ростом рыночной активности. www.rusarabbc.com, 6.6.2008г.

– В фев. 2008г. «АвтоВАЗ» отгрузил первые 48 автокомплектов модели Lada 4X4 на сборочное предприятие в столице Египта, сообщает пресс-центр компании. Столько же комплектов для выпуска внедорожника уже отправлено в Каир в марте.

Предприятие компании «Лада-Египет», уже производящее автомобили Lada 2107, планирует начать сборку Lada 4X4 летом 2008г. Выпуск автомобилей на египетском предприятии осуществляется по полному сборочному циклу, включающему сварку и окраску.

В 2007г. «АвтоВАЗ» изготовил и отгрузил для компании «Лада-Египет» 3 тыс. 312 автокомплектов модели Lada 2107. В 2008г. сюда планируется

поставить более 5,3 тыс. сборочных комплектов, свыше 900 из которых – для Lada 4X4.

Сотрудничество ОАО «АвтоВАЗ» и компании «Лада-Египет» началось в 2002г. с выпуска автомобилей Lada 2107. В 2006г. в Каире создано более мощное производство для нескольких моделей автомобилей Lada, рассчитанное на полный сборочный цикл.

«АвтоВАЗ» – крупнейший производитель легковых автомобилей в России. В 2004г. компания выпустила 717 тыс. 985 автомобилей (40% продаж новых легковых машин в стране). В 2005г. предприятие произвело 721 тыс. 491 автомобиль, в 2006г. – 765 тыс. 627 автомашин. Чистая прибыль за 2006г. по РСБУ составила 2 млрд. 512 млн. руб. За 2007г. в России было продано 663,5 тыс. автомобилей производства ОАО «АвтоВАЗ», что является рекордным показателем для компании за все время работы на отечественном рынке. 20.3.2008г.

– После того, как китайские автомашины начали свое наступление на зарубежный рынок, появление их на улицах Каира перестало быть сенсацией. Автомашины «Чери QQ» и «Хуачэнь» уже заняли определенную долю египетского рынка, придя в семьи простых египтян. По мнению работающих в отрасли специалистов, китайские автомашины имеют огромный потенциал на рынках Египта и других средневосточных и североафриканских стран.

После того, как в Египте в марте 2006г. были введены в эксплуатацию сборочные и производственные линии китайской автомобильной компании «Хуачэнь», различные модификации автомашин марки «Хуачэнь» успешно вышли на египетский рынок.

Главный представитель компании «Хуачэнь» в Египте Ду Ибо сказал, что автомашины «Хуачэнь» ориентированы на средний и высокий ценовые сегменты египетского рынка, спустя год с небольшим популярность марки растет, местные дилеры и клиенты признают качество продукции компании, и поставленная компанией цель продаж достигнута.

Египет является страной, где идея приобретения автомобиля очень популярна. Большая доля автомобильного рынка этой страны приходится на Францию, Италию, Германию, а также Японию и Республику Корея. Будучи новичком на египетском рынке, китайская автомобильная промышленность в последние годы достигла здесь неплохих результатов. В последние годы рост экономики Египта ускорился, что неизбежно приведет к дальнейшему увеличению продаж автомобилей.

Согласно статистическим данным, китайские автомобили вышли на египетский рынок с 2003г. На конец 2006г. в Египет экспортировались различные автомобили уже более, чем 20-ти китайских автомобильных компаний, и их годовой объем продаж достигал 3-4 тыс.шт. Наряду с китайским автопроизводителем «Хуачэнь», у компании «Чери» теперь в Египте также есть своя конвейерная линия по сборке автомобилей.

В отличие от стратегии «Хуачэнь», ориентированной на средний и высокий ценовые сегменты, «Чери» приняла стратегию, направленную на массового потребителя.

Продажная цена Чери QQ и других модификаций этой марки составляет 50 тыс. египетских фунтов (9 тыс. американских долл.), что вполне

доступно для людей, имеющих работу. Годовой объем производства конвейерной линии по сборке автомобиля «Чери» в Египте достигает 25 тыс. шт., при необходимости этот показатель может быть увеличен до 50 тыс. шт.

Египетские дилеры автомобилей «Чери» полагают, что многие потребители этой страны предпочитают «Чери QQ, поскольку эта автомобиль имеет оптимальное соотношение цены и качества. «Чери QQ» нисколько не уступает по качеству автомобильной продукции других азиатских стран, таких, как Япония или Южная Корея, но продается по более низкой цене, приближенной к покупательной способности египетских потребителей. Достойное качество и невысокая цена — одна из привлекательных сторон китайских автомобилей.

Как отметил Ду Ибо, Египет расположен на стыке Среднего Востока и Северной Африки, и стратегическое положение его рынка имеет чрезвычайно большое значение. Успехи китайских автомобилей на египетском рынке могут послужить отправной точкой для дальнейшего расширения продаж на региональном рынке, а также на мировом рынке в целом.

Ду Ибо сказал, что компания «Хуачэнь» стремится к сотрудничеству с египетской стороной на еще более высоком уровне, чтобы закрепить свою долю на этом рынке, а также на рынках Среднего Востока и Северной Африки в целом. Синьхуа, 25.12.2007г.

— ОАО «АвтоВАЗ» (Тольятти) планирует в 2008г. начать производство внедорожников Lada 4X4 («Нива») в Египте, сообщает пресс-служба предприятия.

Выпуск этих автомобилей на сборочном предприятии «Лада-Египет» будет организован по полному сборочному циклу, включающему сварку и окраску. В 2008г. «АвтоВАЗ» планирует изготовить и отгрузить для этого предприятия 1 тыс. автокомплектов этого внедорожника. Первые поставки ожидаются в начале года.

На сборочном предприятии «Лада-Египет» уже ведется по полному сборочному циклу производство автомобилей Lada 2107 из автокомплектов, изготовленных и поставленных «АвтоВАЗом». В 2007г. египетские партнеры перераспределили объем сборки в пользу модели LADA 2107, пользующейся в Египте стабильно высоким спросом. В 2006г. компанией «Лада-Египет» было выпущено почти 3 тыс. автомобилей Lada 2107 и Lada 110.

ОАО «АвтоВАЗ» является крупнейшей машиностроительной компанией России. В 2006г. «АвтоВАЗ» получил 2,512 млрд. руб. чистой прибыли, что превышает показатель 2005г. на 79,4%, выручка составила 152,445 млрд. руб. (рост на 15%). По итогам 2007г. компания рассчитывает получить 165,7 млрд. руб. выручки. РИА «Новости», 13.9.2007г.

— Сборочные производства ОАО «Горьковский автозавод» откроются до конца 2007г. в Египте и Иране. Покупателям с Ближнего Востока пришлись по душе «Газель», «Садко» и «Валдай» из Нижнего Новгорода. В 2007-09гг. ГАЗ планирует поставить в Иран 28 тыс. «ГАЗелей», в т.ч. в текущем году — 8 тыс. машин. От поставки готовой продукции перейдут к сборке автомобилей на месте. Об этом сообщил управляющий директор ООО «ТД «Русские машины» Олег Марков.

Первая партия из 500 машин уже поставлена в Иран, готовится к поставке партия из 1,5 тыс. автомобилей. В рамках контракта с Сирией поставлено 500 автомобилей «Садко», часть из которых уже находится в эксплуатации. Поставки идут в соответствии с графиком. Всего в 2007г. в Сирию планируется поставить 2,8 тыс. автомобилей марки ГАЗ, сообщает Интерфакс. Сирия проявила интерес к автомобилям «Валдай», поэтому объем поставок может быть увеличен. В Египет в I пол. текущего года ГАЗ планирует поставить первые комплекты автомобилей «ГАЗель». Во II пол. там планируется организовать сборку. ДП-Нижний Новгород. www.rusarabbc.com, 17.5.2007г.

— В Египте во вторник торжественно открыто российско-египетское предприятие по сборке автомобилей «Лада» 2107 и 110 моделей. У зеленого корпуса завода, расположенного в городе 10 Рамадана на 58 км. шоссе Каир-Исмаилия, собрались сотни работников производства, российские дипломаты и представители партнера «АвтоВАЗа» компании «Лада-Иджипт». На церемонии присутствовали председатель Федерального агентства РФ по промышленности Борис Алешин и министр торговли и промышленности Египта Рашид Рашид. Сборка ладовских «семерок» началась в Египте в 2002г. на базе завода «Судзуки», с дек. прошлого года запущена линия для выпуска «Лада-110» по полному сборочному циклу.

За 3,5г. с конвейера сошли 5 тыс. машин. Новое российско-египетское производство будет выпускать 3,3 тыс. автомобилей в год. Ранее, выступая на пресс-конференции в Каире, Алешин подчеркнул, что «завод — только первая ласточка набирающего темпы российско-египетского торгово-экономического сотрудничества». В этой связи он подчеркнул роль будущей совместной промышленной зоны двух стран, которая станет воротами для египетских товаров и продукции в Россию, Восточную Европу и Среднюю Азию, а для России — в страны Северной Африки и на Ближний Восток. Глава Роспрома указал также, что начаты переговоры о создании совместных с Египтом свободных торговых зон. По его словам, в мае в Каире состоится 6 форум совместной российско-египетской комиссии по торговому, экономическому и научно-техническому сотрудничеству. РИА «Новости», 21.2.2006г.

Зимбабве

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Начальник Управления инвестиций и специальных экономических проектов министерства иностранных дел ИРИ Ахмад Масумифар заявил ИРНА, что в условиях экономического эмбарго со стороны США и их союзников создание совместных тракторных компаний за рубежом является особой «тракторной дипломатией» Ирана, направленной на развитие внешнеэкономических связей страны.

Такие компании уже созданы в Азербайджане, Венесуэле, Ливии, Судане, Таджикистане и Уганде. На днях в столице Зимбабве Хараре также был подписан договор об условиях участия Ирана в совместном проекте тракторного завода в этой стране. Сторонами этого договора являются Тракторостроительная компания Ирана и Компания зарубежных инвестиций Ирана.

В рамках этого договора создана совместная компания «Мотира», которая на первом этапе обеспечит поставку в Зимбабве 500 тракторов иранского производства для проведения маркетинговых исследований, а на втором этапе – обеспечит благоприятные условия для строительства тракторосборочного завода. Затем на смежных предприятиях в Зимбабве будет налажено производство некоторых видов комплектующих и запасных деталей для этих тракторов.

Зимбабве ежегодно импортирует 18-20 тыс. тракторов из Бразилии, Китая, Италии и России, что полностью обеспечивает потребности страны.

В Зимбабве численность населения составляет 12 млн. чел., а протяженность дорог – 390 тыс. км. Основу экономики страны составляет сельское хозяйство. В номенклатуре с/х производства основное место занимают кукуруза, хлопок, табак, пшеница, кофе и сахарный тростник. Зимбабве считается одним из крупнейших экспортеров кукурузы и табака в Африке.

При этом до 2007г. 70% с/х угодий находились в руках 4 тыс. белых плантаторов, проживавших в этой стране. После проведения земельной реформы, в результате которой земельные угодья белых плантаторов были распределены среди чернокожего коренного населения страны, против Зимбабве было установлено экономическое эмбарго со стороны Великобритании и некоторых других стран Западной Европы. Это привело к резкому падению объемов с/х производства и затяжному экономическому кризису страны.

Правительство страны видит выход из кризиса только в значительном увеличении с/х производства за счет внедрения новых современных технологий и полной механизации сельского хозяйства. Предполагается, что в решении этой проблемы Иран будет играть активную роль. Iran News, 18.3.2008г.

Израиль

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– Компания Шая Агаси Better Place начнет испытания первой партии электрических автомобилей. Для этой цели планируется приобрести 50 машин «Рено Лагуна» и оснастить их электродвигателями и аккумуляторами. Как пишет сегодня The Marker, фирма «Рено», скорее всего, подарит требуемое количество машин. «Рено Лагуна» стоит 21.500 евро, а стоимость каждой батареи, которыми планируется оснастить автомобили, достигает 50.000 долл.

Испытания электромашин начнутся в районе Тель-Авива. Станции для зарядки аккумуляторов планируется поместить на стоянках компании «Ахузот а-Хоф». Помимо электродвигателей, каждый автомобиль оснащается первой версией системы связи и управления информацией, разработанной компанией Better Place. www.vestnik.co.il, 8.9.2008г.

– Концерн «Авиационная промышленность» (ТАА) продолжает претворять в жизнь программу повышения эффективности производства. В планах руководства концерна: отправка на досрочную пенсию 500 сотрудников, сообщает «Калькалист».

Одновременно, по достижении пенсионного возраста, концерн должны покинуть в ближайшие четыре года около тысячи сотрудников. Ранее в рамках аналогичных программ на досрочную пенсию уже ушли 900 сотрудников концерна.

Параллельно концерн намерен сократить объемы закупок у ряда внешних подрядчиков, усилить контроль за сверхурочной работой сотрудников, сократить поездки сотрудников за границу, и передать непрофильную работу на внешний подряд (outsourcing). Программа повышения эффективности производства проводится руководством концерна с прицелом на приватизацию. www.vestnik.co.il, 11.8.2008г.

– Глава концерна Renault Карлос Гон (Carlos Ghosn) заявил, что некая страна Персидского залива заинтересована в развитии проекта Renault по созданию электромобилей. Альянс Renault-Nissan планирует к 2010г. запустить в производство серийную модель электромобиля. По словам Карлоса Гона, современные технологии позволяют иметь электромобиль привлекательный дизайн и приемлемую цену: «Электромобили могут быть дешевле бензиновых авто. При \$120 за баррель нефти это очень легко».

Напомним, что альянс Renault-Nissan и компания Project Better Place приступили к программе по масштабному запуску электрической модели автомобиля в Израиле. Проект интересен не столько самим электрическим автомобилем, – разработки такой техники ведутся повсеместно, – сколько созданием в рамках одного государства полного комплекса, обеспечивающего комфортную эксплуатацию электрических автомобилей. www.oilcapital.ru, 5.5.2008г.

– Альянс Renault-Nissan и компания Project Better Place объединяются, чтобы создать в Израиле общегосударственную инфраструктуру продажи и «заправки» электромобилей, способную вывести их на массовый рынок. Project Better Place (головной офис которой располагается в Калифорнии) займется строительством сети из 500 тыс. станций перезарядки, а Renault-Nissan обязуется начать массовый выпуск электромобилей с двигателем, эквивалентным по мощности бензиновому ДВС объемом 1,6 литра, и долговечным литиево-ионным аккумулятором, обеспечивающим приличную дальность пробега.

Полноценную сеть компании планируют запустить к 2011г., передает membrana.ru.

Project Better Place и Renault-Nissan решили построить первую в мире крупномасштабную сеть электрозаправок именно в Израиле, т.к. более 90% местных автовладельцев проезжает за день менее 70 км., а все основные населенные пункты отстоят друг от друга не более чем на 150 км. Эти условия прекрасно соответствуют возможностям современных электромобилей.

Израильское правительство предоставит значительные налоговые льготы тем покупателям, которые выберут авто с электрическим приводом. У них будет возможность при покупке машины выбрать тариф на энергию. С учетом всех послаблений (а также пожизненной гарантии) электромобиль будет обходиться будущему владельцу дешевле, чем его бензиновый аналог. www.oilcapital.ru, 24.1.2008г.

Индия

Автопром

В 2005/6г. выпуск автомобилей в Индии в количественном выражении увеличился на 8,2% против уровня пред.г., а их продажи – на 7,7%; эти показатели снизились по сравнению с 2004/5г.

Однако в I кв. 2006/7г. выпуск и сбыт в стране указанной продукции увеличился соответственно на 18,7 и 21,4% по сравнению с мартом-маем 2005/6г.

Производство и внутренние продажи (вторая строка цифр)

автомобилей в Индии, в тыс.ед.

	2003/4	2004/5	2005/6
Легковые	783	961	1046
	696	820	882
Внедорожники	146	182	196
	146	176	195
Мини-вэны ¹⁾	61	67	67
	68	65	66
Пикапы	88	116	146
	99	100	121
Средние и тяжелые грузовики	138	181	190
	136	173	179
Автобусы массой до 7,5 т. и пасса- жировместимостью до 13 мест	21	23	25
	19	20	22
Автобусы полной массой 7,5 т и вместимостью до 13 мест	28	30	29

¹⁾Вместимостью до 13 мест.

Положение на индийском автомобильном рынке характеризуется острой конкурентной борьбой; в 1995-2005гг. число поставщиков легковых машин в стране утроилось (до 15). Одновременно в отрасли происходит укрупнение предприятий, что способствует росту конкурентоспособности их продукции за счет экономии на масштабах производства.

В 2005/6г. ведущие позиции на индийском рынке легковых автомобилей занимали компании (в скобках — доля в продажах на национальном рынке, %) Maruti Udyog (51,7) и Hyundai Motors (17,9), легких грузовиков — Tata Motors (60,3) и Mahindra & Mahindra (25,5), средних и тяжелых грузовиков — Tata Motors (64,9) и Ashok Leyland (23,7), автобусов массой до 7,5 т. и пассажироместимостью до 13 мест — Tata Motors (49,4) и Force Motors (19,3), автобусов массой 7,5 т. и пассажироместимостью 13 мест — Ashok Leyland (47,7) и Tata Motors (43,9).

Ведущим индийским продуцентом легковых автомобилей является Maruti Suzuki. В 2007г. компания предполагает выпустить на рынок новую модификацию (version) пользующейся высоким спросом модели Zen, а также машину Swift Diesel с дизельным двигателем.

Компания Hyundai Motors India занимает второе место по выпуску легковых автомобилей в Индии. Их выпуск в 2005г. составил 260 тыс.ед., в 2006г. — 280 тыс., в 2007г. данный показатель, по прогнозу, вырастет до 330 тыс., а в 2008г. — до 600 тыс.ед.

Tata Motors находится на третьем месте по продажам легковых автомобилей на индийском рынке; компания намерена расширять свои производственные мощности. Honda Siel Cars India предполагает удвоить мощность своего индийского предприятия к концу 2007г.

Предприятие компании General Motors в шт. Гуджарат сейчас обеспечивает ежегодный выпуск 85 тыс. легковых машин и в ближайшей перспективе приступит к выпуску компактных машин Spark. Toyota скоро освоит сборку малогабаритных машин, что, по расчетам компании, позволит ей к 2010г. увеличить свою долю в продажах легковых машин в Индии до 15%.

Компании DaimlerChrysler и Skoda пока не добились заметных успехов на индийском рынке.

DaimlerChrysler, которой до конца 2006г. удалось продать в Индии 2 тыс. машин моделей S, E и C, не намерена активизировать свою деятельность в этой стране. Skoda в 2005г. расширила свои производственные мощности в шт. Махараштра до 30 тыс.ед. в год, однако ее продажи в Индии в 2005/6г. составили лишь 9,8 тыс.

В I пол. 2007г. СП компаний Renault и Mahindra & Mahindra предполагает приступить к сбыту в Индии автомобилем Logan. Компания Citroen пока ограничила свою деятельность на индийском рынке поставками машинокомплектов, а в перспективе, возможно, начнет сборку машин.

Согласно результатам исследования компании TNS, 36,3% владельцев легковых машин в Индии составляют лица в возрасте до 31 года, в т.ч. 20,6% — в возрасте 26-30 лет. На возрастную группу 31-35 лет приходится 17,4%, а 36-40 лет — 14% владельцев машин. Как отмечает TNS, высокий удельный вес лиц до 31 года объясняется их активным переходом с двухколесных транспортных средств на легковые автомобили.

В связи с растущими ценами на бензин в Индии наблюдается рост спроса на машины с дизельным двигателем; это прежде всего касается более крупных моделей, особенно класса «люкс». К 2010г. в общих продажах легковых автомобилей в стране доля дизельных машин достигнет 45%.

В 2005/6г. выпуск машин для коммерческого использования в Индии равнялся 391 тыс.ед., что на 12% больше, чем в пред.г., причем выпуск легких грузовиков увеличился на 26%. Продажи машин для коммерческого использования на индийском рынке в 2005/6г. составили 350,7 тыс.ед., т.е. выросли на 10,1% против уровня пред.г. В I кв. 2006/7г. выпуск машин для коммерческого использования в стране увеличился на 34,9%, а продажи — на 40,8% по сравнению с соответствующим периодом пред.г.

В 2005/6г. экспорт машин для коммерческого использования из Индии составил 40,6 тыс.ед. (14,1 тыс. тяжелых и средних, 26,5 тыс. легких машин), что на 35,5% больше, чем в пред.г. СП компании Man и Force Motors поставляет указанные машины для различных областей применения. Их выпуск осуществляется на предприятии в штате Мадхья-Прадеш (24 тыс.ед. в год). Предполагается, что с 2009г. 50% выпускаемой продукции будет поставляться в страны Азии и Африки.

Компания DaimlerChrysler намеревается приступить к поставкам в Индию машин серии Actros, первоначально для горнодобывающей промышленности. Volvo активно поставляет в Индию тяжелые грузовики; в 2005г. их сбыт в стране составил 600 ед. Согласно некоторым оценкам, Volvo проявляет заинтересованность в приобретении акций Ashok Leyland, второго индийского продуцента машин для коммерческого использования.

В начале текущего десятилетия в Индии началась либерализация автомобильного рынка, которая сопровождается активизацией ведущих мировых компаний на этом рынке. Предприятия отрасли ожидают от властей следующего шага по созданию условий для превращения Индии в мирового глобального поставщика небольших машин и автомобильных комплектующих.

Полагают, что на индийском рынке существуют хорошие перспективы роста спроса на неболь-

шие автомобили, предлагаемые по приемлемым ценам. В индийском бюджете на 2006/7г. акцизный сбор на машины общей длиной до 4 м. с бензиновым или дизельным двигателем объемом соответственно 1200 или 1500 куб.см. снижен с 24 до 16%. Полагают, что в наибольшей степени от этой меры выиграют компании Maruti, Hyundai и Tata.

В 2005/6г. выпуск автомобильных комплектующих в Индии составил 10 млрд.долл., что на 15% больше, чем в пред.г. В продажах ведущих поставщиков доля комплектующих, приобретаемых производителями оборудования, составляет 75%, а для замены изношенных – 25%.

Экспорт автомобильных комплектующих из страны в 2005/6г. равнялся 1,8 млрд.долл. (рост на 29% по сравнению с 2004/05г.). Географическая структура экспортных поставок в 2005/6г. (%): Европа (в основном страны-члены ЕС) – 36, США – 26, Азия – 16, Ближний и Средний Восток, Африка – по 10%.

Ведущие индийские фирмы-поставщики автомобильных комплектующих проявляют интерес к зарубежным рынкам сбыта, особенно промышленно развитых стран. Компания Bharat Forge имеет три предприятия в ФРГ, а также предприятия в США, Швеции и Великобритании (в Шотландии). Существует СП в КНР; главная цель при его создании заключалась в том, чтобы закрепить на одном из самых крупных и быстрорастущих рынков автомобильных комплектующих.

Ведущие мировые компании проявляют высокую активность на индийском рынке автомобильных комплектующих. Cummins приобретает в Индии преимущественно детали и узлы двигателей. Delphi уделяет основное внимание закупкам поковок и отливок, изделий из искусственных материалов и резины, а также электротехнических узлов. Прочные позиции в Индии занимают такие компании, как Bosch, Visteon и Denso. БИКИ, 14.4.2007г.

Tata-авто

Индийский многопрофильный конгломерат Tata, в составе которого 80 крупных компаний, известен своими активными попытками экспансии на международных рынках. Принадлежащая ему компания Tata Motors является крупным мировым производителем автомобилей (легковые автомобили, внедорожники, мини-вэны, пассажирские автобусы и грузовые автомобили). Она – крупнейшая в Индии (почти 60% местного рынка грузовиков и автобусов и 15% рынка легковых автомобилей) и 5 в мире производитель коммерческих автомобилей. В 2003/04 фин.г. (до 31 марта 2004г.) выручка составила 3 млрд.долл., чистая прибыль – 185 млн.долл.; продано было 314 тыс. автомобилей 135 моделей, как легковых, так и грузовых.

У Tata Motors работают 10 совместных предприятий с зарубежными компаниями, такими как американская Visteon и британская Stadco. Чистая прибыль Tata Motors во II кв. 2006/7 фин.г., окончившемся 30 сент. с.г., выросла на 36% – до 5,36 млрд. и. руп. (119,2 млн.долл.) по сравнению с 3,9 млрд. и. руп. (87,4 млн.долл.), полученных за аналогичный период годом ранее. Выручка компании за отчетный квартал увеличилась на 37% и составила 65,72 млрд. и. руп. (1,46 млрд.долл.) против 47,88 млрд. и. руп. (1,06 млрд.долл.), полученных

за июль – сент. 2005г. Она связывает данные финансовые результаты с ростом спроса на свою продукцию. Фирма сообщила, что за I пол. 2006/7 фин.г. было продано 266 тыс. автомобилей, что на 37% выше аналогичного показателя за I пол. 2005/6 фин.г. (почти 195 тыс. автомобилей). Tata Motors планирует увеличение объемов производства до 450 тыс. автомобилей в год. Экспорт автомобилей осуществляется в 70 стран Европы, Африки, Южной Америки, Азии и Австралии. У компании есть твердые намерения укреплять позиции на зарубежных рынках.

В 2006г. экспортные продажи должны составить 1/5 от всех ее доходов – до этого они были равны 17%. Корпорация резко активизировала свою деятельность в Восточной Европе, и особенно в России; сборка ее автомобилей налажена в Нижегородской, Волгоградской и Свердловской обл. Упорству фирмы можно позавидовать: первая попытка наладить сборку своих автомобилей в России, предпринятая 10 лет назад, успехом не увенчалась, но ее это не отпугнуло.

Tata Motor планирует собирать в России ежегодно до 30 тыс. автомобилей Tata Indigo – 4-дверный седан на базе хэтчбека Indica с обновленной внешностью. В Индии этот автомобиль с 1,4-литровым двигателем мощностью 85 л. с., гидроусилителем и кондиционером стоит 9-12 тыс. долл. Название российского партнера пока не сообщается. На начальном этапе комплектующие, в т.ч. шасси, двигатели, коробки передач, предполагается ввозить из Индии. Затем планируется 100%-ная локализация производства комплектующих в России.

Индийская фирма тоже хочет построить в России завод грузовых автомобилей. По предварительным данным, Tata будет собирать на Урале совместно с ЗАО «Автомобили и моторы Урала» («АМУР») до 25 тыс. грузовиков в год. Спрос на грузовые автомобили в России постоянно растет, но, по мнению экспертов, такой объем будет трудно реализовать в условиях жесткой конкуренции в данном сегменте.

Индийская сторона собирается изготавливать не только тяжелые и средние грузовики, но и легкие грузоподъемностью до 900 кг. По оценкам специалистов, в организацию указанного сборочного производства в рамках совместного предприятия потребуется инвестировать 50-60 млн.долл. Tata вела переговоры с 5-6 российскими компаниями об организации совместного предприятия, также рассматривался вариант покупки автомобильного завода на территории РФ. Между тем конкуренты и независимые эксперты скептически оценивают перспективы проекта, так как предыдущие амбициозные планы компании до сих пор полностью не реализованы.

Tata Motors уже имеет в России 3 сборочные площадки, где выпускаются грузовые автомобили (на ЗАО «Автомобили и моторы Урала»), автобусы (на заводе «Волжанин»), а также автобусы «Керженец», «Московия» и пикапы (на мощностях ПГ «Самотлор-НН»).

ЗАО «Автомобили и моторы Урала» (бывший завод УЗАМ – подразделение АМО «ЗИЛ» по производству запасных частей и дизельных двигателей, г.Новоуральск, Свердловская обл.) создано холдингом «Северная Казна-Пром», который в сент. 2003г. купил имущество специализирующе-

гося на выпуске грузовых автомобилей ЗАО «Уральский моторный завод», признанного банкротом. Переход завода на сборочное производство, по оценкам российской стороны, позволяет экономить 6-7 млн. руб. ежемесячно при современных объемах выпуска. Производственная мощность составляет 10 тыс. грузовых автомобилей и 2,5 тыс. дизельных двигателей в год, хотя прежде достигала 20 тыс. грузовиков и 80 тыс. двигателей ежегодно. Ежемесячно выпускается 100 автомобилей: среднетоннажные грузоподъемники Tata, грузовики «ЗИЛ-130» и «ЗИЛ-131», а также, в сотрудничестве с «МАЗом» (Белоруссия), – тягачи «Амур-5312» и «Амур-53123». В 2004г., помимо индийских грузовиков, предприятие выпустило 2 тыс. автомобилей марки «Амур» в кооперации с «МАЗом», «КамАЗом» и десятками других предприятий – всего 15 моделей. В рамках взаимодействия с «АвтоМАЗом» на заводе производятся штамповки для тольяттинского автогиганта и комплектующие для каталитических нейтрализаторов выхлопных газов, по 15 тыс. шт. ежемесячно.

ЗАО «Амур» заключило с индийским партнером в апр. 2004г. первый контракт на совместную сборку из индийских комплектующих средне- и малотоннажных моделей Tata LPT 613 и Tata SFC 407 Turbo грузоподъемностью 3,8 и 2,8 т. соответственно. Цена каждого автомобиля составляет от 500 тыс. до 600 тыс. руб. Хотя они дороже, но комфортабельнее и надежнее отечественных аналогов и, в соответствии с новыми требованиями к продаваемым в России автомобилям, оснащены системой АБС. Сертификация автомобилей в Центральном научно-исследовательском автомобильном и автомобильном институте (НАМИ) продолжалась полгода.

Срок действия этого соглашения завершился 31 марта 2005г. В рамках первого годового контракта было собрано 284 грузовика. В конце 2005г. заключен новый контракт с Tata Motors на совместное производство 1290 грузовых автомобилей в 2006г. До сих пор они не очень адаптированы к российскому климату и эргономическим требованиям и поэтому собираются в незначительных объемах.

ЗАО «Автомобили и моторы Урала» готовилось в 2006г. заключить с Tata Motors новый трехлетний контракт на совместное производство грузовых автомобилей. При сборке индийских автомобилей 10% комплектующих производится в г.Новоуральск, но до конца 2006г. планируется увеличить долю комплектующих местного производства до 40-50%.

Всего в рамках трехлетнего контракта планируется собрать 7-8 тыс. автомобилей, в т.ч. автомобили Tata Ace грузоподъемностью 900 кг., чтобы выйти на первом этапе на годовой объем выпуска до 5 тыс. машин. В 2007г. «Амур» выпустит пробную партию этих грузовиков в 150 шт.

ЗАО «Автомобили и моторы Урала» планирует в 2007г. начать совместную сборку грузовых автомобилей, самосвалов и тягачей грузоподъемностью до 40 т. южнокорейской фирмы Daewoo Truck, которая входит в состав корпорации Tata. Объем производства запланирован на уровне 1-2 тыс. машин в год, половину из которых должны быть седельные тягачи, а другую половину – самосвалы. За счет локализации производства ком-

плекующих цену на автомобили могут снизить еще на 10-15%, при этом локализовать планируется такие узлы, как рама и кабина. С заявленной ценой (до 40 тыс. долл.) «Амур» будет претендовать на ценовую нишу «КамАЗа» и «МАЗа». Скорее всего, новым грузовым автомобилям Daewoo удастся занять небольшую долю рынка. Вряд ли они станут угрозой для «КамАЗа», который производит 32 тыс. грузовиков в год. По заявлению экспертов, пока что речь идет только о намерениях, и никто не знает, какого качества будут машины, сможет ли «Амур» выдержать заявленные цены и насколько машины будут востребованы рынком. По их мнению, заявленный объем производства в 1-2 тыс. автомобилей слишком велик для начинающей компании и одновременно слишком мал для того, чтобы строить новый завод.

Промышленная группа «Самолор-НН» объединяет такие российские предприятия по производству автомобильной техники, как ООО «Самолор-НН» (г.Нижний Новгород; специализируется на выпуске автомобилей скорой медицинской помощи) и ЗАО НПП «Семар» (г.Семенов, Нижегородская обл.; производит автобусы на базе шасси ГАЗ, МАЗ и Tata LP-613). Автобус модели «САРЗ 3281» на индийском шасси длиной 8 м. (30 посадочных мест) в базовой комплектации предлагается по цене 30 тыс. долл. Предприятие ежегодно увеличивает свой оборот почти вдвое. Оно имеет современные, оснащенные необходимым оборудованием производственные корпуса, расположенные на трех промышленных площадках в г.г.Нижний Новгород, Балахна и Семенов. На предприятии «Семар» при производстве кузовов автобусов выполняется 35-40% сборочных работ, в т.ч. оборудование салона, остекление, установка передней панели и пр. «Самолор-НН» также организовало крупноузловую сборку полноприводных пикапов-универсалов модели Tata 207 TDI Telcoline с турбодизелем мощностью 64 квт. (90 л. с.).

В 2005г. Tata Motors изучала возможность организации сборочного производства на базе градообразующих заводов «Аскольд» и «Прогресс» в г.Арсеньев (Приморский край), где сосредоточены большие производственные мощности и значительный потенциал рабочих и инженерных кадров для организации крупного производства. Стороны подписали меморандум о взаимопонимании по дальнейшему изучению вопроса о строительстве завода по сборке грузовых автомобилей, пассажирских автобусов и пикапов. АО «Прогресс» создано на базе авиационного завода «Прогресс», который производит вертолеты по госзаказу, а также ряд других стратегических продуктов. Машиностроительный завод «Аскольд» с 1992г. действует как многопрофильное машиностроительное предприятие с акционерной формой собственности и серийно изготавливает навигационные гирокомпасные системы «Курс-4М» и запасные части к ним, навесные и прицепные сельскохозяйственные агрегаты, продукцию для предприятий топливно-энергетического комплекса, потребительские товары.

Автобусный завод «Волжанин» (г.Волжский, Волгоградская обл.) намерен удвоить объем производства автобусов (в т.ч. на шасси Tata) в 2006г. и довести выпуск до 500 шт. В 2006г. предприятие освоило производство разработанного совместно с индийской компанией 8-метрового автобуса

«Волжанин 3290» с использованием индийских шасси и двигателя. Tata Motors выразила заинтересованность в дальнейшем развитии сотрудничества с «Волжанином».

В Восточной Европе Украина является вторым после России экспортным рынком для Tata Motors, где осуществляется сборка автобусов и грузовых автомобилей. Первым украинским партнером стала «Корпорация НИИ «Эталон», которая в своем составе имеет три автозавода, в т. ч. Бориспольский и Черниговский автозаводы, Галицкий автобусный (г. Львов) и компанию «Черниговавтодеталь», а также НИИ автомобилестроения. Автобусы «Эталон» собираются здесь на шасси Tata LP-613/38 Bus с 2002г. Производятся две модели автобусов (городская и междугородная) с двигателем Tata, отвечающим нормам Euro II.

Вторым украинским партнером компании Tata Motors является объединение ЗАО «Запорожский автомобилестроительный завод» («АвтоЗАЗ»). На его сборочном заводе в г. Ильичевск (Одесская обл.) уже освоена крупноузловая сборка грузовых автомобилей Tata, которые на данный момент предлагаются в одной модификации LPT-613/38 грузоподъемностью 3,7 т. по цене от 72,5 тыс. грн. На ЗАО «ЗАЗ» производится различное оборудование для установки на шасси в соответствии с пожеланиями потребителей, что привело к снижению себестоимости продукции. Благодаря широкой дилерской сети «УкрАВТО» (39 дилеров) автомобиль можно купить у более чем 40 дилеров во всех областных городах Украины. Необходимо отметить наличие широкой сети сервисных центров. Средняя стоимость ТО – 600 грн. Гарантия на эти автомобили составляет один год или 50 тыс. км. пробега.

В 2006г. «АвтоЗАЗ» также начал производство на Ильичевском заводе автоагрегатов, который входит в структуру объединения, новой модели легкого автобуса I-VAN, предназначенного для городских и междугородных перевозок пассажиров. Первыми стали модификации A07A1 для эксплуатации в городе и на пригородных маршрутах и A07A для внутригородских перевозок, которая отличается уменьшенным количеством сидячих мест, широким проходом для пассажиров и дополнительными перилами в салоне. Комплектация автобусных кузовов отечественная, за исключением собираемых в г. Ильичевск шасси, рам и двигателей Tata. «АвтоЗАЗ» активно переходит от сборки к серийному производству этих шасси. В нояб. 2005г. «АвтоЗАЗ-Мотор» (г. Мелитополь, Запорожская обл.) начал производство продуктовых фургонов на шасси Tata.

В Сербии автозавод Zastava Kamioni D.O.O. (г. Крагуевац) намерен сотрудничать с Tata Motors и наладить сборку ее коммерческих автомобилей. При полной нагрузке и при работе в две смены предприятие может ежегодно выпускать до 11 тыс. коммерческих автомобилей, 12 тыс. задних мостов, 7 тыс. передних осей, 11 тыс. кузовов с полной окраской, 4 тыс. грузовых бортовых кузовов, 4 тыс. крытых цельнометаллических кузовов. Однако производство едва достигает 1-2 тыс. шт. в год. Производственная программа включает два ряда легких грузовиков (полной массой от 1,2 до 5 т.) и средние грузовые автомобили общей массой до 8 т. Gama Turbo Zeta по лицензии Iveco на базе New Turbo Rival, а также фургоны, комбинированные

автомобили, микроавтобусы, специальные полноприводные вездеходы. Технологии, уже полученные будущими партнерами от Iveco (Италия), могут быстро освоить сборочное производство индийских моделей.

В странах Западной Европы за последнее время отмечен ряд поглощений, предпринятых корпорацией Tata. Компания Tata AutoComp Systems приобрела в 2005г. германскую фирму по производству автозапчастей Wundsch Weidinger за 4 млн. евро (4,9 млн. долл.).

В Великобритании в том же году компания Tata Technologies, отделение Tata Motors, через свой филиал в США Tata Technologies приобрела 100% капитала британской фирмы Incat International за 53,4 млн. ф. ст. (97 млн. долл.). Приобретение инженерно-дизайнерской конторы Incat Technologies позволяет компании значительно расширить свою деятельность в Северной Америке, Европе и Азии. Tata Technologies, как и Incat, предоставляет инженерные и дизайнерские услуги производителям автомобилей, самолетов и инженерным компаниям различных отраслей промышленности. Среди ее клиентов – Airbus, Ford Motor, DaimlerChrysler AG и General Motors. В списке клиентов Incat числятся Ford, DaimlerChrysler, Honda Motor, Northrop Grumman и Boeing.

В Испании в 2005г. Tata Motors приобрела за 16 млн. долл. 21% акций испанского производителя автобусных кузовов – фирмы Hispano Carrocera и имеет опцион на покупку всех 100% акций в течение последующих пяти лет. Фирма контролирует 25% испанского рынка автобусов и имеет завод в г. Сарагоса (Испания) и в г. Касабланка (Марокко). Это приобретение также позволит укрепить позиции Tata и на индийском рынке автобусов благодаря новой гамме автобусов Starbus и Globus, производимых с помощью испанской технологии. Hispano, в свою очередь, надеется экспортировать четверть своей продукции в Южную Азию и Африку.

Согласно протоколу о намерениях, подписанному в 2005г., на протяжении двух последних лет концерны Fiat Group SpA (Италия) и Tata Motors ведут подготовку к созданию крупного глобального альянса. Заключенное компаниями соглашение предусматривает совместную работу над разработкой новых моделей, закупками, производством автомобилей и комплектующих, а также совместную деятельность в области продаж. В Индии обе компании начали объединять свои дилерские сети (25 – у Tata и 3 – у Fiat) для совместной продажи легковых автомобилей обеих марок, а также сети станций технического обслуживания и сбыта запчастей в 11 индийских городах. Tata также ожидает получить доступ к глобальной оптовой и розничной сбытовой сети Fiat.

Обе стороны намерены кооперироваться во многих сферах, включая производство недорогих «народных» автомобилей, предназначенных для зарубежных рынков. В июле 2006г. стороны обнародовали свое решение создать СП по производству легковых автомобилей, двигателей и трансмиссий для Индии и, возможно, других рынков.

Fiat и Tata изучают возможность производственного и торгового сотрудничества с Латинской Америкой, которая традиционно была одним из главных рынков сбыта для итальянской компании.

Fiat осуществляет свою деятельность в Индии через дочернюю компанию Fiat India. Fiat India имеет СП с индийским автопроизводителем Premier Automobiles (доли в капитале СП равны 51 и 49% соответственно). Автозавод выпускает недорогие автомобили Palio, разработана также модель, работающая на природном газе.

По неподтвержденным данным, итальянская группа Fiat намерена продать свое подразделение по производству грузовых автомобилей и автобусов — компанию Iveco. Вполне вероятно, что в свете создания глобального альянса ее покупателем может стать пятый в мире производитель коммерческих автомобилей — Tata Motors.

Азия сейчас является центром деловой активности корпорации Tata. Она давно заявляла о том, что хочет резко расширить производство машин в этом регионе. Самым важным приобретением Tata последних лет было поглощение за 105 млн.долл. подразделения грузовых автомобилей Daewoo в Южной Корее. Это предприятие являлось вторым производителем грузовых автомобилей в стране; производственная мощность завода Kunsan достигает 20 тыс. машин в год (однако загрузка составляла только 1/4). Этот южнокорейский завод был необходим Tata Motors потому, что индийская компания, которая сейчас делает грузовики мощностью до 200 л. с., планирует перейти на производство более мощных машин в ближайшие 3-4г., а Daewoo производит грузовики мощностью 200-400 л. с.

Грузовики Daewoo дополнили модельный ряд Tata, и на их основе создаются новые автомобили. Новое СП Tata Daewoo Commercial Vehicle (TDCV) запустило в производство новую модель Novus для сбыта на местном рынке (до 2 тыс. шт. в год) и на экспорт в Индии, на Ближнем Востоке и в Африке (до 1 тыс. шт.). Эта серия включает 30 вариантов, включая самосвалы и тягачи грузоподъемностью 8-25 т. с новыми экономичными двигателями, отвечающими нормам Euro III.

В КНР индийская фирма уже продолжительное время ведет переговоры с многочисленными автозаводами о создании СП и не исключает возможности приобретения существующих производственных мощностей. Реальнее всего это будет осуществлено через южнокорейский филиал Tata Daewoo Commercial Vehicle, который имеет сильные позиции в Китае. Также Tata Motors планирует начать в КНР производство легковых автомобилей и может выйти на местный рынок с одним из вариантов компактной модели Indica с двигателем объемом 1,4 л.

В Малайзии компания Tata Motors выпускает и продает только легкий коммерческий транспорт и планирует собирать легковые автомобили. Первые исследования рынка, проведенные специалистами Tata, выявили благоприятные условия, и компания начала реализацию этого проекта. Наиболее подходящими моделями для малайзийского рынка являются хэтчбек Indica, седан Indigo, универсал Marina и полноприводная модель Safari.

В Таиланде группа Tata уже приобрела металлургический завод, построила завод компонентов Tata AutoComp Systems (ТАСО) и наметила создание сборочного автозавода для производства пикапов модели Tata 207. Компания может в ближайшем будущем запустить в Таиланде производство различных комплектующих.

В Пакистане с 2006г. действует автосборочный завод компании Afzal Motors, на котором совместно с индийско-южнокорейским СП Tata Daewoo Commercial Vehicles Company собираются тяжелые грузовые автомобили и автобусы, работающие на сжатом природном газе (Пакистан занимает третье место в мире по его использованию на автотранспорте). Мощности завода в г.Карачи составляют 5 тыс. автобусов и 5 тыс. шасси.

Индийская компания также имеет подразделения по производству комплектующих для автомобилей и собирает машины в Бангладеш.

В Иране Tata Motors намерена совместно с местной компанией Kerman Khodro создать сборочную линию по выпуску ежегодно до 30 тыс. автомобилей модели Indica на существующем предприятии, где собирались легковые автомобили Daewoo Cielo.

Tata Motors на протяжении ряда лет активно работает на африканском континенте, где сборка ее автомобилей осуществляется в Кении, ЮАР и Египте.

Особый интерес у компании к Южноафриканской республике, где индийская община вторая по численности. В этой стране совместно с Imperial Holdings (г.Иоганнесбург) осуществляется сборка автобусов и легких грузовиков. Эта компания стала крупнейшим поставщиком маршрутных микроавтобусов. Зарегистрированная в ЮАР компания Tata Automobile Corporation SA (Pty) собирает и распространяет вездеходы-универсалы, пикапы, легкие грузовые автомобили и фургоны. Для продвижения на местный рынок легковых автомобилей Indigo и Indica создаются новые производственные мощности.

В Египте в 90гг. компания Ghabbour Egypt (Egyptian Vehicles Manufacturing) собирала грузовые автомобили и автобусы Tata Motors. Компания Tata Engineering имеет тесные производственные связи с фирмой Etamco, которая собирает пикапы, грузовики и микроавтобусы.

В Латинской Америке Tata Motors рассматривает такие страны-члены Mercosur, как Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай, как свою основную цель для продвижения на местные рынки.

Индийский производитель коммерческих автомобилей, вездеходов и тракторов Mahindra & Mahindra (M&M) является четвертым в Индии по производству автомобилей. Компания планирует в ближайшее время выйти на ежегодный выпуск 350 тыс. автомобилей. Она ведет активное наступление на внешних рынках, создавая сборочные предприятия или приобретая существующие местные заводы.

Компания намерена превратиться из локального в мирового производителя и сейчас нацелена в первую очередь на рынки России, Китая, Латинской Америки и Южной Африки, поскольку считает их наиболее перспективными. Всего же компания активно действует в более чем 20 странах на четырех континентах.

Будучи крупнейшим индийским производителем тракторов и сельскохозяйственного оборудования (до 80 тыс.т.тракторов в год, 30% индийского рынка), корпорация начала завоевывать зарубежные рынки, создавая сборочные заводы на других континентах. Активно действуют три завода в США, куда направляется почти 80% всего экспорта тракторов компании, создан сборочный завод в

г.Брисбен (Австралия) и аналогичный создается в Гамбии (Африка), а также приобретен завод в Великобритании. Компания пытается выйти на рынки Восточной Европы через Сербию, поставляя гамму тракторов мощностью 39-50 л. с.

В КНР группа Mahindra приобрела за 8 млн.долл. долю участия, равную 80%, в компании Jiangling Tractor, завод которой может выпускать до 12 тыс. шт. в год. В новом китайском СП Mahindra (China) Tractor ее партнером является холдинговая компания Jiangling Motor Corporation. Mahindra также ведет переговоры с тремя китайскими компаниями о начале производства и продажи своих внедорожников в Китае. Это будет первый выход индийских автомобилей на китайский рынок; компания собирается выпустить на рынок КНР свой внедорожник Scorpio, который уже экспортируется в Грузию, Индонезию и Россию.

В России в конце 2005г. ОАО «ГАЗ» провело пробную сборку этих автомобилей под маркой «Маршал», которые продавались в ряде городов РФ. ГАЗ и Mahindra продолжают сотрудничество с целью дальнейшего развития проекта, и были достигнуты договоренности о готовности индийской компании к участию в расходах по продвижению продукции, расширению географии поставок и внесению конструкторских и технических изменений в соответствии с запросами российского партнера без повышения стоимости автомобиля.

В Европе Mahindra активно расширяет свою сбытовую инфраструктуру, приобретая бывшую сбытовую сеть автомобилей «Лада» в таких странах, как Италия, Испания, Сербия и Македония. Активно расширяется экспорт автомобилей на ближневосточные рынки и Африканский континент.

Компания развивает производство автомобилей в ЮАР, где организован филиал под названием Mahindra & Mahindra South Africa Pty, который занимается импортом и распространением автомобилей из Индии. Здесь же организовано компанией Mahindra CC и сборочное производство вездеходов-универсалов, пикапов, легких грузовых автомобилей и фургонов для продажи автомобилей в Южной Африке и для экспорта на другие рынки этого континента. Первыми моделями, которые поступили в продажу на южноафриканском рынке, являются Volero и Scorpio.

В Малайзии M&M создала совместное предприятие со сбытовой компанией USF-Nicom (Malaysia) (отделение автомобильной компании DRB-Nicom), которая продает внедорожники Scorpio с дизельными и карбюраторными двигателями. СП создает также производственные мощности для сборки с 2007г. недорогих пикапов Mahindra.

Mahindra активно внедряется на рынки Латинской Америки. В 2004г. в Уругвае она заключила партнерское соглашение с Nordex, которая владеет небольшими сборочными и окрасочными цехами и обладает большим опытом в автосборке. Здесь собирают автомобили Mahindra из комплектов СКД, а продаются машины в самом Уругвае, Аргентине, Бразилии, в перспективе планируется развернуть сбыт в Мексике, Чили и Перу. Первой латиноамериканской моделью Mahindra стал пикап Simagron 4x4, построенный на платформе индийского Volero Double Cab, с 2,5-литровым дизельным двигателем мощностью 72,5 л. с. В 2006г.

индийский производитель достиг договоренности с бразильской промышленной группой Bramont о создании совместного предприятия в Бразилии. Инвестиции в проект составят 15 млн.долл., а затем возрастут до 150 млн. В середине 2007г. начнется серийное производство внедорожников и пикапов для внутреннего рынка. За первый год планируется выпустить 2,5 тыс. автомобилей. Сборочный завод расположится на мощностях бывшей компании Crosslander в г.Манаус, столице шт. Амазонас, где собирались румынские вездеходы ARO. Первоначально доля бразильских комплектующих не будет превышать 20%, затем ее увеличат до 80%. Mahindra намеревается экспортировать автомобили бразильской сборки по всей Латинской Америке.

Для диверсификации производственной гаммы Mahindra & Mahindra создает в Индии совместное предприятие с американской компанией Navistar International для производства тяжелых грузовых автомобилей и автобусов как для местного рынка, так и на экспорт. В новом СП Mahindra International 51% капитала будет принадлежать Mahindra, а 49% – Navistar, подразделению International Truck and Engine Corporation. Американская корпорация рассматривает Индию как важного поставщика компонентов и материалов. Индийская компания недавно освоила производство новой для себя продукции – микроавтобусов и средних автобусов марки Tourister.

Для налаживания производства легковых автомобилей модели Logan группа M&M создала с французской компанией Renault СП Mahindra Renault, доля индийского партнера равна 51%. Для производства с 2007г. 50 тыс. этих автомобилей ежегодно строится новый автозавод стоимостью 165 млн.долл. Степень локализации будет составлять 50%.

Для производства с 2008г. нового легкового многоцелевого автомобиля модели Ingenio Mahindra & Mahindra планирует инвестировать 216 млн.долл. в строительство еще одного нового завода, для которого в данный момент изыскивается площадка.

Второй по величине индийский производитель коммерческих автомобилей – Ashok Leyland является составной частью группы Hinduja, хотя с 1987г. до 2006г. он являлся СП, где партнером выступала итальянская компания Iveco, от которой индийская компания получила современную автомобилестроительную технологию. В середине 2006г. группа Hinduja выкупила у иностранного партнера его долю в капитале Ashok Leyland. До этого индийская группа приобрела долю компании Iveco в капитале компании Land-Rover Leyland International Holding (Великобритания) – (LRLIH) и стала 100% владельцем последней. LRLIH, в свою очередь, владела указанными выше 51% в Ashok Leyland, которая имеет широкие международные связи и технологическое сотрудничество с компаниями Hino Motors (Япония) и ZF (Германия).

Индийская компания в 2005/6г. реализовала почти 62 тыс. автомобилей, что на 12,6% больше, чем в 2004/5г. (55 тыс. шт.). За апр.-окт. 2006г. производство автомобилей уже достигло 45,5 тыс. шт., внутренние продажи – почти 41 тыс., а экспорт – 3,3 тыс. Совокупные продажи компании в прошлом фин.г. составили 1,2 млрд.долл. Компа-

ния удерживает лидирующие позиции в производстве средних и больших автобусов, также возросла ее доля на рынке 35 т. шарнирно-сочлененных самосвалов. Фирма владеет значительным портфелем военных заказов на 2006/7г.

Ashok Leyland планирует расширить географию своего бизнеса расширением выпуска и сбыта автомобилей и планирует в 2004-07гг. инвестировать 150 млн.долл., чтобы увеличить к 2009г. свою долю на индийском рынке коммерческих автомобилей с 35% в 2005/6г. до 50%. В ближайшее время производственные мощности существующих автозаводов будут увеличены с 67,5 тыс. автомобилей до 77,2 тыс. в 2006/7г. и до 100 тыс. в 2008г. Для увеличения объемов производства группа Hinduja имеет планы строительства еще одного автозавода в г.Уттаранчал (Индия) для производства 25 тыс. автомобилей с перспективой увеличения до 40 тыс. шт. в год.

В середине 2006г. в Праге компания Ashok Leyland заключила рамочное соглашение о приобретении производства грузовых автомобилей компании Avia AS (Чехия), мощности которой составляют 20 тыс. автомобилей в год. В 2005г. их было выпущено лишь 3 тыс. шт. Индийская компания выкупила чешский автозавод у частной инвестиционной фирмы SGM International, филиала Odiem Capital Partners, LP, которая приобрела капитал Avia AS в 2005г. На данный момент завод выпускает грузовики Avia серии D полной массой 6, 7,5 и 9 т. с отвечающими нормам Euro IV дизельными двигателями Cummins ISB с рабочим объемом 4 л мощностью от 150-170 л. с. и с коробками передач ZF, а также подготовил новые модели D120, D110 и D100 (полной массой 12, 11 и 10 т. соответственно) с дизельными двигателями Cummins мощностью 140, 160 и 185 л. с. На производственных мощностях чешского завода предусмотрена сборка некоторых моделей индийского производства. Это приобретение позволяет индийской компании активно выйти на новые рынки Евросоюза (Avia уже широко представлена в Венгрии, Великобритании, Ирландии, Италии, Словакии и Испании) и Восточной Европы, в т. ч. России и Украины, а также стран Ближнего Востока и ЮВА, и вывести европейские легкие и средние грузовые автомобили на индийский и другие свои экспортные рынки. Поставки недорогих индийских комплектов позволяют снизить себестоимость чешских грузовиков и сделать их конкурентоспособными, а в итоге превратить компанию Avia в глобального игрока. Экспорт продукции Ashok Leyland осуществляется в 40 стран Азии, Африки и Южной Америки, а мелкосерийная сборка автомобилей компании уже производится из комплектов SKD/CKD в странах Южной и Восточной Африки, а также в Египте.

Самой крупной автосборочной фирмой Шри-Ланка является Lanka Ashok Leyland, где индийская материнская компания владеет 28% капитала, а остальные 72% находятся в руках местного правительства. Автосборочный завод расположен в г.Панадога, в 40 км. от г.Коломбо.

Во Вьетнаме фирма Mekong Auto, входящая в состав Mekong, на протяжении ряда лет собирает большие городские автобусы с кузовами марки Ashok Leyland упрощенной конструкции.

В окт. 2006г. указанная индийская компания заключила соглашение с правительственным ин-

вестиционным ведомством Ras AL Khaimah Investment Authority (RAKIA) из ОАЭ об инвестировании 5 млн.долл. в строительство в этой стране завода по сборке до 1 тыс. автобусов ежегодно. Индийский партнер будет беспрошечно поставлять шасси и кузова в комплектах СКД как со своего завода, так и от индийско-испанского СП Irizar TVS. Продукция будет поставляться в страны Совета по сотрудничеству стран Персидского залива – Gulf Cooperation Council (GCC) и в соседние страны Ближнего Востока. Ashok Leyland уже экспортирует в этот регион ежегодно 1,5 тыс. автобусов, а в Дубае контролирует 60% рынка автобусов.

В Китае компания намеревается выйти на местный рынок автобусов и грузовых автомобилей через покупку доли итальянской фирмы Iveco в капитале компаний Nanjing Iveco и Changzhou Iveco. В России ОАО «ГАЗ» вело переговоры в 2004г. о создании СП с индийской автомобилестроительной компанией Ashok Leyland с целью поиска стратегического партнера для сохранения лидирующей позиции предприятия на российском рынке легких коммерческих автомобилей. Индийской фирмой пока не сообщено о дальнейших действиях в этих двух странах.

Еще одна индийская группа – Bajaj, владеющая компаниями Bajaj Tempo и Bajaj Auto, выпускает легкие коммерческие и многоцелевые универсальные автомобили, в т.ч. внедорожники. Компания намерена выйти на уровень производства 24 тыс., а в перспективе – до 48 тыс. шт. в год. Специально для экспорта в Германию выпускаются внедорожники модели Gurkha. В Египте индийская группа собирает совместно с местной фирмой Eltramco фургоны, пикапы и двух- и трехколесные транспортные средства.

В 2005г. компания MAN (Германия) приобрела 14% акций фирмы Bajaj Tempo для образования в Индии СП Force Motors, где капитал в 180 млн.долл. распределен в пропорции 30% у MAN и 70% – у индийской стороны. Целью СП является строительство в г.Пуне нового автозавода мощностью 24 тыс.т.тяжелых грузовых автомобилей общей массой 16-25 т. и стоимостью от 35 тыс. евро и выше. Уже в первый год будут выпускаться до 20 специальных моделей. Европейский партнер расценивает завод как азиатскую производственную базу. Экспорт в Европу не предусмотрен, однако продукция будет максимально адаптирована для азиатских рынков. БИКИ, 7.12.2006г.

Тракторы

Индийский рынок тракторов является четвертым по величине в мире; его емкость достигла 350 тыс.шт. в год. В индийском тракторостроении действуют 16 компаний-производителей, включая 4 транснациональные корпорации; они создают острую конкуренцию в отрасли, отягощенной избытком незадействованных мощностей. На долю индийских компаний приходится до 30% мирового производства данной техники.

По данным Конфедерации индийской промышленности, 2005/6 фин.г. был очень удачным для тракторостроительного сектора; производство тракторов достигло 296 тыс.шт. против 249 тыс. за аналогичный предыдущий период. В 2006/7г., по оценке, выпуск тракторов значительно превысит 350 тыс.шт.

Благодаря вниманию правительства к агросектору и осуществлению большого числа инфраструктурных проектов индийское тракторостроение продемонстрировало рост в I кв. 2006/7 фин.г., произведя 88 тыс. тракторов по сравнению с 67,6 тыс. за соответствующий период пред.г. За этот период производство тракторов возросло в шт. Андхра-Прадеш на 100%, в штатах Гуджарат и Махараштра – на 60%, а в штатах Тамилнад и Карнатака – на 50 и 30% соответственно. В северной части Индии, где насыщенность тракторной техникой приблизилась к своему пределу, также отмечен рост производства, например, в шт. Харьяна – на 55%, в штатах Уттар-Прадеш и Пенджаб – на 32 и 21% соответственно. Только в штатах Бихар и Мадхья-Прадеш отмечена стагнация объемов выпуска.

Показатели продаж в тракторной промышленности характеризуются постоянным ростом. Расширение продаж связано с благоприятными климатическими условиями и отсутствием засухи в течение всего года, что создало хорошие условия для сбора урожая, который, по оценке будет на 2,5% выше чем предыдущий. Улучшились также условия кредитования новой техники со стороны банковской системы. Негативно отразился на отрасли скачок цен на сырьевые материалы (в последние три года постоянно росли цены на сталь, чугун и резину).

Индия намерена увеличить тракторвооруженность сельского хозяйства; этот показатель составляет 11 тракторов на 1 тыс. га (среднемировой показатель составляет 19 тракторов на 1 тыс. га, тогда как в передовых странах он доходит до 34 шт., в США – до 27 шт.). Невысокий уровень тракторвооруженности в Индии объясняется низким уровнем ирригации (до 30% площадей) и малыми доходами большинства фермерских хозяйств.

По данным АСМА McKinsey Report, сельское хозяйство производит 25% ВВП и дает занятость 60% населения страны. Среднегодовой темп роста тракторостроения достигает 8% за последние 30 лет. Тракторный парк сосредоточен только в 10% индийских деревень. Даже 70% деревень не имеют ни одного трактора.

Среднестатистическая энерговооруженность (соотношение мощности трактора на 1 тыс. га пахотных площадей) в Индии составляет 0,4 (среднемировой показатель – 1,4, тогда как в промышленно развитых странах он доходит до 2,6, в развивающихся странах – до 0,9).

География сбыта тракторов указывает, что самые значительные продажи тракторов приходились на северные штаты страны (доля, %): северные штаты (Пенжаб, Харьяна и Уттар-Прадеш) – 29; центральные штаты (Мадхья-Прадеш и Раджастан) – 21; восточные штаты (Бихар, Зап.Бенгал, Орисса и Ассам) – 9; западные штаты (Гуджарат и Махараштра) – 15; южные штаты (Андхра-Прадеш, Тамилнаду, Карнатака и Керала) – 26. Источник: Tractor Manufacturers Association of India.

По оценке Ассоциации тракторостроителей Индии, рынок тракторов распределяется между производителями, в %: Mahindra & Mahindra – 27-30; Punjab Tractors – 13-14; TAFE/MF – 13-14; Escorts – 12-13; Sonalika/International – 11-12; Eicher – 8-9; FNM – 4-5; John Deere – 4-5; прочие – 7. Источник: Tractor Manufacturers Association of India.

Сегментное распределение сбыта тракторов по мощности указывает, что наиболее продаваемая группа – тракторы мощностью от 30 до 40 л.с., доля, в %: до 30 л.с. – 19; 31-40 л.с. – 49; более 40 л.с. – 32.

За истекшие 5 лет в отрасли произошли подвижки в сторону расширения производства средних тракторов мощностью 31-40 л.с., однако наибольший рост продемонстрировало производство тракторов мощностью 40 л.с.

За последние три года экспорт тракторов быстро возрастал. В 2005/6 фин.г. Индия экспортировала 28,2 тыс. тракторов, что больше на 41%, чем за аналогичный предыдущий период. За I пол. 2006г. все компании, за исключением John Deere (действует в кооперации с L&T), значительно расширили экспортные поставки, например Escorts – на 42%, New Holland – на 31%, Sonalika и HMT Tractors – на 95,6 и 100% соответственно.

В 2006г. министерство тяжелой промышленности и государственных предприятий Индии разработало директивный план развития автотракторной индустрии (Automotive Mission Plan – AMP) на 2006-16гг., согласно которому тракторостроение должно стать ориентированной на экспорт ключевой отраслью наряду с автомобилестроением. По информации Ассоциации тракторостроительных компаний Индии, правительство страны определило отрасль как одну из приоритетных как для модернизации, так и расширения экспортных поставок. В правительственном годовом инвестиционном плане для нее определены капиталовложения в 18 трлн. и. руп. на 2006/7 фин.г. против 14,3 трлн. в 2005/6 фин.г.

Несмотря на значительный избыток мощностей существующих тракторных заводов, в 2006г. местные производители были намерены инвестировать в ближайшие годы 10,67 млрд. и. руп. (231,7 млн.долл.) в их расширение. Наиболее крупные проекты представили компании L&T John Deere (3,6 млрд. и. руп./78,2 млн.долл.), Sonalika и Escorts.

На долю четвертого в мире и крупнейшего в Индии изготовителя тракторов и сельскохозяйственного оборудования (до 80 тыс. тракторов в год) – Mahindra & Mahindra (M&M) приходится до 30% индийского рынка тракторов. За первые шесть месяцев 2005/6 фин.г. компания продала до 51 тыс. тракторов, что соответствовало 29% рынка. Это тракторостроительное подразделение 10 по масштабам в Индии частной корпорации M&M в ноябре 2006г. обнародовало инвестиционный план на 4 млрд. и. руп. (97 млн.долл.) по созданию в ближайшие 2-3 года нового производства сельскохозяйственного оборудования (площадка для завода с первоначальной производственной мощностью до 40 тыс. тракторов изыскивается в трех штатах; строительство займет от 1,5 до 2 лет), расширения мощностей существующих предприятий в г.г.Джайпур и Нагпур и внедрения новых моделей продукции (прежде всего, запуска в производство первого индийского многоцелевого трактора модели Mahindra Shaan мощностью 23,5 л.с. розничной ценой 295 тыс. и. руп.).

Расширяются мощности завода компании в г.Джайпур с 10 тыс. до 15 тыс.шт., а завода в г.Нагпур – до 50 тыс.шт. Мощности третьего завода компании в г.Рудрапур (шт.Уттар-Прадеш) могут достичь 39 тыс.шт. На начало 2007г. M&M оценивала свои совокупные производственные мощно-

сти в сегменте тракторов 25-75 л.с. в 120 тыс.шт. в год

M&M проводит активную внешнеэкономическую политику и начала завоевывать зарубежные рынки, создавая сборочные заводы на других континентах. Активно действуют три завода (два из них – тракторные) в США, куда направляется 80% всего экспорта тракторов компании. M&M создает в шт. Калифорния (США) третий тракторосборочный завод начальной мощностью до 3 тыс. тракторов, а в перспективе – до 15 тыс. Два других заводов находятся в штатах Техас и Джорджия и имеют совокупную мощность до 12 тыс. тракторов мощностью от 40 до 70 л.с.

Также создан сборочный завод в г.Брисбен (Австралия) и аналогичный создается в Гамбии (Африка), приобретен завод в Великобритании. Компания пытается выйти на рынки Восточной Европы через Сербию, поставляя туда гамму тракторов мощностью 39-50 л.с.

В КНР компания имеет новое СП Mahindra (China) Tractor Company по производству до 12 тыс. тракторов в год в партнерстве с компанией Jangling Motors из холдинговой корпорации Jangling Motor Corporation Group благодаря приобретению за 8 млн.долл. 80% капитала компании Jangling Tractor. Проводятся маркетинговые исследования о возможности расширения сбыта продукции этого СП на индийском рынке. В КНР уже закуплена небольшая пробная партия тракторов мощностью 20-25 л.с.

В начале 2007г. M&M начала переговоры с румынским правительством о приобретении находящегося на грани банкротства и с последующей приватизацией тракторного завода Tractorul Brasov (г.Брашов, Румыния). Решение может быть принято в ближайшее время. Индийская сторона настаивает на списании правительством Румынии накопившейся задолженности завода на 180 млн. евро. M&M очень заинтересована в покупке этого предприятия, который позволит масштабно выйти на рынок тракторов ЕС, членом которой недавно стала Румыния.

Африканский континент также является важнейшим в глобальных планах компании. В авг. 2006г. она заключила соглашение с правительством Гамбии о поставке тракторов и создании сборочного завода в этой западноафриканской стране. Финансовые детали пока не оглашены. M&M ведет переговоры в Мали, Нигерии, а также в Сирии о создании ряда сборочных и производственных мощностей. В окт. 2006г. компания Mahindra & Mahindra подписала в г.Тегеран договор с Iran Tractor Manufacturing о сборке и продаже тракторов в Иране.

Несколько лет администрация северного штата Пенджаб продала на конкурсной основе 23,5% акций в тот период по величине индийского производителя тракторов и другой сельскохозяйственной техники – Punjab Tractors (PTL), стартовая цена которых была 2 млрд. и. руп. (41,5 млн.долл.). Эта компания имела производственные мощности, равные 60 тыс. тракторов в год при реальном производстве 40 тыс.шт. (18,6% рынка в 2002/3 фин.г.). Punjab Tractors владела 33% капитала производителя грузовых автомобилей – Swaraj Mazda (SML) и 29% – фирмы Swaraj Engines, которая производит дизельные двигатели в кооперации с компанией Kirloskar Oil Engines.

В последствии из-за ряда трудностей доля Punjab Tractors в SML (производство грузовиков и автобусов по лицензии Mazda и Isuzu (Япония) уменьшилась до 14%, а крупнейшим акционером (41%) стала корпорация Sumitomo (Япония).

В 2007г. в Индии был объявлен еще один тендер на продажу 43,5% акций уже ставшего четвертым по величине производителя тракторов – PTL. Эта доля акций принадлежит группам Burgmans (14,5%) и Actis (29%). Претендентами на покупку выступил ряд компаний, в т.ч. M&M, Ashok Leyland, Tafe, SAME Deutz-Fahr. Tata Motors совместно с транснациональной компанией CNH (входит в состав Fiat Group) и ее индийским тракторостроительным филиалом – New Holland Tractors (India) также подали заявку на участие в тендере. Подобное приобретение позволило бы индийскому концерну Tata заняться новым для себя видом деятельности – тракторостроением, а консорциуму Tata-CNН стать третьим по масштабу индийским производителем тракторов.

Для успешного продвижения своей продукции компания New Holland Tractors (India) расширяет свой проектно-конструкторский центр в г.Григер Нойда с целью создания необходимой инфраструктуры для проведения инженеринговой легализации и испытаний. Здесь также будет вестись разработка гидравлических узлов, коробок передач и трансмиссий для приведения к соответствию к местным требованиям. Перед индийской компанией стоит задача обеспечения других зарубежных заводов транснациональной корпорации компонентами на 80 млн.долл. до конца финансового года.

Компания International Tractors (ITL), производитель тракторов Sonalika, имеет товарооборот в 30 млрд. и. руп., включая доходы до 12 млрд.долл. в тракторостроительном секторе. Основными акционерами компании, которая входит в состав группы Sonalika, являются Citibank (10%), Yanmar (Япония, 12%), 3i (Великобритания, 10%). В ассортименте ITL тракторы Sonalika мощностью от 30 до 75 л.с. и тракторы Ceres мощностью от 60 до 90 л.с. (последние производятся в кооперации с компанией Renault Agriculture Co (Франция). ITL имеет тесные партнерские связи с компанией Yanmar (Япония).

В 2005/6г. ITL являлась третьим по величине производителем тракторов в Индии, сбыт ее машин составил 32 тыс.шт. За последнее десятилетие компания реализовала в стране 160 тыс. тракторов и осуществляет экспортные поставки в ряд стран, включая Францию, ЮАР, Австралию, Зимбабве, Шри-Ланку, Канаду, Бангладеш и др., а в Непале компания является крупнейшим поставщиком. Производственная мощность завода в г.Хошиарпур (шт.Пенджаб) составляет 40 тыс. машин в год. Компания планирует удвоить производство за счет строительства в ближайшее время нового завода стоимостью до 2 млрд. и. руп. в шт. Химачал-Прадеш на северо-западе Индии.

В шт. Гуджарат, где рынок тракторов составляет 22 тыс. машин в год, компания имеет 60 дилеров, а сбыт ее продукции увеличился за год с 3 до 5 тыс.шт. ITL имеет крупную всеиндийскую сбытовую сеть, насчитывающую 600 дилеров, 400 субдилеров и 50 складов запчастей.

В 2007г. сообщалось, что частный инвестиционный фонд JM Financial India Fund, имеющий

в своих активах 200 млн.долл., инвестировал 1,25 млрд. и. руп. (более 28 млн.долл.) в компанию International Tractors.

Sonalika Tractor Co (шт. Пенджаб) заключила соглашение с банком Karnataka Vikas Grameena Bank (шт. Карнатака) о покупке до марта 2007г. 2 тыс. тракторов, т.к. банк уполномочен властями штата на предоставление льготных кредитов на покупку новой сельскохозяйственной техники. Один из крупнейших банков Индии – Bank of Varoda напрямую или через фермерский холдинг Varoda Kisan Credit Cards имеет на начало 2007г. финансовые связи с 12 крупнейшими производителями тракторов.

Другой банк – Allahabad Bank заключил соглашения с двумя производителями тракторов – Same Deutz-Fahr India и Standard Combines о финансировании по специальной схеме продажи тракторов этих брэндов. Основным критерием является заем на покупку трактора мощностью до 35 л.с. под гарантию 3 акров и тракторов большей мощности – под гарантию 4 акров. Заем предоставляется на 9 лет со ставкой от 5 до 10%.

Компания Same Deutz-Fahr India производит до 3,5 тыс.шт. в год в г.Ранипет (шт.Тамилнад). Производственная мощность завода, которая составляет до 10 тыс. тракторов в диапазоне 35-60 л.с. и 15 тыс. двигателей в год, к 2008г. будет увеличена до 15 тыс. (мощностью до 70 л.с.) и 20 тыс. соответственно. Компания надеется к этому времени владеть 10% индийского рынка тракторов. Она уже стала экспортером как готовых тракторов, так и двигателей, трансмиссий и других компонентов в страны Южной Азии, ЮВА и Центральной Африки. Планируется также расширение экспорта в страны Северной Америки, Европы и Южной Африки.

Корпорация Escorts Group через свое подразделение Agri Machinery Group (Escorts AMG) осуществляет производство и маркетинг тракторов, двигателей и дорожно-строительной техники как в Индии, так и в глобальном масштабе. Ассортиментный ряд тракторов включает 45 моделей мощностью от 25 до 80 л.с. под брэндами Escort (27-35 л.с.), Farmtrac (34-80 л.с.), Powertrac (34-35 л.с.). За последнее время в модернизацию производственных мощностей инвестировано 4 млрд. и. руп. За свою историю производитель выпустил 1 млн. машин, которые реализованы как в Индии, так и в 41 стране на 5 континентах.

Успехи группы в производстве тракторов и другой техники связаны с кооперированием с такими компаниями с мировым именем, как Minneapolis Moline, Massey Ferguson, Goetze, Mahle, Ursus, Sekor, Ford Motor, J C Bamford Excavators, Yamaha, Claas, Carraro, Lucky Goldstar, First Pacific, Hughes Communications, Jeumont Schneider и Dynapac. Компания усиливает свое присутствие в Северной Америке и Европе. В США было создано СП по продаже тракторов – Farmtrac North America LLC, и за последние несколько лет всего экспортировано в эту страну 8 тыс. тракторов мощностью 35-75 л.с. Другое СП по сборке и маркетингу тракторов – Farmtrac Tractors Europe Spolka ZOO (бывшее Pol-Mot Escorts Spolka ZOO, Poland) было создано в Польше для поставок в европейские страны. Компания имеет сильные позиции в Малайзии, Таиланде, Турции, Австралии, Бангладеш, Шри-Ланке, Непале, Танзании, Тунисе, Гане и Чили, создав в этих странах собственные сбытовые сети.

Активизация индийского тракторного рынка способствует интересу инвесторов к наращиванию участия в капитале производителей тракторов. Инвестиционный фонд Arisaig India Fund увеличил в феврале 2007г. долю в капитале компании Escorts до 6%. Данный производитель тракторов продал за 20 млн. евро свою долю (49%) в капитале СП Carraro India (производство тракторных трансмиссий и осей для) своему итальянскому партнеру – фирме Carraro. Указанная транзакция позволила индийской компании сосредоточиться на расширении производства тракторов и строительного оборудования в соответствии с запросами местного и экспортного рынков. Компания Carraro Technologies India и M&M подписали в феврале 2007г. протокол о намерениях о передаче технологии на производство тракторов, в частности трансмиссий Carraro 345 для модели 475 Deluxe.

Фирма Tractors and Farm Equipment (Tafe, г.Ченнай, шт.Тамилнад), входящая в состав концерна Amalgamations Group, выпускает тракторы мощностью 25-50 л.с. в кооперации с Agco (США). Tafe имеет в Индии 500 дилеров, отделений и станций техобслуживания. В 2005/6г. Tafe за 310 млн. и. руп. приобрела у группы Eicher три отделения компании Eicher Motors по производству тракторов, двигателей и коробок передач, а в 2006/7г. заплатила 396 млн. и. руп. за использование ее брэнда Eicher. В 2006/7г. было продано 20 тыс. тракторов Eicher, что на 18% больше, чем в пред.г. Товарооборот соответствующего отделения в 2005/6г. превысил 6,07 млрд. и. руп., а чистая прибыль – 200 млн. и. руп. Сама же материнская компания продала в 2005/6г. под своим брэндом 44 тыс. тракторов и удвоила чистую прибыль по сравнению с предыдущим аналогичным периодом (1,15 млрд. и 540 млн. и. руп. соответственно). В указанном финансовом году Tafe и Tafe Motors and Tractors владели в общей сложности 22,76% индийского рынка тракторов.

После приобретения производства тракторов у компании Eicher Tafe удерживает лидерские позиции (более 50%) в сегменте тракторов мощностью 25 л.с. Ассортимент внедренных в производство тракторов Eicher включает новые модели мощностью 30, 35, 40, 45 и 50 л.с., а также серию тракторов с двигателями с жидкостным охлаждением. Причем доля производства тракторов мощностью 35, 40 и 45 л.с. быстро возрастает.

Компания HMT Tractor Group имеет производственные мощности на трех заводах в г.г.Пинджор (шт.Харьяна), Мохали (шт.Пенджаб) и г.Хайдерабад (шт.Андхра-Прадеш), которые составляют 20 тыс. тракторов HMT мощностью от 25 до 75 л.с. и 20 тыс. двигателей. За свою историю компания выпустила 360 тыс. машин, сбыт которых осуществляют 17 представительств, 11 складов и 300 дилеров. Продукция поставлялась в 38 стран, в т.ч. в США, Австралию, Чехию, Хорватию, на Маврикий, в Нигерию, Гану, Бангладеш, Шри-Ланку, Сенегал, Непал и др.

Фирма Hindustan Machine Tools (HMT), родственная HMT Tractor Group, активно сотрудничает с британской компанией Trantor Vehicles (название Trantor является сокращением от слов TRANsport tractor) и по ее лицензии впервые в Индии освоила на мощностях HMT производство высокоскоростных тракторов, могущих развивать на шоссе скорость до 65 км/ч. На базе этих универсальных

тракторов также подготовлены модели легких грузовиков и даже грузо-пассажирский вариант.

Чтобы закрепиться на данном рынке, некоторые продуценты осваивают производство недорогих тракторов, т.к. из-за высоких цен только 5% индийских фермеров имеют трактор в своем хозяйстве. По официальным данным, появление на рынке недорогих моделей способствовало снижению розничных цен на тракторы в среднем на 4-5 тыс. и. руп.

Компания SAS Motors (г.Бихар, шт.Андхра-Прадеш) для сбыта через 300 дилеров по всей стране недавно освоила производство тракторов модели Angad 240D A 22 HP (мощностью 22 л.с.) стоимостью 150-160 тыс. и. руп. (средняя розничная цена трактора мощностью 15-24 л.с. достигает до 250 тыс. и. руп., а трактора мощностью 35 л.с. — 400 тыс. и. руп.). Потребление топлива у этой модели на 25% ниже, а обслуживание обходится на 60% дешевле. Такие крупные банки, как State Bank of India, Punjab National Bank, Allahabad Bank, Oriental Bank of Commerce и Bank of India включили эту модель в свои кредитные программы.

Даже такое крупное СП, как L&T John Deere, капитал которого поровну принадлежит John Deere (США) и Larsen & Toubro (Индия), в целях расширения продаж освоило выпуск недорогих экономичных тракторов мощностью 35 л.с. дополнительно к выпускающимся моделям мощностью от 40 до 70 л.с. Производственные мощности завода (30 тыс. тракторов в год) задействованы практически полностью. Полная загруженность объясняется еще и тем, что 90% экспортной продукции отгружается в США (остальные 10% приходятся на Турцию, Мексику и страны Юго-Восточной Азии). В 2005/6г. СП поставило на внутренний рынок до 12 тыс. машин (в 2004г. — 7,5 тыс.шт.), а на экспорт — 15 тыс. На экспорт также были отправлены 4 тыс. машинокомплектов. По оценке компании, она контролирует 6-7% индийского рынка тракторов, хотя, по данным Ассоциации производителей тракторов Индии (ТМА), на долю этого СП приходится 4-5% рынка. БИКИ, 28.4.2007г.

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Ассоциированные партнеры Nissan Motor Co и Renault SA откладывают реализацию проектов по производству автомобилей в Индии, где замедление экономического роста негативно отразилось на продажах легковых машин и грузовиков, передает (С) Reuters. Третий в Японии автопроизводитель пересматривает ряд проектов с целью сокращения капитальных расходов, сообщила представитель Nissan. Совместный с французским Renault завод в Индии начнет работу, как и ожидалось, в I пол. 2010г., но только один, вместо изначально запланированных двух, сказала она, в основном из-за решения Renault. К 2015г. производственная мощность завода должна достигнуть 400 тыс. автомобилей в год.

Напомним также, что в нояб. индийская компания Ashok Leyland заявила, что откладывает начало производства грузовиков на совместном с Nissan заводе на шесть месяцев, до середины 2011г., назвав причиной сложности в получении земли для проекта.

Другие проекты в Индии, включая совместное предприятие Nissan, Renault и индийской Bajaj Auto Ltd, которое должно начать производить авто-

мобили ценой 2,5 тыс.долл. с 2011г., будут осуществляться в штатном режиме. RosInvest.Com, 10.12.2008г.

— Ассоциированные партнеры Nissan Motor Co и Renault SA откладывают реализацию проектов по производству автомобилей в Индии, где замедление экономического роста негативно отразилось на продажах легковых машин и грузовиков.

Третий в Японии автопроизводитель пересматривает целый ряд проектов с целью сокращения капитальных расходов и улучшения движения наличных средств, сообщила представитель Nissan во вторник.

Совместный с французским Renault завод в Индии начнет работу, как и ожидалось, в I пол. 2010г., но только один, вместо изначально запланированных двух, сказала она, в основном из-за решения Renault. К 2015г. производственная мощность завода должна достигнуть 400.000 автомобилей в год.

В нояб. индийская компания Ashok Leyland заявила, что откладывает начало производства грузовиков на совместном с Nissan заводе на шесть месяцев, до середины 2011г., назвав причиной сложности в получении земли для проекта. Еще один представитель Nissan сказал во вторник, что ухудшение продаж грузовиков также сделало эту меру целесообразной.

Другие проекты в Индии, включая совместное предприятие Nissan, Renault и индийской Bajaj Auto Ltd, которое должно начать продавать автомобили по 2.500 долл. с 2011г., будут осуществляться в штатном режиме.

У Nissan и Renault, до сих пор незначительных игроков на индийском рынке, есть целый ряд производственных проектов от легковых автомобилей до грузового автотранспорта, поскольку они хотят догнать лидеров, таких как Maruti Suzuki India Ltd, Tata Motors и Hyundai Motor Co.

Совместное предприятие Nissan и Ashok Leyland должно было начать производство в течение финансового года, который начнется в апр. 2010г., при этом 80% продукции будет предназначено для внутренних продаж. Завод, расположенный на юге страны, будет обладать производственной мощностью 100.000 автомобилей в год.

Спрос на грузовики в Индии, четвертом крупнейшем рынке для грузового транспорта, как ожидается, вырастет, поскольку правительство улучшает дороги и увеличивает инвестиции в инфраструктуру. Но замедление экономики, которое привело к кризису ликвидности, и резкий спад строительной активности сократили спрос в последние месяцы. Reuters, 9.12.2008г.

— Компания Dunlop India Ltd. в понедельник объявила рабочим о решении остановить работы на заводе по производству шин и конвейерных лент в Индии на фоне падения спроса на продукцию, передает телеканал «Си-эн-эн-ай-би-эн».

Завод в поселке Сахагандж в штате Западная Бенгалия на востоке страны является одним из самых крупных в Индии. По данным индийского телеканала, на заводе работают 12000 рабочих, которых со вторника отправляют в отпуск. Эксперты прогнозируют, что в последующие месяцы влияние мирового финансового кризиса на реальный сектор станет более ощутимым.

Уже сейчас 84% рост стоимости заемного капитала в Индии негативно сказался на предприя-

тиях, задействованных в осуществлении инфраструктурных проектов, говорится в опубликованном в воскресенье докладе Ассоциированных промышленных палат Индии. Больше всего от замедления в сфере строительства инфраструктуры страдают сталелитейные, цементные и нефтехимические компании. По данным экспертов, из-за снижения активности в области добычи природных ископаемых по всей стране встали на прикол 1 тыс. самосвалов и грузовиков. РИА «Новости», 17.11.2008г.

– Североамериканский автоконцерн Chrysler LLC может перенести производство внедорожников Jeep в Индию. Компания уже ведет переговоры о сотрудничестве с автопроизводителем Argentum Motors. По словам официальных представителей индийской стороны, если компании подпишут соответствующий контракт, то уже в ближайшие годы выпускать внедорожники Jeep будет один из заводов Argentum Motors, который уже начал подготовку к выпуску крупногабаритных автомобилей. Однако концерн Chrysler LLC пока не подтвердил информацию о возможном сотрудничестве. RosInvest.Com, 15.10.2008г.

– Российско-индийское совместное предприятие Ural India Limited намерено наладить выпуск легковых автомобилей собственной разработки, сообщил директор предприятия Анирудх Каной. Компания занимается сборкой российских грузовиков «Урал» на заводе в г.Халдия в штате Западная Бенгалия на востоке Индии. «Для разработки легкового автомобиля мы привлекли к сотрудничеству одного именитого автопроизводителя из Италии и создадим с ним СП», – сказал собеседник агентства.

По его словам, это будет автомобиль класса «D» стоимостью 10 тысяч долл. «Надеюсь, проект обретет конкретные очертания к концу 2008г.», – добавил Каной.

Параллельно компания Ural India намерена расширять производственную линейку грузовиков. Сейчас на предприятии выпускают 150-175 двадцатипятитонных самосвалов модели 5571-41M в месяц. В окт. планируется наладить сборку сорокатонного грузовика. Число моделей к 2012г. планируется довести до семи, рассказал директор.

Согласно планам предприятия, мощность которого составляет 10 тысяч грузовиков в год, по итогам 2008/9 фин.г. (заканчивается в марте 2009г.) предприятие соберет 2,5 тыс. грузовиков. Еще через год производство вырастет до 3,5 тыс. и достигнет 5 тысяч в 2010/11 фин.г.

По словам Каной, выйти на заявленный при запуске предприятия объем выпуска в 7 тысяч грузовиков по итогам 2008г. помешал пересмотр производственных планов и модельного ряда.

Кроме того, пока не оправдались расчеты на армию. На церемонии открытия предприятия в 2007г. тогдашний министр обороны Пранаб Мукерджи заявил, что его ведомство готово закупать до 1,5 тыс. «Уралов» в год. Однако за последние два года с момента запуска производства не было проведено ни одного тендера на поставку полноприводных грузовиков для армии, констатировал Каной.

Вместе с тем компания успешно реализует планы по переходу на отечественные комплектующие, и на настоящий момент 40% узлов производятся в Индии. Это детали двигателя и кабины,

шестерни. В основном продукция предприятия пользуется спросом у компаний по добыче природных ископаемых. «Уралы» поставляются практически во все регионы Индии, где у компании есть дилерские центры.

Впрочем, компания не намерена останавливаться на грузовиках и легковых автомобилях и планирует наладить производство автобусов, сообщил Каной. Ural India – совместное российско-индийское предприятие, в котором 44,5% акций принадлежит ОАО «УралАЗ» и индийской Motijug и 11% правительству Западной Бенгалии. РИА «Новости», 13.10.2008г.

– Как сообщает Tata, производственные мощности нового завода в индийском г.Сананд позволят выпускать 250 000 автомобилей в год. Впоследствии число выпускаемых автомобилей может быть, при необходимости, увеличено до 500 000. Tata инвестирует в новую фабрику 305 млн. евро. Ранее открытие фабрики оставалось под вопросом из-за протестов индийских фермеров, недовольных компенсациями, предоставленными им за земли, на которых был построен завод.

Планируется, что индийский хэтчбек Tata Nano должен стать самым дешевым автомобилем на планете. Производство Nano предположительно начнется в первые три месяца 2009г. Если дилерские центры Tata появятся и в нашей стране, индийский автомобиль может составить серьезную конкуренцию представителям отечественного автопрома. RosInvest.Com, 8.10.2008г.

– Российская Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) до конца года откроет в Индии представительство, сказал в Нью-Дели глава ОАК Алексей Федоров. «До конца года мы трансформируем представительство «МиГ» в представительство ОАК, и они будут заниматься всеми типами самолетов, не только военными», – сказал собеседник агентства.

Скорость этого процесса, пояснил Федоров, обусловлена завершением процедуры вхождения РСК «МиГ» в состав ОАК. Ранее на пресс-конференции Федоров сообщил, что ОАК ведет консультации с некоторыми компаниями по поводу поставки в Индию самолетов Superjet-100, Ил-114 и патрульной версии Бе-200 для береговой охраны. ОАК объединяет крупнейшие российские авиастроительные предприятия. РИА «Новости», 29.9.2008г.

– Индийская компания Autoline Industries купила 49% акций известного автоателье Zagato. В 2008г. у большинства кузовных ателье появились финансовые проблемы. Bertone – практически банкрот. Pininfarina понесла убытки более чем на 164 млн.долл. У Zagato тоже были трудности, пишет Tormoz.ru.

В период расцвета специалисты Zagato разрабатывали автомобили для Alfa Romeo, Aston Martin, Bugatti, Bentley, Ferrari и Lamborghini. Одно из последних творений ателье – Bentley GTZ Continental. Индийские акционеры собираются применить потенциал Zagato для разработок собственных автомобилей. ИА Regnum, 26.9.2008г.

– Крупнейший индийский автопроизводитель Tata Motors начал вывозить оборудование с завода в Западной Бенгалии, на котором собирали самый дешевый в мире автомобиль Nano. Производство компакт-кара было приостановлено в начале месяца из-за возмущений местных крестьян, требо-

вавших компенсировать им стоимость земель, отданных под строительство завода. Пока руководство автокомпании вело переговоры с правительством по поводу урегулирования ситуации, фермеры напали на охранников фабрики. Тогда представители концерна сделали официальное заявление о том, что производство будет закрыто уже на следующей неделе.

Tata Motors подыскивает другой завод для сборки своего сверхдешевого автомобиля. Возможно, производство Nano будет перенесено в Карнатаку. Однако в любом случае объемы выпуска модели придется сократить. RosInvest.Com, 25.9.2008г.

– Нынешний владелец двух английских премиум-брендов, индийская Tata Motors опровергла слухи о возможном переносе производства некоторых моделей Jaguar и Land Rover в Индию. По мнению индусов, появление на легендарных британских машинах клейма «Made in India» негативно скажется на их имидже. Поэтому производство продолжится в Англии, даже, несмотря на то, что выпуск автомобилей в Индии позволил бы значительно снизить стоимость британских машин. Jaguar по-прежнему будет выпускаться на двух заводах в Хэйлвуде и Кастл-Бромвиче, а Land-Rover в Солихалле. RosInvest.Com, 22.9.2008г.

– Индийская автокомпания Tata Motors приступила к производству первой партии автомобилей Nano. В ближайшие дни первая тысяча серийных машин сойдет с конвейера автозавода в Пуне (Индия). На предприятие уже доставили все необходимые комплектующие, и рабочие готовы начать сборку самого дешевого автомобиля в мире, пишет Autodaily. Пятидверный хетчбэк Nano будут оснащать 33-сильным бензиновым двигателем и четырехступенчатой механической коробкой передач. ИА Regnum, 13.9.2008г.

– В Индии прекратились акции протеста, организованные фермерами из-за строительства в Сингуре завода для производства бюджетного автомобиля Tata Nano. По заявлению фермеров, завод компании Tata Motors строится на незаконно отнятых у них землях. В результате переговоров с протестующими правительство штата Западный Бенгал приняло решение выделить под фермерские уголья новые земли. Компания Tata Motors, представители которой не участвовали в переговорах, пока никак не прокомментировала эту новость.

Производство сверхбюджетного автомобиля Nano было поставлено под угрозу неделю назад, когда агрессивные настроенные фермеры напали на группу рабочих, направлявшихся к месту строительства завода Tata. RosInvest.Com, 8.9.2008г.

– С расширением самолетного парка Индии (он насчитывает 300 ед.) в стране будет увеличиваться спрос на работы, связанные с техническим обслуживанием и ремонтом самолетов (далее – MRO – maintenance, repair and overhaul).

По оценке министерства торговли США, продажи в Индии услуг MRO составляют в наст.вр. 800 млн.долл., увеличиваясь ежегодно примерно на 15%. Их предоставляют такие компании, как Air India, Indian Airlines, Airbus Industrie, Boeing, Lufthansa Techniks, Snecma, Hindustan Aeronautics Limited, Air Works India, Max Aerospace & Aviation, Hamilton, Hyderabad Aircraft Maintenance Company и др.

Air India и Indian Airlines имеют предприятия (соответственно в Мумбае и Дели), которые способны осуществлять техническое обслуживание класса «С», но их ограниченные мощности часто вынуждают указанные фирмы передавать крупный ремонт авиадвигателей заводам Южной Кореи, Гонконга и ФРГ. Техническое обслуживание каждого самолета «A320» по указанному классу обходится в 300-500 тыс.долл., а затраты на MRO для более крупного лайнера могут достигать 1,5 млн.долл.

В ближайшие пять лет закупки самолетов авиатранспортными компаниями Индии должны быстро расти, что приведет к существенному расширению спроса на услуги MRO. До конца тек.г. парк государственных индийских перевозчиков Air India и Indian Airlines пополнятся значительным числом новых самолетов. Первая получит 17 лайнеров от Boeing (в рамках контракта о закупке 68 самолетов), а вторая – 43 аэробуса от Airbus. Большие планы и у частных авиатранспортных фирм Индии: Jet Airways намерена израсходовать 3,2 млрд.долл. на приобретение самолетов у Airbus и Boeing, IndiGo заказала 100 «A320», Kingfisher и Air Deccan также приобретут лайнеры серии «A320», а Spice Jet разместила заказ на Boeing 737-800».

Индийские перевозчики с низкими издержками, включая Air Deccan и Go Air пытаются в наст.вр. создать совместные с иностранными компаниями предприятия по техническому обслуживанию самолетов в Индии. В наст.вр. заказы этих перевозчиков на услуги MRO поступают главным образом в Абу-Даби, Сингапур или Бельгию.

Благодаря экономическим реформам в стране смогли начать свою деятельность такие частные авиатранспортные компании, как Kingfisher и Jet Airways. Первая появилась в мае 1991г. с парком, состоящим из 4 самолетов Boeing 737-300», которые совершали 24 рейса в сутки по 12 маршрутам. В наст.вр. это один из крупнейших индийских воздушных перевозчиков, располагающий вместе с дочерней малобюджетной фирмой JetLite 101 самолетом.

Самым крупным сегментом рассматриваемого рынка является техническое обслуживание и ремонт двигателей, доля которых в общих продажах MRO в 2007г. составила 174 млн.долл. (в 2014г. она должна возрасти до 490 млн.долл.). Если государственные перевозчики могут осуществлять указанные работы собственными силами, то частные поручают их в большинстве случаев сторонним (независимым) поставщикам услуг MRO. 80% работ по техническому обслуживанию планеров (корпусов) самолетов индийские авиатранспортные компании выполняют сами.

Продажи в Индии услуг по ремонту авиаконструктивных элементов в 2007г. оценивались в 120 млн.долл., а в 2014г. они должны возрасти до 204 млн.; соответствующие показатели по модификациям равняются 43 млн. и 77,5 млн.долл. БИКИ, 6.9.2008г.

– Индийский автоконцерн Tata намерен в течение года начать продажи электрической версии хетчбэка Indica в Норвегии. В Индии автомобиль продавать пока не будут, пишет «Автоцентр». Tata разрабатывала Indica ev совместно с норвежской компанией.

В Норвегии уже существует инфраструктура, необходимая для электромобилей. На одной зарядке Tata Indica ev может проехать 175-200 км.

Подобную сеть электрозаправок вскоре построят и в Японии. ИА Regnum, 4.9.2008г.

— Индийский автогигант Tata Motors готов переместить свой завод в другое место, чтобы не конфликтовать с жителями г.Сингур. Фермеры постоянно проводят возле строительной площадки акции протеста против того, что их земли конфискуются в пользу Tata, пишет Tormozi.ru.

Автокомпании нужны дополнительные площади для фабрики, которая будет выпускать новый автомобиль Nano. Когда фермеры заявили, что готовят 24 авг. масштабную акцию протеста, в т.ч. обращенную к рабочим Tata, руководство компании решилось на перенос предприятия.

В строительство завода уже вложили более 300 млн.долл. Но теперь запуск Nano в производство в сент.-окт. — под вопросом. Если завода перенесут, то задержка в выпуске Nano составит полгода. ИА Regnum, 23.8.2008г.

— У Бэнтли и Астон Мартин появился конкурент. Индийский концерн Tata моторс, которому сейчас принадлежат бренды Ягуар и Лэнд Ровер, выпустят модели стоимостью свыше 200 тыс. долл. Эксперты довольно скромно оценивают перспективы этой идеи.

Самая дорогая модель Jaguar — седан Daimler — стоит 160 тысяч долл. Цены большинства остальных моделей марки — от 50 до 150 тыс. Наиболее дорогая модель Land Rover — Vogue SE Range Rover — продается за 150 тысяч долл. Чтобы создать конкуренцию таким монстрам премиум сегмента как Бэнтли и Астон Мартин нужно сделать очень хорошей автомобиль, но даже этого все равно будет недостаточно — заявил в интервью Business FM эксперт проекта Автодилер точка ру Дмитрий Макаров: «Бэнтли и Астон Мартин ковали свое славное настоящее долгая история. У Ягуара и Лэнд Ровера такая история есть, но она менее легендарна, что ли. Все будет зависеть опять же от конечного продукта, но вот так вот напрямую предположить, что сразу этот продукт станет чем-то невероятным и отнимет клиентов у Бэнтли и у Астон Мартина, наверное, рано».

Шансы новых моделей Ягуара и Ленд Ровера занять свою нишу на рынке все же есть. Им на руку играет то, что за автомобилями люкс класса клиентам приходится очень долго «стоять в очереди». Если новые автомобили не будут уступать лидерам сегмента в качестве, а также грамотно работают маркетологи — часть целевой аудитории, возможно, удастся заинтересовать — считает заместитель главного редактора журнала «За рулем» Игорь Моржаретто: «Сейчас спрос на очень дорогие марки, сильно растет в мире. То, что касается Бэнтли, все эти автомобили выпускаются вроде в ограниченных количествах. Как правило, заказы на год расписаны за долго до этого. Рынок растет и спрос превышает предложения, поэтому из числа новых потенциальных покупателей, можно какое-то число захватить».

То, что Ягуаром и Ленд Ровером, с недавних пор владеет индийский автоконцерн, вряд ли отразится на имидже брендов. С этим мнением согласно большинство автоэкспертов. В руководстве Tata изначально заявляли, что не собираются вмешиваться в технологические процессы производства. Новые владельцы обещали только свое финансовое участие. А как заявляют эксперты, деньги у индийского автогиганта есть. Основными

рынками для будущих моделей Ягуар и Лэнд Ровер премиум-класса считают Китай, Ближний Восток и Россию. При этом, производство самых дешевых моделей Ягуар, стоимостью 75 тысяч долл., сокращаться не будет. Прайм-ТАСС, 22.7.2008г.

— Немецкий автоконцерн Daimler AG определился с местом строительства завода грузовых автомобилей в Индии — он будет построен в г.Ченнай, четвертом по величине городе страны. Представители совместного предприятия Daimler и Hero Group — компании Daimler Hero Commercial Vehicles (DHCV), подписали сегодня соответствующий меморандум о взаимопонимании с властями этого города.

Строительство начнется в ближайшее время, к 2010г. планируется производить по 70 000 машин ежегодно. В течение 5 лет планируется инвестировать в производство 700 млн. евро, сообщается в пресс-релизе Daimler. RosInvest.Com, 7.7.2008г.

— Продажа экологически чистых электромобилей стартовала в среду в индийской столице, власти которой субсидируют их приобретение, сообщил представитель компании-производителя Навин Кулькарни. «Мы ожидаем, что с ростом цен на бензин спрос на машину будет расти», — сказал собеседник агентства.

Городская администрация согласилась не взимать 12,5% НДС и субсидировать 15% магазинной цены электромобиля Reva, который выпускается в Бангалоре на юге Индии. Покупатели «зеленой» машины также могут рассчитывать на возврат дорожного налога и регистрационного сбора.

Электромобиль с учетом всех субсидий обойдется покупателю в 7,1 тыс.долл. Зарядить аккумулятор можно от простой розетки 220 вольт. Производитель утверждает, что 1 км. пути на Reva обойдется покупателю в 1 цент (40 пайсе) без учета эксплуатационных расходов. Запас хода электромобиля составляет 80 км. при выключенном кондиционере.

Представитель компании признал, что Reva будет нелегко выдержать конкуренцию с «народным автомобилем» Tata Nano, который поступит в автосалоны дилеров в окт. по цене менее 3 тыс. долл. с учетом всех налогов. «Мы бы хотели получить от городских властей дополнительную поддержку, чтобы владелец получал скидки в процессе эксплуатации электромобиля», — добавил Кулькарни.

На церемонии открытия автосалона присутствовала глава делийской администрации Шейла Дикшит, которая рассказала, что сама ездит на короткие дистанции на электромобиле. «Призываю владельцев нескольких машин купить хотя бы одну Reva», — сказал Дикшит журналистам.

Проблема загрязнения воздуха остро стоит в Дели. В 2001г. власти города перевели весь коммерческий и городской общественный транспорт с дизельного топлива на природный газ, что позволило резко улучшить экологию. Однако зимой 2008г. из-за неуклонного роста автопарка уровень загрязненности воздуха достиг уровня восьмилетней давности. РИА «Новости», 25.6.2008г.

— Короткобазные самоходные подъемные краны типа pick-and-carry (далее — р/с) имеют жесткую (а не поворотную) надстройку и колесное шасси. В Индии они применяются главным образом для перемещения самых разнообразных легких грузов.

Краны «р/с» сравнительно малопроизводительны, но стоят в 3 раза дешевле автомобильных и поэтому чрезвычайно популярны в Индии. Их грузоподъемность обычно не превышает 15 т., хотя у новых моделей компании Escorts Construction Equipment (ECEL) она может достигать 23 т. Почти все компоненты, из которых они собираются, либо приобретаются у независимых местных поставщиков, либо изготавливаются силами самих производителей.

На долю кранов «р/с» приходится 90% всех продаж самоходных кранов в Индии. Во II пол. 90гг. и в начале текущего десятилетия их продавалось по 400–500 шт. в год, а затем спрос стал быстро нарастать, что связано с началом реализации ряда крупных инфраструктурных проектов и с общим оживлением в строительном секторе страны.

По данным британской консалтинговой фирмы Off-Highway Research, в 2007г. в Индии было реализовано 6,5 тыс. кранов «р/с» против (тыс.шт.) 5,2 в 2006г., 3,9 в 2005г., 2,3 в 2004г., 1,2 в 2003г. и 0,7 в 2002г.; среднегодовой прирост продаж в указанный период составил почти 65%. В 2008г. видимое потребление прогнозируется названной фирмой в (тыс.шт.) 7,6, в 2009г. — 8,8 тыс., в 2010г. — 10 и в 2011г. — 11,2.

Столь высокий спрос объясняется, как уже указывалось, низкими ценами: кран «р/с» грузоподъемностью 10 т. стоит в Индии 1,2 млн. и. руп., тогда как промышленный кран аналогичных размеров — 3 млн. При использовании крана «р/с» отпадает необходимость в грузовике или каком-то другом средстве для транспортировки грузов на короткие расстояния. Краны «р/с» применяются почти на всех строительных площадках Индии, а также на складах.

За последние три года производство рассматриваемых кранов в Индии увеличилось в 4 раза — с 1216 шт. в 2003г. до 5217 шт. в 2006г.; в 2007г. оно оценивается в 6,5 тыс.шт. Эти краны поставляются и на экспорт, в частности в Бангладеш, на Мальдивы, в Непал, Пакистан, Шри Ланку, а также в страны Африки, Ближнего и Среднего Востока. В отрасли доминируют уже упоминавшаяся компания Ecel и Action Construction Equipment Ltd. («АСЕ»), вместе они контролируют свыше 95% индийского рынка кранов «р/с».

Компанию Ecel считают мировым лидером по производству кранов «р/с»; с 1971г. ею изготовлено 13 тыс. таких машин. Грузоподъемность выпускаемых 13 моделей колеблется в пределах 5–23 т. Кроме кранов «р/с», завод Ecel в г.Фаридабад (близ г.Дели) производит небольшое количество кранов повышенной проходимости (по лицензиям Ransomes & Rapier и Faun), уплотнители грунта, двух-вальцовые дорожные катки (совместно с германской фирмой Hamm) и фронтальные однокорпусные погрузчики.

«АСЕ» является вторым по величине производителем рассматриваемых кранов в Индии; ее завод (в 45 км. от г.Дели) производит краны «р/с» восьми моделей, грузоподъемность которых составляет от 3 до 17 т. «АСЕ» выпускает также башенные краны, вилочные погрузчики, колесные ковшовые погрузчики и погрузчики с обратной лопатой. Недавно фирма стала изготавливать с/х тракторы собственной конструкции; их мощность колеблется в пределах 26–33,5 квт.. В отличие от Escorts доля «АСЕ» в общих продажах кранов «р/с» на индий-

ском рынке в последние годы постоянно увеличивалась и составляет 46%.

Парк кранов «р/с» в Индии насчитывает 15 тыс.шт.; большинство этих машин имеет грузоподъемность 5–10 т. и находится в собственности строительно-подрядных компаний. БИКИ, 24.6.2008г.

— В середине текущего десятилетия в автомобилестроении Индии наблюдаются высокие и устойчивые темпы роста, причем, по мнению экспертов, эта тенденция сохранится и в перспективе. В 2006/7г. выпуск и продажи легковых автомобилей в стране выросли на 20% по сравнению с предг., а машин для коммерческого использования — на 30%.

В 2007/8г. в стране отмечалось замедление темпов роста спроса на легковые автомобили, что, в частности, обусловлено ростом процентных ставок по кредитам (в Индии в кредит приобретается почти 80% легковых машин).

Устойчивым спросом в Индии пользуются дорогие легковые автомобили, прежде всего класса «люкс» (Mercedes, Maybach, Rolls-Royce, Aston Martin, Maserati и Ferrari). Их продажи на индийском рынке в 2006/07г. составляли 3 тыс.ед., а в 2007/08г., согласно оценке, выросли еще на 25%. В 2007 календарном году в целом продажи указанных автомобилей в стране на 25% превысили уровень 2006г. и достигли 6,7 тыс.ед.

В Индии быстро растет спрос на легковые автомобили с дизельными двигателями. В 2007г. их доля на индийском рынке указанных машин оценивалась в 30%, а в 2010г., согласно последним прогнозам, достигнет 45% (полагают, однако, что это произойдет значительно раньше). Компании General Motors и Ford недавно приняли решение о расширении продаж в Индии дизельных легковых автомобилей; в стране быстро растут производственные мощности по выпуску этих машин.

Индийские компании уделяют большое внимание снижению цен на легковые автомобили. В частности, Tata Motors осуществляет разработку небольшого автомобиля, максимальная цена которого составит менее 100 тыс. и. руп. К выпуску конкурирующей модели (емкость двигателя — 500 куб. см) готовится Hero-Group (совместно с канадской компанией Bombardier Recreational Product). Renault в кооперации с Bajaj Auto осуществляет подготовку к производству в Индии автомобилей Logan.

В текущем десятилетии устойчивым спросом в Индии пользуются подержанные легковые автомобили. Их ежегодные продажи, согласно осторожным оценкам, превышают сбыт новых машин.

Основное место в продажах занимают малолиitraжные и компактные машины, причем большинство индийских покупателей первоначально приобретают подержанный автомобиль и лишь затем обменивают его на новый (как правило, такого же класса). 10–15% покупателей приобретают более крупные машины.

Спрос на машины для коммерческого использования в Индии удовлетворяется преимущественно за счет продукции местных компаний, которые кооперируются с ведущими мировыми поставщиками. Такие соглашения также создают благоприятные возможности для экспорта индийских машин. Компания Force Motors недавно за-

ключила соглашение с фирмой MAN о выпуске тяжелых грузовиков.

В 2006/7г. прирост продаж в Индии машин для коммерческого использования (по сравнению с пред.г.) значительно превысил соответствующий показатель на рынке легковых автомобилей. Однако в I кв. 2007/08г. (против апр.-июня 2006/07г.) рост продаж указанных машин, особенно средних и тяжелых, значительно замедлился. Тем не менее большинство экспертов придерживается оптимистичных прогнозов в отношении индийского рынка машин для коммерческого использования. Основанием для таких прогнозов являются высокие темпы роста индийской экономики, прежде всего отраслей обрабатывающей промышленности; по этим показателям Индия уступает лишь КНР.

Ассоциация фирм – поставщиков автомобильных комплектующих Индии («АСМА») включает 549 компаний, на долю которых приходится 90% выпуска указанных изделий в стране. По мнению американских экспертов, в 2006/07-2014/15гг. среднегодовые темпы роста выпуска автомобильных комплектующих в стране составят 13%, а в 2014/15г., данный показатель достигнет 40 млрд.долл. по сравнению с 19 млрд. в 2009/10г.

В 2006/07г. общие продажи автомобильных комплектующих в Индии равнялись 15 млрд. долл., что на 25% больше, чем в пред.г. Основное место на рынке занимают (%) детали двигателей (31), детали трансмиссии и рулевого механизма (19), детали шасси, кузова, подвески, тормозных систем и электрические узлы. У 499 индийских поставщиков выпускаемая продукция соответствует требованиям стандарта ISO 9000, у 323 – TS16949, 67 – QS9000, 157 – ISO 14001, 42 – OHSAS 18001.

В 2006/07г. экспорт автомобильных комплектующих из Индии равнялся 2,8 млрд.долл.; согласно прогнозу, в 2009/10г. данный показатель достигнет 5,9 млрд., а в 2015/16г. – 20 млрд. Географическая структура индийского экспорта указанных изделий характеризуется следующими данными (%): Европа – 32, Северная Америка – 25, Азия – 20 и Африка – 11.

75% автомобильных комплектующих из Индии приобретают автомобилестроительные компании, в т.ч. Daimler Benz, Volvo, BMW, Volkswagen, MAN, Renault, Toyota, Nissan, Ford, Fiat и General Motors. Кроме того, клиентами индийских компаний являются такие крупные мировые поставщики автомобильных комплектующих, как Bosch, Denso, Magna, Dana, Visteon и Delphi. БИКИ, 5.6.2008г.

– Корпорация Ford завершила сделку по продаже марок Jaguar и Land Rover индийской компании Tata Motors Ltd, говорится в заявлении компании. Общая сумма сделки оценивается в 2,3 млрд.долл., что составляет менее половины суммы, заплаченной автогигантом при покупке. К тому же Ford должен передать 600 млн. в пенсионный фонд Jaguar-Land Rover. Ford купил Jaguar в 1989г. за 2,5 млрд.долл. и Land Rover в 2000 за 2,7 млрд.долл.

Как говорится в заявлении компании, Ford продолжит поставлять двигатели, штампованные детали и технологии для Jaguar и Land Rover.

Руководство концерна надеялось, что сможет превратить Jaguar в массовую престижную марку, которая составит конкуренцию BMW и Mercedes-Benz. Однако седан X-Type, представленный на

рынок в 2001г., подвергся критике за консервативный дизайн, и его продажи в США были невелики, даже несмотря на то, что Ford улучшил качество автомобилей.

С Land Rover ситуация выглядит противоположным образом – его продажи, хоть и незначительно, растут, однако качество, по оценке J.D. Power and Associates, в 2007г. снизилось – он оказался на последнем месте рейтинга, который рассчитывается на основе количества проблем, возникших в первые 90 дней после покупки машины и в течение трех лет эксплуатации. РИА «Новости», 3.6.2008г.

– Компания Basf (Германия) планирует построить новый завод по производству конструкционных пластика в г.Тане (Thane, Индия). Это предприятие является частью инвестиций, которые компания намерена вложить в развитие автомобильной промышленности страны. Руководство компании Basf намерено вести завод в эксплуатацию во II пол. 2009г.

Отметим, что на новом предприятии будет установлена система компьютерного моделирования. Функции этой системы заключаются в дизайне и разработке новых изделий из конструкционного пластика в сочетании с желаниями клиентов.

Как известно во всем мире наблюдается тенденция к снижению использования и улучшения качества топлива. По этой причине компания Basf занимается разработкой различных катализаторов и пластиков для автомобильной промышленности. Использование пластиков позволяет уменьшить массу автомобиля на 10%, что способствует снижению потребления топлива на 5-7%.

Компания Basf специализируется на производстве различных пластиковых деталей для автомобилей, а именно сидения, воздушные подушки безопасности, приборные панели и блоки двигателей. RosInvest.Com, 14.5.2008г.

– Компании Bajaj, Renault и Nissan объявили о создании совместного предприятия для разработки, производства и реализации автомобиля по цене 2.5 тыс.долл. 50% акций СП будут принадлежать Bajaj Auto, Renault и Nissan получают по 25%. Об этом говорится в совместном пресс-релизе компаний.

Модель под кодовым названием ULC будет производится в Шакане (Индия, штат Махараштра), на специально построенном для этого заводе. Производственные мощности завода будут первоначально рассчитаны на выпуск 400 тыс. машин в год. Автомобиль поступит в продажу в начале 2011г. в Индии (основной рынок), а в дальнейшем – на другие быстро растущие рынки мира.

Группа Renault занимается разработкой, производством и продажей легковых и коммерческих автомобилей. Группа присутствует в 118 странах мира и реализует продукцию марок Renault, Dacia и Samsung, а общая численность ее персонала составляет 129 тыс.чел. Группа Renault в 2007г. увеличила мировые продажи автомобилей на 2.1% до 2.487 млн. В России продажи группы увеличились на 39.6% и составили 101.166 тыс. автомобилей, в т.ч., благодаря успеху модели Logan (67.844 тыс. продаж).

Чистая выручка от реализации продукции компании Nissan Motor Company составила в 2006г. 10 468 млрд. йен. Nissan присутствует на всех автомобильных рынках мира и предлагает своим клиен-

там полный модельный ряд легковых автомобилей и коммерческих автомобилей под марками Nissan и Infiniti. Общая численность персонала Nissan составляет 180 000 чел.

Объем продаж Альянса Renault-Nissan, созданного в 1999г., составил в 2007году 6.16 млн. автомобилей. Компания Bajaj Auto выпускает двухколесные транспортные средства, а также малогабаритные коммерческие автомобили. Объем продаж в 2008 фин. г. составит 2.5 млн.ед. продукции, 618 тыс. из которых предназначены для экспорта за рубеж. Bajaj Auto имеет многочисленные филиалы в Южной Азии, Африке, а также Центральной и Латинской Америке. Emirates.SU, 12.5.2008г.

— Альянс Renault-Nissan и индийская Bajaj Auto объявили о создании совместного предприятия для разработки, производства и реализации автомобиля ULC, стоимость которого для дилерской сети будет составлять от 2500 долл. Об этом говорится в сообщении Renault-Nissan. 50% акций новой компании будут принадлежать Bajaj Auto, 25% — Renault и 25% — Nissan.

Модель ULC, предназначенная для динамичного индийского рынка, будет производиться в Шакане (Индия, штат Махараштра), на специально построенном для этого заводе. Производственные мощности завода будут первоначально рассчитаны на выпуск 400000 машин в год. Автомобиль поступит в продажу в начале 2011г. в Индии (основной рынок), а в дальнейшем и на других быстро растущих рынках мира.

После подготовки технико-экономического обоснования, партнеры приступили к совместной разработке проекта, который в наст.вр. ведется с соблюдением плановых показателей по стоимости и срокам. Прайм-ТАСС, 12.5.2008г.

— 11 апр. 2008г. Toyota Motor Corp. Объявила о строительстве второго завода в Индии, с целью расширения своего присутствия на быстро растущем рынке. Планируется инвестировать 35 млрд. иен (343,1 млн.долл.). На заводе планируется ежегодно производить 100 тыс. автомобилей. www.economy.gov.ru, 13.4.2008г.

— Глава индийской автокомпании Tata Ратан Тата официально заявил, что оба недавно приобретенных бренда — Jaguar и Land Rover — важны для концерна. Р.Тата даже рассказал о производственных планах марок на ближайшие пять лет.

В первую очередь, предполагается завершить разработку двухместного спорткара Jaguar XE, выпуск которого намечен на 2012г. Также будет запущен в серию полноприводный спортивный Land Rover LRX. Внедорожник будут собирать на заводе компании в Хейлвуде, мощность которого к 2012г. планируется удвоить, передает «УралАвто.Инфо».

Также, возможно, Tata начнет на заводе недалеко от Дели выпуск внедорожников Defender специально для индийской армии. ИА Regnum, 6.4.2008г.

— Согласно информации компании Tata Motors, завершены переговоры с корпорацией Ford по поводу покупки брендов Jaguar и Land Rover; партнеры урегулируют все вопросы по передаче брендов в течение ближайшего времени. Недалеко от г.Нью-Дели Tata намерена построить мощный завод, куда и будет перенесено производство автомобилей Land Rover. «Tata» не подтвердила слухи о том, что собирается поделиться технологиями

Land Rover с группой Fiat, с которой индийская компания совместно производит автомобили для рынков Индии и Южной Америки.

По данным некоторых СМИ, Tata намеревалась избавиться от компании Jaguar в пользу Land Rover. Еще не оформив все документы на приобретение британских брендов, Tata Motors начала проводить полную реструктуризацию активов. Потенциальными покупателями премиум-марки Jaguar являются индийский автопроизводитель Mahindra & Mahindra и североамериканский инвестиционный фонд One Equity Partners, ранее претендовавшие на покупку обоих брендов.

Тем не менее из-за покупки брендов Jaguar и Land Rover некоторые инвесторы Tata уходят из капитала компании. После заявления Tata Motors о своем намерении приобрести британские марки некоторые инвесторы начали продавать свои доли. На данный момент 99% своего пакета акций Tata уже продал гендиректор сингапурской фирмы Aquarius Investment Advisors Pte Т. Раян, однако каким именно пакетом он владел, не уточняется. Свои доли в Tata также продали компании Alliance Bernstein Japan и Waddell & Reed Financial, занимающиеся консалтингом по вопросам капиталовложений.

По информации агентства Bloomberg, продажа инвесторами своих акций в Tata связана с резким падением их стоимости. Например, после 3 янв. 2008г., когда компания Ford объявила о том, что индийский автопроизводитель является основным претендентом на покупку Jaguar и Land Rover, цены на акции Tata снизились на 11%. Эксперты советуют продавать акционерам свои доли в компании, объясняя это тем, что покупка британских марок обойдется компании в 1,7 млрд.долл., что в 4 раза превышает прибыль индийского автопроизводителя в 2007г. В связи с этим к 2009г. прибыль для инвесторов Tata в пересчете на каждую акцию может снизиться на 42%.

Инвесторы полагают, что Tata должна сосредоточиться исключительно на индийском рынке и продвижении автомобиля Nano, который считается самой дешевой машиной в мире (ее стоимость составляет всего 2500 долл.), и на производстве самого экологически чистого автомобиля в мире. Tata намерена в течение 2008г. наладить серийное производство автомобиля OneCAT, двигатель которого работает на сжиженном воздухе. Вес этого пятиместного одно-объемника с кузовом из стеклопластика составит всего 350 кг., а стоить он будет 5 тыс.долл.

Поршни силового агрегата OneCAT будет толкать воздух, подаваемый под давлением из специальных карбоновых баков, интегрированных в шасси автомобиля. Для повышения КПД такого двигателя при движении на большие расстояния воздух перед подачей в цилиндры будет подогреваться специальной горелкой (тем самым разработчики планируют поднять его давление). При эксплуатации автомобиля в городе, «дозаправиться» можно будет на специальных станциях, где мощный компрессор закачает необходимое количество воздуха менее чем за 3 мин., а также дома, при помощи встроенного компрессора, который питается от электросети. БИКИ, 5.4.2008г.

— Группа Tata планирует получать больше выручки от бизнеса в Великобритании, чем от работы в Индии, после приобретения брендов Jaguar и

Land Rover, пишет The Financial Times. Tata делает важный шаг на пути глобализации индийских компаний, отмечается в статье.

Совокупный оборот расположенного в Лондоне сталепроизводителя Corus, которого Tata купила в пред.г., и Jaguar Land Rover составляет 36 млрд.долл. по сравнению с 28,8 млрд., полученными индийской группой за финансовый год, который закончился 31 марта 2007г. Данные за прошлый финансовый год, завершившийся в понедельник, еще не опубликованы, но Tata ожидает, что Великобритания уже стала крупнейшим зарубежным рынком для группы, а Европа в целом приблизилась к объемам бизнеса внутри Индии.

«В тек.г. Европа станет для нас почти таким же большим бизнесом, как Индия, — заявил исполнительный директор Tata Sons Алан Рослинг. — Это большое потрясения для нашего сознания, поскольку Индия это, несомненно, то место, где расположен и ведется основная часть бизнеса».

В пред.г. слияния и поглощения с участием индийских компаний, по данным Dealogic, превысили 60 млрд.долл., что вдвое превысило показатель 2006г. Сюда входит и покупка Tata Steel за 6,7 млрд. фунтов стерлингов (13 млрд.долл.) компании Corus.

На прошлой неделе Ford Motor Company подписала окончательное соглашение с индийской Tata Motors о продаже ей британских брендов Jaguar и Land Rover за 2,3 млрд.долл. Сделку планируется завершить до конца следующего квартала. Она должна быть одобрена регулирующими органами. Interfax, 2.4.2008г.

— В рамках сделки по приобретению Jaguar и Land Rover индийская компания Tata Motors получит за 2,3 млрд.долл. право на использование еще трех классических британских торговых марок — Rover, Daimler и Lanchester, которыми владеет Jaguar.

В сент. Ford купил у компании BMW права на бренд Rover за сумму, оставшуюся в тайне, исключив возможность использования этой марки, которую можно спутать с Land Rover. По мнению представителей Ford, новый владелец Land Rover также должен быть заинтересован в обладании этим брендом, пишет Eplus.

В свою очередь, BMW купила марку и компанию Rover в 1994г. В 2006г. BMW отказала китайской компании SAIC в лицензии на использование этого бренда. SAIC приобрела некоторые активы компании MG Rover и теперь производит автомобили под названием Roewes.

Права на марку Daimler Jaguar приобрел в 1960г. у британской автокомпании UK Daimler, основанной в 1896г. и получившей лицензию от Готтлиба Даймлера на использование его двигателей внутреннего сгорания. Компания UK Daimler также владеет брендом Lanchester. ИА Regnum, 29.3.2008г.

— Индийская Tata Motors накануне приобрела за 2,3 млрд.долл. у американской компании Ford бизнес по производству двух знаменитых английских автостроительных марок — Jaguar и Land Rover.

Тем самым, отмечает информагентство, впервые индийская компания стала владельцем английской автомобильной фирмы. Британские комментаторы уже назвали данное событие «символическим» и отражающим происходящую смену

лидеров в мировой экономике, когда на фоне упадка исторических промышленных держав вперед вырываются страны с новой экономикой, включая Индию и Китай.

«Транзакция является кульминацией августовского решения Ford по изучению стратегических возможностей бизнеса Jaguar Land Rover, поскольку компания форсирует концентрацию на основном брэнде Ford», — говорилось в пресс-релизе американской компании.

Сделку планируется завершить до конца следующего квартала. Она должна быть одобрена регулирующими органами.

Ford приобрел Jaguar в 1989г. за 2,5 млрд.долл., а Land Rover — в 2000г. за 2,75 млрд.долл. После покупки брендов Jaguar и Land Rover акции Tata Motors на индийской бирже снизились на 7,3%, сообщает агентство Bloomberg.

Как отмечает АК&М, по мнению аналитиков, привлеченные Tata Motors средства (3 млрд.долл. краткосрочных заимствований) для покупки Jaguar и Land Rover могут оказать негативное влияние на финансовые показатели индийского автоконцерна. Росбалт, 27.3.2008г.

— Индийская компания Tata Motors объявила о покупке британских подразделений американского автопроизводителя Ford Motor Co, изготовителей автомобилей класса «люкс» Jaguar и Land Rover, за 2,3 млрд.долл. наличными, сообщили обе компании в среду.

Сделка должна быть завершена к концу следующего квартала после того, как будет одобрена регуляторами, сообщили они. «Мы с огромным уважением относимся к обоим маркам и сделаем все возможное, чтобы сохранить и преумножить их наследие, а также приложим все усилия для увеличения их конкурентоспособности и сохранения их уникальных характеристик», — говорится в заявлении главы Tata Motors Ратана Таты. Ford заплатит компаниям Jaguar и Land Rover 600 млн.долл. в виде пенсионных пособий, сообщила Tata Motors.

Крупнейший в Индии производитель автобусов и грузовиков и третий по величине производитель легковых автомобилей в стране Tata Motors вела переговоры с компанией Ford после того, как в самом начале 2008г. была выбрана одним из главных претендентов на покупку марок Jaguar и Land Rover.

Ford, получивший в 2007г. убытки в 2,7 млрд.долл., а в 2006г. — 12,6 млрд.долл., продает Jaguar и Land Rover, чтобы сосредоточиться на своих убыточных предприятиях Северной Америки.

«Сейчас для Ford настало время сконцентрироваться на распространении своего собственного брэнда по всему миру, и мы планируем воплотить в жизнь проект создания сильной Ford Motor Company», — говорится в заявлении главы Ford Алана Мулалли.

Акции Tata Motors при закрытии торгов на рынке в Мумбаи, который снизился на 0,8%, стоили 679,4 рупий, что на 0,1% ниже предыдущего показателя.

Аналитики высказывают опасения относительно того, как Tata Motors собирается финансировать эту сделку, и как мировые элитные брэнды впишутся в набор грузовых, автобусных и легковых марок, уже принадлежащих Tata. В частности,

индийский автомобильный гигант собирается в следующем году начать продавать самую дешевую машину в мире, модель Nano, которая будет стоить 2.500 долл.

Tata Motors сообщила о своих планах привлечь 4 млрд.долл. для финансирования сделки с Ford и реализации проекта Nano, презентация которого состоялась в янв.

Сделка с Ford была анонсирована в то время, когда на кредитных рынках свирепствует кризис, поэтому стоимость привлечения займов выросла, а количество сделок, заключаемых во всем мире, заметно сократилось.

Рейтинговое агентство Standard & Poor's в янв. сообщило, что может понизить рейтинг Tata Motors с сегодняшнего «BB+» из-за возможного увеличения долговых обязательств компании, которые повлекут за собой приобретение дорогостоящих автомобильных производителей Jaguar и Land Rover.

Компания Tata Motors, рыночная стоимость которой составляет 6,5 млрд.долл., является членом Tata Group, в которую входят 98 компаний из разных секторов экономики, в т.ч. сталелитейные, соледобывающие, энергетические, автомобилестроительные, коммуникационные и химические, а также компании, производящие программное обеспечение.

В последние годы Tata Group произвела несколько поглощений компаний из разных стран мира. В прошлом году дочернее предприятие группы Tata Steel приобрело за 13 млрд.долл. англо-голландскую сталелитейную компанию Corus. Рейтер, 26.3.2008г.

— Американский концерн Ford Motor Company договорился о продаже своих подразделений Jaguar и Land Rover индийской Tata Motors за 2,65 млрд.долл., сообщил во вторник телеканал NDTV Profit. По данным источников телеканала, договоренность об этом была достигнута накануне после нескольких месяцев сложных переговоров. Соглашение будет подписано уже во вторник вечером в Лондоне, передает телеканал.

Ранее во вторник американская печать сообщила, что подписание контракта стоимостью 2 млрд.долл. планируется в среду. Tata пока не комментирует эти сообщения. О том, что Tata Motors является наиболее вероятным претендентом на приобретение элитных марок автомобилей, Ford объявил еще в начале янв., однако заключение сделки затянулось из-за достаточно сложных обсуждений ее деталей, в т.ч. касающихся обмена технологиями.

В ходе переговоров Tata заверила профсоюз работников Jaguar и Land Rover, что не будет проводить широкомасштабных сокращений и не будет закрывать три завода по выпуску этих автомобилей в Великобритании.

Ford купил Jaguar за 2,5 млрд.долл. в 1989г., а Land Rover — за 2,75 млрд.долл. в 2000г. В прошлом году компания была вынуждена выставить оба британских подразделения на продажу из-за огромных убытков. По итогам 2006г. потери Ford достигли рекордного показателя за всю 103-летнюю историю концерна — 12,6 млрд.долл.

Ford назвал Tata предпочтительным покупателем в янв. Также в конкурсе на покупку Jaguar и Land Rover участвовали индийский производитель тяжелых грузовиков Mahindra and Mahindra и ин-

вестиционный фонд OneEquity, возглавляемый бывшим руководителем Ford Жаком Нассером. РИА «Новости», 25.3.2008г.

— Индия нацелена на захват существенной доли российского рынка автокомпонентов, сообщил в интервью РИА Новости исполнительный директор индийского Совета по развитию экспорта инженерной продукции Рангидеб Майтра.

Совет организует участие в Петербургской технической ярмарке 11-14 марта более 150 индийских производителей инженерной продукции — автокомпонентов, проката, промышленного, текстильного, строительного оборудования, кабелей и инструментов, приборов и машин. В рамках ярмарки 11 марта пройдет День Индии.

«Это наша тестовая поездка, если пять-семь добьются в России успеха, на будущий год там будут все полторы сотни», — верит глава совета, который объединяет 14 тыс. индийских производителей инженерно-технической продукции.

Майтра отметил, что Индия очень активно и широко участвует в международных выставках, и это приносит свои плоды.

«Взять любую выставку типа «Автомеханика» в любой части света — будь то Аргентина, Германия, Шанхай — Индия там главный участник, и участие в этих экспозициях мы трансформируем в заказы», — сказал Майтра.

Крупнейшие потребители индийской инженерно-технической продукции — США, ближневосточные страны, Европа и Африка, на Россию приходится всего 1% индийского экспорта.

По словам Майтры, развитие автосборочных производств зарубежных концернов на северо-западе России предоставляет много возможностей индийским производителям автокомпонентов.

«Мы — один из ведущих экспортеров автокомпонентов в мире. Все мировые «крупняки» работают здесь — Mercedes, Ford, BMW — они заказывают производство компонентов в Индии», — сказал Майтра.

По его словам, в Индии сформировалось несколько центров производства автокомпонентов для международных компаний. «В штате Тамилнад General Motors покупает много компонентов — соответствующие производства размещены в Ченнаи и окрестностях, а кластер с центром в г.Пуне снабжает компонентами Mercedes», — отметил он.

Майтра с оптимизмом смотрит на возможность встретиться в Петербурге с представителями крупных автопроизводителей, которые также приедут в «северную столицу».

Он верит, что недостаток финансовых связей и неразвитость транспортных путей между РФ и Индией можно будет преодолеть благодаря росту двустороннего торгового сотрудничества. «С ростом взаимосвязей эти проблемы будут разрешены», — уверен глава совета.

Выставка позволит представителям деловых кругов двух стран лучше узнать друг-друга. Как отметил Майтра, отсутствие контактов и недостаток знаний о ситуации в России мешает индийским производителям инженерно-технической продукции успешно вести бизнес в России.

«Индийцы знали Советский Союз, но по настоящему не знают о России — многие верят, что там всем управляют несколько влиятельных семей или что там до сих пор функционирует плановая экономика», — сказал он.

Выходить на российский рынок Индию вынуждают цифры и факты. По словам Майтры, Россия закупает инженерно-технической продукции на 51 млрд.долл. (данные 2005г.), и львиная доля этих денег достается европейским и китайским компаниям. Доля Индии на российском рынке не превышает 0,1%, и в 2006г. составила 121 млн.долл.

По мнению Майтры, индийские компании готовы конкурировать на равных с компаниями из развитых стран и из Китая.

«Индия обладает одной из самых многочисленных «армий» технических работников; будущее тоже будет за нами – столько людей с инженерным образованием выпускают наши колледжи, университеты, училища», – сказал он, добавив, что Индия предлагает также большой выбор разновидностей одного и того же продукта, что является конкурентным преимуществом.

«В одной стране существует столько разновидностей одного и того же товара из-за того, что производство географически равномерно распределено по всей территории страны», – пояснил он.

«Россия была партнером Индии в советское время и нет повода, чтобы она не оставалась партнером сегодня», – заключил глава совета. РИА «Новости», 6.3.2008г.

– Воздух вместо бензина предлагают использовать индийский автоконцерн Тата. Как утверждает компания, ее инженерам удалось создать автомобиль, который ездит на воздухе. Кроме экологичности у новинки еще один неоспоримый плюс – низкая цена. Все подробности у Михаила Каранта.

Продавать воздухообили в ведущий индийский автопроизводитель – Тата Моторс планирует за 5 тыс.долл. Из информации, обсуждаемой на рынке, стало известно, что у машины будет легкий стеклопластиковый корпус, и баллоны со сжатым воздухом. Именно он и будет крутить колеса. При поездках на дальние расстояния индийские разработчики предлагают подогревать баллоны специальной горелкой, чтобы поднять в них давление воздуха. Расчеты показали, что расход горючего в этом случае не превысит 3 литра на 100 км. Заправками для воздухообилией станут компрессорные станции, которые появятся по всей стране. Главный редактор журнала Автомир Виктор Фомин рассказал Business FM что Тата, давно уже готовила общественность к своему экологически чистому транспорту. Также Александр Фомин добавил: «Изначально были заявления, что он будет стоить 2 тыс.долл., потом 2,5, потом 3. Сейчас цифра постепенно приближается к реалиям, вот и все. А, извините, какая-нибудь наша «Ока», что, стоит дороже, что ли?»

Впрочем, красивые футуристичные пейзажи автомобильного будущего Индии не выдерживают критики автомобильных экспертов. Для того, чтобы машина ездил на сжатом воздухе, необходимы баллоны таких размеров, что они займут весь салон, включая пассажирские места. Вот что Business FM сказал гендиректор информационного портала Автодилер.ру Олег Дацкив: «Думаю, что здесь больше информационный повод и пиар для концерна «Тата», который в последнее время достаточно активно использует все эти вещи, привлекает к себе общественное мнение и средства массовой информации».

Концерн Тата активно ведет себя на международном автомобильном рынке. Обсуждаются планы по приобретению индийцами фордовского подразделения Ленд Ровер и Ягуар. Слухи подобные созданию воздухообили привлекают внимание к прежде малоизвестному концерну и повышают капитализацию и стоимость бренда. А это ведет к усилению переговорных позиций. По оценкам специалистов общая стоимость Ленд Ровер и Ягуар может достигать от полутора до 2 млрд.долл.

Месяц назад Тата представила сверхдешевый автомобиль стоимостью 2,5 тыс.долл. Четырехместный хетчбэк с бензиновым мотором получил название «Тата Нано». Прайм-ТАСС, 18.2.2008г.

– Новым владельцем британских премиум-брендов Jaguar и Land Rover, как и предполагалось, стала индийская автокомпания Tata Motors. Представители американского концерна Ford уже заявляли, что индийский автопроизводитель является наиболее вероятным покупателем британских марок.

Правда, аналитики консалтинговой компании Merrill Lynch прогнозировали сумму сделки 1,5 млрд.долл. А по договору между Tata Motors и Ford индийцы заплатят более 2 млрд.долл., пишет Car-driver. Tata получит британские марки «в полном объеме» – с производством двигателей и всех комплектующих. Приобретает индийский производитель и исследовательские центры при Jaguar и Land Rover. ИА Regnum, 22.1.2008г.

– На индийском рынке шин сложилась благоприятная конъюнктура, которая сохранится предположительно и в ближайшие годы. В сфере производства по-прежнему будут доминировать местные фирмы при наличии небольшого числа иностранных продуцентов. В целях удовлетворения ожидаемого повышения спроса признается необходимым расширение производственных мощностей. Вместе с тем на индийском рынке обострилась конкуренция не в последнюю очередь благодаря импорту относительно дешевых шин китайского производства. Радиальные шины доминируют только в сегменте рынка легковых автомобилей.

Из КНР на индийский рынок поступают диагональные шины для грузовиков и автобусов по ценам соответственно 8500 и. руп. (144 евро) и 9500 и. руп. (161 евро) за шт., т.е. значительно дешевле шин местного производства, цены которых составляют соответственно 10500 и 12000 и. руп. за шт. По мнению отраслевых экспертов, китайские шины по качеству резины и ходимости уступают индийским шинам. Однако разница в цене 10-40% является, по-видимому, аргументом, в силу которого потребители шин игнорируют указанные недостатки китайских шин.

Из общего объема производства шин для грузовиков и автобусов 60% потребляется на внутреннем рынке для замены (или для запасных колес) и только 21% используется для экипировки нового автотранспорта. Подобное соотношение для легких транспортных средств составляет 41 и 26%, а для передних шин тракторов – 60 и 40%. Иное положение характерно для рынка шин легковых автомобилей. Здесь 45% производства шин используется для повторной экипировки и 49% – предприятиями-изготовителями автомобилей.

Обеспечением потребностей производителей автотракторного транспорта на внутреннем рынке

занимаются производители шин для задних тракторных колес, шин для многоосных прицепов-тяжеловозов и мопедов с соотношением 42 и 54%, а также производители мотоциклетных шин.

Индийская шинная отрасль состоит из 43 производителей, выпускающих 74 млн. шин в год. Согласно прогнозу отраслевого объединения *Automotive Tyre Manufacturers Association (АТМА)*, в период 11 пятилетнего плана (2007-12гг.) производство увеличится в среднем предположительно на 7%. Производственная мощность составляет 85 млн. шин в год. Для удовлетворения ожидаемого роста спроса мощности нуждаются в модернизации и расширении. Для создания мощности по выпуску радиальных шин в количестве 1,5 млн. шт. в год потребность в капитале оценивается в 4 млрд. и. руп. Для сооружения завода по выпуску диагональных шин аналогичного объема требуется от 1,5 млрд. до 2 млрд. и. руп. Ввиду низкой прибыли у индийских производителей шин в последние годы подобные планы наращивания производственных мощностей, возможно, столкнутся с финансовыми трудностями и потребуют больше заемного капитала.

Отдельной проблемой для отрасли являются растущие расходы на сырье. На эту статью приходится 70% производственных расходов и 60% объема продаж. Для отрасли характерна высокая степень концентрации. На четыре крупнейшие производящие компании — *MRF, Apollo Tyres, Ceat* и *JK* приходится 63% рынка. К числу других крупных производителей относятся *Modi Rubber (11%), Kesoram Industries (7%)* и *Goodyear India (6%)*. Наряду с ними следует назвать фирмы *Dunlop, Falcon, Tyre Corporation of India Limited, TVS Srichakra, Metro Tyres* и *Bal-krishna Tyres*. Из иностранных производителей шин наряду с компанией *Goodyear* представлена также *Bridgestone*.

Радиальные шины имеют в Индии различную долю рынка, в зависимости от сегмента. До сих пор они доминируют только в сегменте легковых автомобилей, где их рыночная доля составляет 95%, а в ближайшие 2-3 года достигнет 100%. В секторе легких транспортных средств тон неизменно задают диагональные шины. Это особенно касается средних и тяжелых грузовиков, а также автобусов. В этом сегменте рынка доля радиальных шин колеблется лишь на уровне 5%. Однако объединение *Atma* считает, что переориентация на улучшенные шины заметно ускорится по мере модернизации городского транспорта.

Согласно торговой политике Индии, в 2007/08г. не ограничивается как импорт, так и экспорт новых шин всех категорий. Восстановленные и бывшие в употреблении шины для легковых автомобилей, а также грузовиков и автобусов разрешается импортировать только в случае, если цена сиф составляет соответственно минимум 25 долл. и 175 долл. за шт. На шины двухколесного транспорта ограничение не распространяется. Импорт новых, восстановленных и использованных шин облагается базисной 10% пошлиной. Вдобавок взимается дополнительный налог (компенсационная пошлина) в 16,48%, а также специальный дополнительный 4% налог (специальная компенсационная пошлина). Суммарное обложение налогами составляет 34,1%.

Снижение ставки базисной пошлины с 8,6 и 5% до полного освобождения от пошлины действует

для стран, с которыми Индия заключила двусторонние торговые соглашения или связана многосторонними договорами. В частности, имеются в виду Азиатско-Тихоокеанское торговое соглашение (Бангкокское соглашение), Торговое соглашение между Индией и Шри-Ланкой, *Sapta*, Комплексное экономическое соглашение между Индией и Сингапуром и Договор о торговле между Индией и Непалом. Импорт сырья для производства шин облагается (в пересчете на ставку базисной пошлины) налогом в размере от 5 до 70%. Для большинства видов сырья установлена 10% импортная пошлина.

Импорт сырья резко вырос в 2006/07г. и имеет благоприятные перспективы дальнейшего роста благодаря растущему спросу на радиальные шины в первую очередь для легковых автомобилей и в возрастающей степени для грузовиков и автобусов. Вместе с тем поступление дешевого сырья из Китая, как считают, дестабилизирует индийский рынок шин. В частности, китайские поставки в I кв. 2007) 08г. (апр.-июнь) возросли на 30% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Индийское правительство обложило импорт из Китая антидемпинговой пошлиной. Шинная промышленность Индии полностью зависит от импорта некоторых исходных видов сырья (бутиловый каучук, полиэфирный шинный корд, стирол-бутадиеновый каучук), которые в стране не производятся. Собственное производство других материалов (нейлоновая кордная ткань, полибутадиеновый каучук, химикаты для резины) считается недостаточным.

Индийский экспорт шин имеет тенденцию к увеличению, и поэтому допускается возможность также и в ближайшие годы достичь значительных темпов роста. В 2006/07г. экспорт шин в стоимостном выражении составил, по оценкам, 26 млрд. и. руп., увеличившись на 9% по сравнению с предыдущим годом. Доля экспорта в производстве шин для грузовиков и автобусов составила 18%, в производстве шин для легких транспортных средств — 33%. По шинам других категорий наблюдается слабая ориентация производства на экспорт (например, 6% по шинам для легковых автомобилей). Важнейшими экспортными рынками для индийских шин являются США, на которые приходится 10% всего вывоза, а также ОАЭ и Пакистан. БИКИ, 19.1.2008г.

— Презентация автомобиля модели *Tata Nano*, произведенного индийским концерном *Tata Motors*, состоялась на открывшейся накануне автомобильной выставке в Нью-Дели. Стоимость *Tata Nano* составляет всего 2500 долл. Об этом сообщает *Strf.ru*. «Мы решили назвать его «Нано», потому что он сочетает в себе высокие технологии и маленький размер», — сказал на презентации владелец концерна Ратан Тата. «Нано» прошел краш-тесты и другие испытания в соответствии с международными стандартами. Он полностью соответствует всем нормам безопасности и экологическим нормам и может поставляться и за рубеж. Компоновка — заднемоторная, двигатель соответствует нормам «Евро-4». Ежегодно будет выпускаться 500 тыс. *Tata Nano*. Производство начнется в нынешнем году. Продаваться автомобиль будет по цене 100 тыс. рупий (60 тыс. руб.).

Несмотря на такие плюсы, как экономия топлива, а расход бензина составляет 5 л на 100 км, и

низкий для Индии уровень выхлопов, «наноавтомобиль» имеет ряд существенных недостатков. Нарекания вызывает дизайн, вместимость (5 чел.), в машине не предусмотрено радио, отсутствует зеркало заднего вида со стороны пассажирского сиденья. 11.1.2008г.

— Индийская автомобильная компания Tata Motors представила самый дешевый автомобиль в мире, который позволит миллионам потребителей на развивающихся рынках обзавестись собственным транспортным средством.

Четырехместная Tata Nano, с двигателем объемом 625 кубических сантиметров, будет стоить у дилеров 100.000 рупий или 2.500 долл. и начнет продаваться уже в этом году. Налоги немного увеличат стоимость автомобиля для потребителей, но она все равно останется почти в два раза ниже, чем самая дешевая машина — Maruti Suzuki.

Nano заметно отличается от роскошных автобрендов Jaguar и Land Rover, переговоры о покупке которых Tata Motors ведет с Ford Motor Co.

«Позвольте мне заверить вас и всех наших критиков, что машина, которую мы создали, отвечает всем стандартам безопасности и международным критериям охраны окружающей среды», — сказал глава Tata Motors Ратан Тата на презентации «народного автомобиля» на автовыставке в Дели.

Посмотреть на новый автомобиль собрались сотни людей, многим из которых пришлось даже залезть на столы и стулья, чтобы как следует разглядеть новинку.

Компания намеревалась начать производство Nano еще несколько лет назад, чтобы удовлетворить спрос со стороны миллионной армии потребителей, зачастую перевозящих вещи и передвигающихся по дорогам Индии на мопедах и мотоциклах.

Лишь 8 чел. из 1000 в Индии имеют автомобиль, и у компании есть все шансы найти потребителей среди армии мотовладельцев, которые приобрели в 2007г. 7 млн. мопедов и мотоциклов. Как сообщает компания-производитель, расход топлива Nano будет составлять пять литров на 100 км., а кроме базовой модели будут выпускаться два улучшенных варианта.

Первоначально Tata Motors планирует выпустить 250.000 автомобилей в год, но ожидает, что спрос будет составлять 1 млн. машин в год. Рейтер, 10.1.2008г.

— Самый дешевый в мире автомобиль представлен на международном автосалоне «Авто Экспо 2008», открывшемся в Нью-Дели. По расчетам разработчиков из индийского концерна, машина будет стоить «один лакх» — 100 тыс. рупий, или 2500 долл., сообщает РСН. Пятиместная микролитражка Tata Nano оснащена двухцилиндровым бензиновым двигателем объемом 624 куб. см мощностью 33 л.с., расположенным сзади. Как утверждают создатели, 1 л топлива хватит на 20 км. пути, максимальная скорость — 75 км/ч. Мотор соответствует экологическим нормам Euro-4.

Большинство транспортных средств в Индии составляют мотоциклы и моторикши. Длина машины — 3,1 м., ширина — 1,5 м., высота — 1,6 м. Миниатюрная новинка создана не из пластика, а из стандартного металла. Кроме базовой комплектации, будут доступны комплектации «люкс» с кондиционером. Продажи Tata Nano в Индии начнутся с 2009г. Планируется продать 200 тыс.

машин в год. До 2012г. их будут продавать только на внутреннем рынке. ИА Regnum, 10.1.2008г.

— «Камаз» планирует в фев. подписать с индийской Tatra Vesta соглашение о создании в стране совместного предприятия, которое может стать крупнейшим за пределами России производством российских грузовиков, сообщил региональный директор группы по Азиатско-Тихоокеанскому региону Денис Трифонов. «Если наши планы реализуются, то это станет крупнейшее сборочное предприятие «Камаза» за пределами России», — сказал собеседник агентства.

По его словам, предприятие, в котором у «Камаза» будет контрольный пакет, вместе с партнером наладит мелкоузловую сборку российских самосвалов и магистральных тягачей с полуприцепом в г. Хосур на юге Индии. Трифонов отметил, что «Камаз» на протяжении последнего года занимался анализом индийского спроса и пришел к выводу, что «наша ниша — тяжелые автомобили полной массой выше 25 т.». «Камазы» в Индии будут пользоваться популярностью, поскольку их стоимость при сравнении с западным конкурентами технических характеристик будет ниже.

Предложить привлекательную цену «Камазу» может помочь использование комплектующих индийского производства. «Уже на первом этапе мы будем использовать 10% местных комплектующих, а через два-три года их доля достигнет 30-40%», — сказал Трифонов.

Новое производство «Камаза» сможет ориентировать сбыт не только на рынок Индии, но и на такие страны региона, как Бангладеш, Мьянма, Шри-Ланка, а в будущем, возможно, и Малайзию. Сборочные заводы у российской группы уже есть на Украине, в Казахстане, Вьетнаме, Пакистане и Иране. РИА «Новости», 10.1.2008г.

— Презентация самого дешевого автомобиля в мире, цена которого не будет превышать 1290 фунтов стерлингов (2600 долл.) состоится на следующей неделе в столице Индии, пишет в воскресенье британский еженедельник Observer.

Разработчик «Народного автомобиля» (People's Car) 70-летний Ратан Тата (Ratan Tata), который также является главой автомобильной компании Tata, считает, что новый автомобиль предназначен для среднего класса индийцев. Он выразил надежду, что производство «Народного автомобиля» создаст «новый рынок для автомобилей, который до сих пор не существовал».

По его словам, 1 млн. его новых автомобилей может быть продано ежегодно. «Народный автомобиль» будет продаваться по цене, которая немалого превышает цену популярных мотоциклов. Разработчик выразил свое желание, чтобы часть потенциальных покупателей мотоциклов купили бы именно его автомобиль.

Известно, что четырехдверная новинка имеет двигатель объемом 600 кубических сантиметров, который расположен сзади. В корпусе кузова наряду с металлом, используется много пластиковых деталей. Автомобиль производится на новом заводе в Калькутте, который может производить 250 тыс. автомобилей в год.

Некоторые экономические эксперты заявили, что это изобретение может повлиять на цены в автомобильной отрасли не только в Индии, но и на мировом рынке.

Однако сторонники защиты окружающей среды бьют тревогу в связи с тем, что новый дешевый автомобиль поспособствует большему загрязнению окружающей среды в перенаселенных городах Индии. В прошлом году в Индии было продано 1 млн. автомобилей и 7 млн. мотоциклов. РИА «Новости», 6.1.2008г.

— Компания Ford Motor объявила, что ведет переговоры с индийским концерном Tata о продаже британских брендов Jaguar и Land Rover.

Tata — крупнейший в Индии производитель грузовых автомобилей и автобусов, занимающий третье место в сегменте легковых автомобилей на индийском рынке.

В 2006г. убытки Ford составили почти 13 млрд.долл. — антирекорд за 103г. существования компании. В марте 2007 Ford объявила о продаже британской Aston Martin. А в июле — Jaguar Cars и Land Rover.

Если Jaguar и Land Rover будут проданы, у Ford останется лишь одно европейское подразделение — шведская компания Volvo Cars, также выпускающая легковые автомобили премиум-класса.

Самый известный сегодня проект компании Tata — создание самого дешевого в мире легкового автомобиля стоимостью 2,5 тыс.долл. Он дебютирует 10 янв. на автовыставке в Дели, а в начале марта — и на международном автосалоне в Женеве.

Кроме Tata, на покупку Jaguar и Land Rover претендовали еще две компании — One Equity Partners (подразделение американского банка JP Morgan Chase) и одна из крупнейших в Индии промышленных компаний Mahindra & Mahindra. Недавно Mahindra & Mahindra отказалась от планов покупки Jaguar и Land Rover. ИА Regnum, 5.1.2008г.

— Индийский автопроизводитель Tata Motors предложил компании Ford Motor Co приобрести бренды Jaguar и Land Rover за 2,05 млрд.долл., сообщили индийские газеты в среду со ссылкой на новостное агентство Press Trust of India.

Представитель Tata Group от комментариев отказался.

Конкурент Tata индийская компания Mahindra & Mahindra также заинтересована в приобретении европейских брендов и предлагает за них 1,90 млрд.долл., пишут газеты со ссылкой на источник, близкий к переговорам.

Ранее на этой неделе источник, знакомый с проблемой, сообщил Рейтер, что предпочтение в конкурсе на покупку брендов концерна Ford, вероятно, будет отдано Tata Motors, поскольку компания имеет поддержку со стороны британских профсоюзов и, как представляется, станет долгосрочным владельцем, который будет инвестировать в производство.

Ожидается, что Ford определится с покупателем Jaguar и Land Rover к концу этой недели.

Концерн Tata Group проявляет высокую активность в сфере слияний и поглощений, стремясь выйти на новые рынки, расширить список своих брендов и освоить новые технологии.

В этом году Tata Steel — сталелитейное подразделение концерна — приобрело компанию Corus за \$13, а производитель чая Tata Tea в 2000г. купил компанию Tetley. Рейтер, 19.12.2007г.

— В начале 2008г. на автосалоне в Нью-Дели компания Suzuki представит новый хэтчбек A-Star Concept.

Японцы собираются выпускать его в Индии и продавать в Европе. Об этом сообщил руководитель компании Осаму Сузуки.

С окт. 2008г. компания Maruti Suzuki India, 54,2% которой принадлежат Suzuki, будет производить на своем заводе в Нью-Дели 150 тыс. городских автомобилей ежегодно. Ожидается, что на европейском рынке машина появится в дек. 2008г., пишет Drom.

Автомобиль получит 1-литровый бензиновый двигатель, удовлетворяющий требованиям экологического стандарта «Евро-5». Также возможен выпуск дизельной версии. ИА Regnum, 12.12.2007г.

— 6 дек. 2007г. российский автомобильный дилерский холдинг «Рольф» объявил о начале выхода на автомобильный рынок Индии (сегмент автомобилей премиум класса). Компания уже открыла новое подразделение «Рольф-Индия» (6 сотрудников) и намерена в ближайшее время открыть автосалоны в четырех регионах на западе Индии (г. Мумбаи, г. Пуне, штатах Гоа и Гуджарат). Помимо России и Индии, компания «Рольф» заявляет о планах выхода на рынки стран СНГ, а также Вьетнама, Китая и Южной Африки. В розничный портфель компании, занимающей 15 место среди крупнейших частных компаний в России, входят марки мировых производителей Mitsubishi, Hyundai, Audi, Ford, Mazda, Peugeot, Mercedes-Benz, Toyota, Lexus, Volkswagen, Land Rover и Renault. В 2006г. оборот компании превысил 2,7 млрд.долл., а количество проданных автомобилей составило 133 тыс. www.economy.gov.ru, 7.12.2007г.

— Индийская Tata Motors имеет все шансы победить в конкурсе на покупку подразделений Ford Motor класса «люкс» Jaguar и Land Rover благодаря размеру Tata, рекордному размеру дилерской сети и хорошему знанию британского рынка, говорят аналитики и банкиры.

Tata Motors, One Equity Partners, принадлежащая JP Morgan и Mahindra & Mahindra, наравне с Apollo Partners находятся в списке претендентов на покупку производителей автомобилей класса «люкс».

Глава Ford Алан Мулалли сказал, что компания объявит о выборе покупателя к концу года.

Tata имеет преимущества потому, что она больше, потому, что она продемонстрировала серьезность своих намерений, и потому, что профсоюзы относятся к ней достаточно лояльно», — сказал один инвестиционный банкир, который не участвует в сделке. Рейтер, 5.12.2007г.

— В течение дек. Иркутский авиационный завод (ИАЗ) — филиал ОАО «Корпорация «Иркут», в соответствии с правительственными контрактами проведет отправку самолетов «Су-30МК» в Индию, Малайзию и Алжир. Как сообщили 5 дек. в пресс-службе предприятия, во II пол. нояб. было отгружено уже три партии авиамашин для индийских ВВС. В дек. в Индию помимо готовых самолетов будет перевезена и партия технологических комплектов, поставляемых в рамках лицензионного контракта.

При отправке каждой партии по отработанной схеме на борт транспортного самолета загружаются два частично разобранных истребителя. По прибытию в пункт назначения их выгружают, и бригада сборщиков авиатехники Иркутского авиазавода производит стыковку самолетов. По-

сле этого летчики-испытатели ИАЗ испытывают машины, затем готовые «Су-30МК» передаются заказчику. ИА Regnum, 5.12.2007г.

– 26 нояб. 2007г. гендиректор российско-индийского совместного предприятия URAL India А.Каной заявил о намерении акционеров начать выпуск легковых автомобилей на производственных площадках компании. С этой целью в проект будет инвестировано 7 млрд. инд. рупий (180 млн.долл. США). Учредителями совместного предприятия являются с российской стороны автомобильный завод УралАЗ, а с индийской – правительство штата Западная Бенгалия и компания Motijug Group. Предприятие специализируется на сборке полноприводных грузовых автомобилей «Урал» в г. Халдия (штат Западная Бенгалия). С янв. 2008г. планируется собирать 100 грузовиков в месяц. www.economy.gov.ru, 27.11.2007г.

– Индийский автогигант Tata Motors планирует сделать свой новый компакт не только одним из самых дешевых, но еще и самым экологически чистым автомобилем на индийском рынке.

Глава совета директоров компании Ратан Тата заявил, что новый народный автомобиль будет стоить 2500 долл. и станет самым «зеленым» автомобилем Индии. По расчетам производителей, выброс вредных веществ в атмосферу не превысит уровня выхлопа мотоцикла, пишут «Колеса».

Ранее руководство Tata Motors выразило заинтересованность в приобретении отделений Land Rover и Jaguar, принадлежащих Ford. ИА Regnum, 25.11.2007г.

– Индийский производитель автомобилей Tata Motors и Индийская организация космических исследований (ИСРО) работают над созданием водородного автомобильного двигателя, сообщил в Бангалоре глава ИСРО Мадхаван Наир.

«Мы работаем с Tata, чтобы уже в будущем году начать дорожные испытания прототипа двигателя», – приводит слова Наира газета «Бизнес-стандарт». В случае успеха экологически чистый двигатель совместной разработки сможет массово использоваться на автобусах и грузовиках, сказал он.

«Даже легковые автомобили можно будет перевести на водородные топливные элементы», – предлагает глава ИСРО, которая занимается разработкой и производством индийских космических ракет.

На прошлой неделе организация успешно испытала ракетную ступень на криогенном топливе для ракет собственного производства, которая придет на смену российской ступени. ИСРО планирует использовать полученные наработки для создания технологии хранения и использования водорода в автомобиле.

Как ожидается, «водородный автомобиль» индийской разработки будет приводить в движение электродвигатель. Он будет питаться от электричества, вырабатываемого в процессе окисления водорода кислородом.

«Водород и атмосферный кислород соединятся в топливном элементе для выработки электроэнергии, а на выходе будет водяной пар», – рассказал Наир. РИА «Новости», 25.11.2007г.

– Межправительственное соглашение между Россией и Индией о сотрудничестве в создании многоцелевого транспортного самолета МТА (Multirole Transport Aircraft) будет подписано до нояб. 2007г., сообщил член правления «Объеди-

ненной авиастроительной корпорации» (ОАК, РФ) Виктор Ливанов на совместном брифинге представителей государственного авиационного концерна (ГАК) «Авиация Украины» и ОАК в Киеве в четверг.

В.Ливанов также напомнил, что возможное участие Украины в проекте создания МТА предусмотрено меморандумом о взаимопонимании по развитию сотрудничества в области транспортной и пассажирской авиатехники, подписанным 21 авг. ГАК и ОАК. «Мы приглашаем Украину к участию. Концепцию этого участия мы еще должны определить», – сказал он.

Средний военно-транспортный самолет МТА создается на базе проекта КБ им. Ильюшина Ил-214 совместно Россией и Индией по программе МТА. Грузоподъемность разрабатываемого самолета – до 20 т.

С российской стороны в проекте участвуют «АК им. Ильюшина», «Иркут» (РТС: IRKT), ФГУП «Рособоронэкспорт». С индийской стороны – индийская корпорация HAL.

Самолеты будут собираться в России и в Индии. Финансовый вклад сторон будет составлять 50 на 50. При этом планируется 65% работ по производству самолета выполнять в России, 35% – в Индии. Ожидается, что первый полет среднего военно-транспортного самолета состоится в 2012г., а первые поставки начнутся в 2014г. Государственная программа вооружений предусматривает поставку ВВС России до 2015г. пяти самолетов МТА.

Акционерами ОАК являются Российская Федерация (90,1%) и частные акционеры корпорации «Иркут» (ЗАО «Компания «ФТК» – 6,95%; ООО «Одитэрс» – 2,2%; ЗАО «Фин-маркет» – 0,75%). Interfax, 20.9.2007г.

– До 2010г. Sonalika Group, известный индийский производитель с/х оборудования и тракторов марки International, инвестирует 11,5 млрд. и. руп. в расширение производства автомобилей-универсалов входящей в ее состав компании International Cars and Motors Limited (ICML). Из вышеуказанной суммы 7 млрд. и. руп. предназначены для расширения производственных мощностей, создания дизайнерского отделения и разработки трех новых вариантов автомобилей-универсалов Rhino – S1, S2» и DLX с двигателями, отвечающими нормам Euro 3».

Новый современный автозавод для производства модели Rhino Rx с двигателем рабочим объемом 2 л. ранее был построен на севере Индии в г. Амб (округ Уна, шт. Химачал-Прадеш), в 38 км. от основного тракторостроительного завода группы Sonalika в г. Хошиарпур. Автозавод рассчитан на производство до 24 тыс. автомобилей ежегодно. В 2007/8 фин. г. производственная мощность будет увеличена с 2 до 5 тыс. в месяц (до 60 тыс.шт. в год).

С концептуально-технической стороны модель Rhino Rx создана при техническом содействии MG Rover Group (Великобритания). Конструкция дизельного двигателя G1 с непосредственным впрыском и рабочим объемом 2 л. также приобретена у Rover. Он отвечает нормам Euro 3 и производится до настоящего времени. Ранее также использовался двигатель рабочим объемом 2 л, который поставлялся компанией Isuzu. Созданием новых вариантов Rhino ICML занимается при техническом содействии инжиниринговой компании

Lotus Engineering из Великобритании. Компания ISML поставляет свои автомобили не только на внутренний рынок, где конкурирует с продукцией компаний (Mahindra, Chevrolet Tavera, Tata Sumo и Toyota Qualis), но и на экспорт в соседние страны, например Лаос. Ведутся переговоры о поставках в Малайзию и Индонезию, а также в страны Африки.

ISML ведет переговоры с многочисленными зарубежными автопроизводителями о совместном производстве с 2008г. в г. Амб компактных легковых автомобилей стоимостью 300-400 тыс. и. руп., которые входят в быстро растущий сегмент А2, доля которого на рынке легковых автомобилей Индии выросла с 54% в 2003г. до 80% в наст.вр. Компания Chery Automobiles (КНР), имеющая в своем ассортименте большое число компактных автомобилей и хэчбэков, может стать партнером по данному проекту.

Компания International Tractors Limited (ITL) выделяются 4,5 млрд. и. руп. для строительства нового тракторостроительного завода в южной Индии и, кроме того, будут удвоены до 80 тыс. тракторов в год мощности существующего тракторного завода в Хошиарпуре (шт. Пенджаб), на что выделены 1,5 млрд. и. руп. Руководство компании уже обратилось к правительствам штатов Тамилнаду, Андхра-Прадеш и Карнатака с запросом о разрешении на строительство. Новый тракторный завод на юге стоимостью 2,5-3 млрд. и. руп. будет иметь производственную мощность до 40 тыс. тракторов ежегодно. БИКИ, 18.9.2007г.

— Suzuki Motor планирует экспортировать в Россию дешевые модели автомобилей, произведенных в Индии специально для развивающихся рынков. Об этом сообщает агентство Dow Jones.

Автомобили для рынков развивающихся стран японская компания начнет производить в Индии в следующем году. Стоимость такого автомобиля с однолитровым двигателем не должна превысить 800,000 йен (7 тыс. долл.).

Также Suzuki Motor планирует увеличить продажу своих автомобилей в России до 50 тыс. в год к 2014г.

Как сообщалось ранее, японская компания запустит в 2009г. завод в Санкт-Петербурге, где намерена производить кроссовер Grand Vitara с объемом двигателя от 2 до 2,7 литров и легковой SX4 с двигателем от 1,5 до 2 литров. Площадь завода составит 500 тыс. кв м., производительность — сначала 5 тыс. автомобилей в год, позже мощности планируется довести до 30 тыс. в год.

В 2006г. Suzuki Motor продала в РФ 16 тыс. автомобилей, что на 60% больше в сравнении с 2005г. Прайм-ТАСС, 4.9.2007г.

— Индийско-японское СП Toyota Kirloskar Motors (ТКМ) планирует освоить первоначально 10% индийского рынка легковых автомобилей в 2010г., затем до 15% в 2015г., а также намерено освоить выпуск компактного мини-автомобиля. В 2006г. компания занимала только 3,7% данного рынка. СП изучает возможность строительства второго автозавода в г. Бангалор. СП планирует производить в Индии до 600 тыс. легковых автомобилей к 2015г. Также имеет возможность стать экспортером автокомпонентов из этой страны.

СП Toyota Kirloskar Motors (ТКМ) было учреждено в окт. 1997г. Учредителями являются японская Toyota Motor (89% акций) и индийская Kirlo-

skar Group (11% акций). На автозаводе площадью 430 акров в г. Бидади близ г. Бангалор, где работает 2,3 тыс.чел., производственной мощностью до 35 тыс. автомобилей в год первоначально производились автомобили модели Toyota Qualis (ее выпуск прекращен). Эта модель имела дизельный двигатель с рабочим объемом 2,4 л, мощностью 54 кв. и максимальной скоростью 130 км/ч. Компания осуществляет производство модели Toyota Innova, а также осуществляет сборку легковых автомобилей Camry, Corolla и внедорожника Land Cruiser Prado. Первые 100 тыс. автомобилей завод выпустил за 1999-2003гг., а 200-тыс. автомобилей выпущены за 2004-05гг. БИКИ, 16.8.2007г.

— В июле автомобильный завод «Урал», входящий в «Группу ГАЗ», отгрузил в Индию 40 машинокомплектов автомобилей «Урал-555717-40» с правосторонним рулевым управлением. Автомобили укомплектованы двигателями ярославского моторного завода «Автодизель», входящего в «Группу ГАЗ». Силовые агрегаты отвечают требованиям международного экологического стандарта Euro-2. Очередная поставка осуществлена для сборочного предприятия Ural India Limited в рамках подписанного ранее контракта на общую сумму 2,59 млн.долл.

1 авг. представители индийской компании Jindal Stainless Limited встретились с руководством администрации Ленинградской обл. и объявили о намерении инвестировать 60 млн.долл. США в строительство в Кингисеппском районе (рядом с портом Усть-Луга) завода по производству 400 тыс.т. металлоизделий в год. Jindal Stainless Limited основана в 1970г., выпускает различную продукцию из нержавеющей стали, входит в промышленный холдинг Jindal Organization и имеет заводы в Индии, Индонезии и США с общим годовым объемом производства 790 тыс.т. www.economy.gov.ru, 12.8.2007г.

— Индийская промышленность по производству велосипедов в 2007г. уступит китайской продукции до 50% местного рынка и недополучит 1 млрд. и. руп. экспортных поступлений из-за значительной разницы в ценах на материалы и комплектующие в двух странах. По данным Индийской ассоциации производителей велосипедов, местные велосипеды на 30% дороже китайских.

В Индии цены на сырьевые материалы, такие как среднеразмерные арматурные стержни, горячекатаный рулонный отожженный лист и трубы для рам, составляют соответственно в среднем 29 тыс., 36 тыс. и 43 тыс. и. руп. за 1 т, тогда как в КНР цены на данные позиции эквивалентны 14,4 тыс., 21 тыс. и 25 тыс. и. руп. за 1 т.

По прогнозу, в 2007г. китайские велосипеды могут занять от 25 до 50% местного рынка. Китайская промышленность по производству велосипедов уже успешно захватила почти 25%-ную долю индийского рынка велосипедов высокого класса. Также ожидается сокращение общего экспорта велосипедов из Индии на 1 млрд. и. руп. из-за разницы в ценах на индийские и китайские велосипеды. Как заявил президент ассоциации С. Дханда, если в 2006г. экспорт велосипедов составлял 7,6 млрд. и. руп., то в текущем году он не превысит 6,5 млрд., в первую очередь из-за жесткой конкуренции с китайской велопродукции. Снижению экспорта также способствует повышение курса рупии по отношению к долл. Ассоциация ожидает

снижение производства велосипедов в Индии в тек.г. на 30%. БИКИ, 7.8.2007г.

— Индийская Bajaj Auto и французский автопроизводитель Renault SA находятся на начальной стадии переговоров о производстве автомобилей в Индии и могут заключить долгосрочное соглашение, говорится в сообщении компаний. «Bajaj Auto и Renault предварительно обсуждают совместное изучение потребностей клиентов и бизнес-потенциала конкурентоспособных автомобилей в Индии, — говорится в сообщении. В случае положительного заключения это может привести к долгосрочному партнерству Renault и Bajaj в развитии задуманного бизнеса».

В четверг представитель Renault сообщила, что компания обсуждала с Bajaj создание автомобиля стоимостью 3.000 долл., однако пока не приняла никакого решения.

Bajaj Auto, второй крупнейший производитель мотоциклов в Индии, в настоящее время осваивает производство четырехколесных грузовых моделей, а также сообщил, что изучает возможность выпуска автомобилей компакт-класса.

У Renault уже есть совместное предприятие с крупнейшим в Индии автоконцерном Mahindra and Mahindra Ltd. по производству автомобилей Logan. Рейтер, 29.7.2007г.

— Автомобильная промышленность Индии находится на подъеме. Продажи ее продукции на внутреннем рынке растут быстрыми темпами. Это влияет на развитие рынка автокомпонентов в стране. Ожидается, что спрос на них за 2006/7-2015/6гг. увеличится вдвое и составит 421 млрд. и. руп. (9,4 млрд.долл.). Быстрее всех в данном секторе будут расти продажи компонентов для моторизованных двухколесных и трехколесных транспортных средств, в результате чего их доля увеличится с 33 до 44%.

Относительно небольшой спрос ожидается на части грузовых автомобилей (здесь и далее — включая части автобусов и прицепов). Их удельный вес в общих продажах, очевидно, снизится с 25 до 19%. Доли компонентов тракторов, двигателей и трансмиссий также уменьшатся (%) — соответственно с 9 до 3, с 31 до 24 и с 13 до 9. К 2015/6г. удельный вес электрических и электронных компонентов в совокупном сбыте всех автомобильных частей возрастет до 21% (с 17% в 2006/7г.), что будет отражать повышенное внимание производителей автомобилей (прежде всего легковых) к электронной начинке их продукции.

В 2015/6г. удельные расходы на автокомпоненты в Индии (в расчете на один автомобиль за год) умеренно сократятся по сравнению с 2006/7г. При этом для электрических и электронных компонентов данный показатель увеличится.

В основе прогнозируемого роста продаж автокомпонентов лежит ожидаемое сохранение положительной динамики развития автомобильной промышленности Индии. Эксперты полагают, что спрос на ее продукцию увеличится к 2015/6г. до 120-159 млрд.долл.; необходимые для этого инвестиции оцениваются в 35-40 млрд.долл. Предполагается, что продажи двухколесных моторизованных транспортных средств возрастут до 27,8 млн. шт., трехколесных — до 870 тыс., легковых автомобилей — до 2,64 млн. и грузовых машин — до 640 тыс.

Прогнозируется сокращение сроков эксплуатации транспортных средств и расширение их парка. Так, парк легковых автомобилей за рассматриваемый период увеличится с 9 млн. до 26 млн. шт., а доля в нем машин со сроком эксплуатации менее 5 лет повысится с 44 до 48%. Одновременно уменьшится с 28 до 26% удельный вес машин со сроком эксплуатации 6-10 лет. Что же касается легковых автомобилей с другим рабочим стажем (с 11 до 15, с 16 до 20 и 21 и более лет), то их доля практически не изменится.

Парк грузовых автомобилей должен увеличиться с 3 млн. до 7 млн. шт. и значительно «помолодеть». Доля в нем машин со сроком эксплуатации менее 5 лет возрастет с 32 до 44%, а 6-10 лет — с 20 до 28%; соответственно уменьшится удельный вес более старых моделей. В парке двухколесных транспортных средств, который увеличится с 62 млн. до 219 млн. шт., доля машин с рабочим стажем до 5 лет составит в 2015/6г. 55% против 42% в 2006/7г.

Благоприятные перспективы спроса на автозапчасти омрачаются для их легальных производителей растущим распространением подделок. По оценке, продажи последних увеличатся к 2015/6г. до 114 млрд. и. руп., т.е. более чем вдвое; в настоящее время их доля на рынке оценивается в 30-35%.

Ключевые для транспортных средств компоненты, как и части двигателя, подделываются реже, чем несущественные. Наиболее подверженными контрафакции считаются подшипники, тормозные системы, муфты сцепления, фильтры, амортизаторы, аккумуляторы, стартеры, поршневые кольца и клапаны; такие изделия обычно продаются на 40-50% дешевле, чем оригинальные. Основными центрами сбыта подделок, большей частью так же хорошо упакованных, как и оригиналы, являются мастерские и розничные торговцы автокомпонентами. БИКИ, 5.7.2007г.

— Индийская авиакомпания Kingfisher и европейский авиастроительный концерн Airbus заключили контракт объемом 7 млрд.долл. на поставку 50 самолетов, говорится в распространенном в среду совместном заявлении компаний. Договор предполагает поставку 30 дальнемагистральных самолетов, половина из которых — А-350, половина — А-330-340. Речь идет о 20 самолетах малой и средней дальности А-320. Салон в Ле Бурже, в этом году уже 47 по счету, считается одним из крупнейших мировых форумов производителей разнообразных летательных аппаратов и космической техники. РИА «Новости», 20.6.2007г.

— Компания «Мотор Сич» (Запорожье, Украина) и АНТК имени Антонова (Киев) ведут переговоры об участии в российско-индийском проекте создания многофункционального среднего транспортного самолета МТА, сообщил на авиавыставке в Бангалоре президент ОАО «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев.

«Мы ведем переговоры с российской и индийской сторонами о совместной работе по созданию военно-транспортного самолета», — сообщил В.Богуслаев. По его словам, российская сторона «обратилась в АНТК имени Антонова с просьбой принять на себя некоторые конструкторские решения» в проекте МТА.

«Такое взаимодействие действительно поможет быстро решить вопрос по обеспечению индийской армии транспортными самолетами грузоподъем-

ностью 18-20 т.», — сказал В.Богуслаев. Он сообщил, что компания «Мотор Сич» планирует поставить в Индию ряд перспективных двигателей для самолетов и вертолетов индийских ВВС.

«В стадии подписания — контракт по модернизации самолетов Ан-32 индийских ВВС с установкой на них модернизированных двигателей АИ-20Д», — сообщил В.Богуслаев.

По его словам, это двигатели с большим ресурсом и улучшенными эксплуатационными качествами. В.Богуслаев сообщил, что «Мотор Сич» планирует принять участие в индийской программе создания легкого тренировочного самолета для первоначального летного обучения.

«Мы ведем переговоры на эту тему. Индийской стороной у нас востребованы необходимые технические данные», — сказал В.Богуслаев.

По его словам, «Мотор Сич» в качестве двигателя для легкого тренировочного самолета, разрабатываемого индийской корпорацией HAL готова предложить модернизированный двигатель АИ-25ТЛХ. Украинские моторостроители предлагают индийской стороне легкие вертолетные двигатели АИ-450 и ВК-2500, а также новые разработки в области двигателей для беспилотных летательных аппаратов.

«В Бангалоре мы подвели итоги предыдущих раундов переговоров по всем этим темам. Думаю, на следующем этапе, в апреле, мы приблизимся к заключению соглашений по ряду из них», — сказал В.Богуслаев. Interfax, 11.2.2007г.

— Сборочное предприятие Ural India Limited по выпуску грузовиков «Урал» официально открыто в Индии, сообщила во вторник пресс-служба группы ГАЗ. В сообщении отмечается, что уже в ближайшее время это сборочное предприятие, которое автозавод «Урал», находящийся под управлением группы ГАЗ, создает совместно с индийским партнером «Мотиджэдж Эйджесиз Лтд.», начнет работу. Поначалу российско-индийский завод будет производить около 7 тыс. машин в год из машинокомплектов, поставляемых «Уралом», однако в течение четырех лет объем производства вырастет до 10 тыс. машин, сообщили в группе ГАЗ. До 1,5 тыс. автомобилей ежегодно планирует закупать индийское Минобороны, часть машин будет отправляться на экспорт. В качестве первой партии на производственных площадях неподалеку от Калькутты будут собраны самосвалы «Урал-555717-40». Тестовая партия автомобилей «Урал» была отгружена в Индию еще в позапрошлом году. Interfax, 21.2.2006г.

— В индийском штате Западная Бенгалия открылся завод по сборке российских грузовиков «Урал», сообщило Генконсульство РФ в Калькутте. Совместное предприятие Ural India создано российской компанией УралАЗ и несколькими фирмами из Западной Бенгалии.

Ural India станет первым крупным частным предприятием, которое будет выпускать продукцию военного назначения. Индия открыла оборонный сектор для частного бизнеса лишь в начале 2006г.

Планируется, что в течение нынешнего года завод выпустит первую тысячу грузовиков, доведя выпуск автомобилей до 5-7 тыс. в год начиная с 2008г.

Минобороны Индии объявило о готовности покупать до 1,5 тыс. «Уралов» ежегодно для нужд армии. РИА «Новости», 20.2.2006г.

Индонезия

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— В 2006г. рынок мотоциклов в Индонезии характеризовался резким спадом из-за резких скачков цен на топливо в 2005г. Производство мототехники в стране сократилось с 5,5 млн. шт. в 2005г. до 4,8 млн. в 2006г. По данным корпорации Astra International, в 2007г. сбыт мотоциклов увеличился на 6% и составил 4688 тыс.шт.

Состояние индонезийского рынка в 2006-2007г. по типам мототехники приведено в следующей таблице, где I — совокупные продажи, тыс.шт.; II — доля на рынке корпорации Astra International, %.

Филиал японской компании Honda — СП PT Astra Honda Motor (в составе корпорации Astra International), контролировавшее 52% местного рынка мототехники, сократило продажи с 2,5 млн. в 2006г. до 2,1 млн. шт., а рыночная доля компании снизилась с 52,9% до 45,7%.

По данным AISI, в стране действуют несколько крупных производителей мотоциклов, а именно, СП PT Astra Honda Motor (образован с 1 янв. 2001г. путем слияния компаний PT Federal Motor и PT Honda Federal), СП PT Indomobil Suzuki International (49% акций принадлежит японской Suzuki Motor), «PT Yamaha Indonesia Motor Mfg.» (100% акций принадлежит японскому капиталу, в т.ч. большинство акций у Yamaha Motor и меньшинство у японских внешнеторговых компаний), PT Kawasaki Motor Indonesia (60% акций у японской Kawasaki) и PT Danmotor Vespa Indonesia и индонезийский производитель южнокорейских мотоциклов Kanzen — PT Semesta Citra Motorindo (оба производителя полностью принадлежат местному капиталу), а также PT Kumco Lippo Motor Indonesia (сборщик тайваньских мотоциклов Kumco).

На японские мотоциклетные бренды приходится 99% суммарного производства мототехники компаний — членов AISI. Кроме AISI, в Индонезии действуют две другие мотоциклетные ассоциации: НРМІ, созданная в основном китайскими импортерами и сборочными предприятиями, и АІКІ, объединяющая импортеров автомобилей и мотоциклов. На долю членов AISI приходится 85% продаж и 95% производства мототехники в Индонезии.

Необходимо особо отметить экспансию китайских компаний на индонезийском рынке путем организации сборки мотопродукции как на местных предприятиях, так и в собственных сборочных цехах.

Так, индонезийская фирма PT Asia Jaya Motor организовала с 2000г. сборку мотоциклов и мотороллеров и двигателей рабочим объемом от 50 до 300 куб. см к ним в сотрудничестве с компанией Lifan (КНР). Другое крупное местное предприятие MBR Motorcycle Manufacture также использует машинокомплекты китайского производства. Китайские корпорации Chongqing Zongshen Motorcycle и China Jialing Industrial (Group) также организовали сборку своей продукции в Индонезии.

В самое последнее время прослеживается тенденция к проникновению на индонезийский рынок мотоциклетных компаний из Индии. В июле 2007г. филиал индийской компании TVS — PT TVS Motor Co Indonesia пустил в эксплуатацию на площади в 20 га в Ка-раванге (близ г. Джакарта)

новый производственный комплекс ежегодной мощностью до 300 тыс. мотоциклов. Первой продукцией стал мотоцикл TVS Neo, специально подготовленный для индонезийского рынка. Степень локализации сразу составила 40% с последующим увеличением за три года до 80%. Начальные инвестиции в предприятие составили 50 млн.долл. В последующие три года (2008-10гг.) планируется увеличить капиталовложения до 100 млн.долл.

По показателю насыщенности мототехникой (каждый девятый индонезиец владеет мотоциклом) страна занимает четвертое место в мире (на Тайване, в Малайзии и Таиланде указанное соотношение составляет 1 к 5). БИКИ, 17.7.2008г.

— Компания Astra Honda Motor, специализирующаяся на выпуске и продаже мотороллеров в Индонезии, отметила рубеж в 20 млн. произведенных единиц.

Компания начала свою деятельность в Индонезии в дек. 2000г., а в 2005 построила уже свой третий завод. Суммарный объем производства на всех ее предприятиях — 3 млн. мотороллеров в год.

Основные модели, выпускаемые компанией: Supra X125 (объем двигателя 125 куб.см.), Supra Fit (100 куб.см.), Mega Pro (160 куб.см.), Tiger (200 куб.см.), Vario (110 куб.см.), пишет Drom.

Индонезийский рынок мотороллеров — третий по величине после Китая и Индии, причем в текущем году прогнозируется его рост на 5 млн.ед. (на 8%). ИА Regnum, 3.12.2007г.

— Совокупные продажи автомобилей в Индонезии за первые пять месяцев 2007г., по данным крупнейшего местного производителя и дистрибутора — компании «PT Toyota Astra Motor, составили почти 158,2 тыс. машин, что на 26,5% больше, чем за аналогичный период 2006г. (125,1 тыс.). Несмотря на постоянный рост цен на топливо, на рынке отмечается расширение продаж субкомпактных автомобилей, прежде всего модели Honda Jazz (Fit).

Краткосрочный прогноз развития отрасли является оптимистическим; по итогам 2007г. ожидается сбыт 380-390 тыс. автомобилей (2006г. — 317 тыс.шт.).

Введение стандартов по выхлопным газам Euro 2 в текущем году способствовало значительному обновлению продукции, особенно в секторе коммерческих автомобилей. За последние шесть месяцев началось производство таких новых легковых моделей, как Daihatsu Terios и Toyota Rush, ежемесячный совокупный сбыт которых в среднем составляет 2,2 тыс.шт., а также широкого ряда новинок: Honda CR-V, Suzuki SX4», Daihatsu Sirion, Toyota Vios и Nissan Grand Livina, имеющих большие для данного рынка объемы продаж.

Цены на топливо в Индонезии за последние 6 лет выросли вчетверо, в результате значительно уменьшились габариты продаваемых автомобилей. Более разнообразным, чем пять лет назад, стал ассортимент стандартных малогабаритных пассажирских автомобилей.

Наибольшие объемы продаж в Индонезии имеют субкомпактные модели Honda Jazz (Fit), Toyota Yaris (Vitz) и Suzuki Swift. Аналогичная им Toyota Avanza с рабочим объемом двигателя 1,3 л. (производная от компактного универсального автомобиля Daihatsu Xenia) продается в таких же объемах, как известная модель Toyota Kijang, которая на протяжении 30 лет является «бестселлером» среди легковых автомобилей в стране. БИКИ, 9.8.2007г.

Иордания

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Премьер-министр Иордании Надир Дахаби посетил церемонию закладки камня в фундамент первого завода по сборке и производству автомобилей в Иордании. Завод будет построен компанией Iyas Company for Manufacturing Automobiles в сотрудничестве с Jordan Investment Board (JIB) и стратегическим партнером, китайской фирмой Zxauto. Премьер выслушал презентацию проекта и осмотрел одну из моделей, которая будет производиться на заводе, с маркировкой «Сделано в Иордании». Месторасположением завода выбрана территория возле Умм Аппасас, в 30 км. от Аммана. На новом предприятии будут заняты 300 чел.: инженеров и технических работников.

Иорданские рабочие пройдут обучение в Китае и в будущем смогут заменить китайских рабочих на производстве. Ожидается, что объем производства на новом предприятии составит 5 000 автомобилей в первый год, а после выхода на плановую мощность в 12 000 автомобилей в год, предприятие станет серьезным игроком на региональном рынке. «Ввод в строй этого завода — историческое событие и новый проект в Иордании, — говорит глава компании Zxauto Роберт Ю. Здесь будут собираться автомобили марки Iyas Motors: малые и средние грузовики, пикапы Grand Tiger и спортивные машины Landmark». Mena Report, 4.2.2008г.

— Россия и Иордания создадут совместное предприятие по сборке вертолетов Ка-226. Соответствующее соглашение подписано во вторник в Аммане в рамках проходящей в иорданской столице выставки сил специального назначения SOFEX 2006.

«Гендиректор ОПК Оборонпром Денис Мантуров и представитель Иордании Маджди аль-Якуб объявили о создании совместного российско-иорданского предприятия Оборонпром Middle East по сборке вертолета Ка-226 в Иордании», — сообщили РИА Новости в пресс-службе российской делегации.

Предприятие, которое расположится в окрестностях Аммана, планирует выйти в ближайшее время на производство 15-20 вертолетов в год. «Уже есть первый заказ на шесть машин», — сказал собеседник агентства.

Иорданская сторона заверила, что сразу по завершении выставки начнется набор персонала для СП, оформление необходимой документации и развертывание производственных мощностей для сборки Ка-226. «В перспективе предполагается, что техника будет экспортироваться в другие ближневосточные страны», — отметили в пресс-службе.

По ее информации, на базе российско-иорданского предприятия будет создан центр подготовки технического и летного состава. СП также получит право на поставку запасных частей, ремонт и техническое обслуживание вертолетов. Российской стороне будет принадлежать 51% акций предприятия.

Ка-226 — легкий многофункциональный вертолет, имеет модульную конструкцию, оснащен двумя двигателями мощностью по 450 лошадиных сил, что позволяет использовать его в различных вариантах: пассажирском, транспортном, аварийно-спасательном, санитарном, патрульном, противопожарном. РИА «Новости», 29.3.2006г.

Ирак

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– ОАО «Горьковский автомобильный завод» (ГАЗ, входит в «РусПромАвто») до конца 2004г. поставит в Ирак около 1 тыс. спецавтомобилей на базе средних грузовиков ГАЗ-3307, ГАЗ-3308 и ГАЗ-3309. Об этом сообщили на предприятии. Общая сумма контрактов по поставке спецавтомобилей составляет более 15 млн.долл. На сегодня в Ирак уже отправлено около 600 машин, в т.ч. 116 водовозов на минувшей неделе. В ближайшее время будет отгружена партия эвакуаторов на базе автомобиля «Земляк». В июне ГАЗ заключил контракт стоимостью 1,5 млн.долл. на поставку 92 спецавтомобилей – водовозов и топливопогрузчиков – для Ирака (по 46 автомобилей) на базе среднего грузовика ГАЗ-3307.

Кроме того, ГАЗ в рамках контракта с Рособоронэкспортом на 4,6 млн.долл. уже отправил в Ирак 360 автомобилей ГАЗ-33081 «Садко». По условиям контракта, заключенного в апр., ГАЗ намерен отправить в Ирак в ближайшие годы 3 тыс. автомобилей «Садко». Первая партия из 283 автомобилей была отгружена в июне. Весной текущего года автозавод выполнил контракт на поставку 5 тыс. легковых автомобилей «Волга», заключенный в 2001г. в рамках программы ООН «Нефть в обмен на продовольствие». В соответствии со вторым контрактом, ГАЗ отправил 1,5 тыс. автомобилей ГАЗ-3302 «Газель». ИА Regnum, 24.9.2004г.

Иран

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

– Директор автопромышленной группы «Иран خودرو» Манучехр Мантеги заявил о том, что в возглавляемой им компании запланировано производить 500 тыс. экономичных автомобильных двигателей в год. В дальнейшем этот показатель будет увеличен до 600 тыс. двигателей.

Затронув далее вопрос о том, что только 65% клиентов удовлетворены уровнем послепродажного технического обслуживания автомобилей производства АГ «Иран خودرو», Манучехр Мантеги отметил, что все слабые места в данной области уже выявлены и пути устранения существующих проблем определены. По поводу экспортной деятельности АГ «Иран خودرو» Манучехр Мантеги сказал, что построен первый иранский автозавод в Азербайджане с производственной мощностью 5 тыс. автомобилей в год.

В Беларуси производится 10 тыс. иранских автомобилей в год, и в дальнейшем годовой объем производства продукции «Иран خودرو» в этой стране будет доведен до 20 тыс. автомобилей.

В Сирии производится 5 тыс. автомобилей АГ «Иран خودرو», что покрывает 20% потребностей сирийского автомобильного рынка.

Объемы производства автомобилей АГ «Иран خودرو» в Венесуэле составляют на данный момент 15 тыс. автомобилей в год. Вторая очередь проекта позволит увеличить объемы производства до 50 тыс. автомобилей в год.

Манучехр Мантеги сообщил также о производстве автомобилей АГ «Иран خودرو» в Египте и Китае. В Китае реализуется проект с 30-процентным участием в нем АГ «Иран خودرو». Iran.ru, 4.12.2008г.

– Министр промышленности и рудников Али Акбар Мехрабиян на церемонии открытия предприятия по производству автомобильных деталей и комплектующих заявил, что иранские автомобильные детали покупают в 39 странах. Это способствует расширению внешнеэкономической деятельности Ирана и развитию экспорта.

По словам министра, многие страны заинтересованы в том, чтобы Иран принимал участие в реализации их проектов. Однако с учетом темпов развития, которые были характерны для последних лет, Иран вынужден сократить количество реализуемых проектов, чтобы повысить качество выполняемых работ.

Али Акбар Мехрабиян отметил, что при решении вопросов строительства предприятий по производству автомобильных деталей правительство особое внимание уделяет отсталым регионам страны.

Далее министр сказал, что несмотря на то, что Организация развития и модернизации промышленности располагает ограниченными средствами, осуществляются более 30 крупных проектов и есть все основания надеяться на то, что они будут реализованы до конца тек.г. В последние годы ввод в эксплуатацию такого количества промышленных объектов, построенных в сжатые сроки, не производился.

Министр промышленности и рудников выразил надежду на то, что при поддержке со стороны правительства и меджлиса, несмотря на все имеющиеся трудности, в бюджете страны на будущий год средства на реализацию промышленных проектов будут значительно увеличены.

Али Акбар Мехрабиян подчеркнул, что правительство прилагает усилия к тому, чтобы поддержка отечественной промышленности оказывалась при самом активном участии частного сектора. Iran.ru, 2.12.2008г.

– Замруководителя Организации развития торговли по вопросам оказания содействия в области торговли Кийумарс Фатхолла Кордемашахи заявил о том, что в прошлом 1386г. (21.03.07-19.03.08) объем иранского экспорта инженерно-технических услуг составил 2 млрд. 77 млн.долл. В предыдущем 1385г. (21.03.06-20.03.07) объем экспорта услуг составлял 1 млрд. 602 млн.долл. Рост объема экспорта оказался довольно значительным.

По словам К.Ф. Кордемашахи, росту экспорта инженерно-технических услуг во многом способствует выплата экспортных премий и другие меры по поощрению экспорта. В 1386г. было выплачено 35 млрд. риалов (3,5 млн.долл.) экспортных премий. Это в два раза больше по сравнению с пред.г. В течение семи месяцев тек.г. (20.03-22.10.08) заключены контракты на экспорт инженерно-технических услуг на 1,2 млрд.долл.

К.Ф. Кордемашахи отметил, что более 40% экспорта инженерно-технических услуг приходится на страны Средней Азии и Кавказа, 30% экспорта на сумму 350 млн.долл. на долю Ирака, и 20% (205 млн.долл.) – на долю африканских стран, в частности стран Северной Африки. Важнейшими партнерами Ирана в области оказания инженерно-технических услуг являются Ирак, Казахстан, Индия, Сирия и ОАЭ. Iran.ru, 24.11.2008г.

– Член исполнительного комитета Общества производителей автопокрышек Насер Эмами в интервью сообщил, что в Иране предпринимают-

ся шаги по приобретению технологий производства современных радиальных автопокрышек, обладающих высокими эксплуатационными качествами и обеспечивающих безопасное движение со скоростью свыше 240 км/час.

По словам Насера Эмами, в Иране производятся автопокрышки двух разновидностей: диагональные и радиальные. Во всем мире технологии производства диагональных автопокрышек постепенно вытесняются из производственного процесса более современными технологиями.

Радиальные автопокрышки обладают такими преимуществами, как безопасность, более высокие скорости движения, снижение расхода топлива, низкий уровень шума в салоне автомобиля. Радиальные автопокрышки различаются по технологическому уровню производства и способны обеспечить безопасное движение на скоростях от 180 км/час до 300 км/час и выше.

В Иране освоены технологии производства автопокрышек для движения со скоростью 210 км/час, и предпринимается шаги по приобретению технологий производства автопокрышек, обеспечивающих безопасное движение со скоростью от 240 км/час до 300 км/час и выше.

Радиальные автопокрышки в обычном исполнении устанавливаются на автомобилях типа «Прайд» и обеспечивают движение со скоростью 210 км/час.

Насер Эмами подчеркнул, что автопокрышки и автомобиль не отделимы друг от друга. Так, на автомобиле, способные двигаться с высокой скоростью, должны устанавливаться автопокрышки, обеспечивающие безопасное движение на такой скорости. Основные производители переходят на изготовление радиальных автопокрышек для легковых автомобилей, поскольку автомобили, подобные «Пейкану», на которые устанавливаются диагональные автопокрышки, постепенно снимаются с производства.

Однако для тяжелой автомобильной техники, для промышленных и с/х машин на отечественных предприятиях по-прежнему производятся диагональные покрышки, хотя в европейских странах и для такой техники используются радиальные покрышки. Iran.ru, 21.11.2008г.

— 7 окт. тек.г. на военном авиастроительном заводе в г. Шахиншахр провинции Исфаган состоялась официальная церемония начала серийного производства пассажирских и военно-транспортных самолетов Иран — 140. В ходе этой церемонии три пассажирских самолета были переданы авиакомпании «Иран Эйртур», а два других — Силам охраны правопорядка ИРИ.

На этой церемонии присутствовали министр обороны и поддержки ВС ИРИ бригадный генерал Мостафа Мохаммад-Наджар, командующий Силами охраны правопорядка ИРИ и представители гражданской администрации.

В Иране на базе пассажирского самолета Иран — 140 разрабатываются модификации военно-транспортного самолета и противолодочного самолета базовой патрульной авиации (БПА). www.iimes.ru, 19.11.2008г.

— По данным министерства промышленности и рудников ИРИ и Организации развития и модернизации промышленности Ирана в I пол. 1387 иранского года (20.03-21.09.08) в стране было произведено 569 864 автомобилей, что на 5% больше,

чем за аналогичный период пред.г. На заводах автомобилестроительных промышленных групп «Иран Ходроу» и «Сайпа» было произведено 547 тыс. автомобилей (легковых автомобилей, пикапов и коммерческих автомобилей), что на 4% больше, чем за аналогичный период пред.г. Доля АГ «Сайпа» в общем объеме производства двух групп составила 54%(294 тыс. автомобилей), а АГ «Иран Ходроу» — 46%(253 тыс. автомобилей).

В Иране объявлено о создании специального автомобиля для женщин. Машина будет оснащена функциями, общепринятыми во всем мире, но ей придадут и сугубо национальную гендерную специфику, поскольку разработчики из иранского автомобильного концерна «Иран ходроу» заявляют, что «женские потребности при вождении отличаются от мужских». Машину оснастят автоматической коробкой передач, датчиками электронной парковки, уведомителями о необходимости замены или подкачки колес. Автомобили новой марки будут окрашены в «мягкие женские цвета», а их интерьер разработан «с учетом женского вкуса». В качестве обязательного элемента планируется встроенная аудиовизуальная система развлечения детей-пассажиров. www.iimes.ru, 19.11.2008г.

— 14-16 дек. в Тегеране состоится специализированная конференция по вопросам производства автомобилей с газовым двигателем и смежных производств. Названное мероприятие проводится с целью представления возможностей компаний, занимающихся производством автомобилей с газовым двигателем, подрядных компаний, проектировщиков и производителей соответствующего оборудования, с целью оценки качества производимой продукции и инвестиционных и коммерческих возможностей отрасли.

В рамках конференции будут проведены специализированные «круглые столы», состоится обсуждение научных статей с участием специалистов и руководителей соответствующих компаний и организаций.

Заинтересованные лица могут получить информацию о конференции и выставке в секретариате конференции по телефонам 6692-86-68 и 6642 84-43, а также на www.irannvg.ir. Iran.ru, 19.11.2008г.

— 18 нояб. на о-ве Киш начала работу 9 общенациональная конференция по вопросам производства в Иране автопокрышек, в которой принимают участие 480 ученых и специалистов в области производства автопокрышек. Секретарь конференции Наковаи сообщил, что названное мероприятие проводится с целью обмена опытом в сфере научных исследований и ознакомления с последними достижениями в области производства автопокрышек.

В ходе трехдневной конференции промышленники, специалисты и исследователи представят данные о результатах своей работы по повышению качества выпускаемой продукции и наиболее эффективному использованию имеющегося в стране потенциала.

По словам Наковаи, Иран является важнейшим производителем автопокрышек на Ближнем и Среднем Востоке. Он обеспечивает 70% своих потребностей в названной продукции. В рамках конференции организована небольшая выставка, на которой представлена продукция 12 наиболее известных отечественных компаний, занимаю-

щихся производством автопокрышек. Iran.ru, 18.11.2008г.

– Руководитель Организации развития и модернизации промышленности (ИДРО) Ахмед Калébани в рамках церемонии открытия 3 Международной выставки автомобильных деталей и комплектующих в Тегеране заявил, что в пред.г. объем продаж автомобилей в Иране составил 15 млрд.долл. и 20% из названной суммы пришлось на импортную технику. При этом в 1372г. (21.03.93-20.03.94), например, объем продаж составил только 1 млрд.долл., и на импортную технику пришлось 75%.

По словам Ахмеда Калébани, цены на автомобили в Иране существенно не выросли, и такая же ситуация наблюдается во всем мире. Однако следует уделить более серьезное внимание вопросу о 90-процентном импортном тарифе на автомобили, поскольку Иран пока не занимает подобающего ему места с точки зрения выхода на мировые рынки.

Ахмед Калébани указал на то, что последние события, приведшие к кризису, серьезно повлияли на спрос и продажи на автомобильном рынке. Иран также уязвим перед лицом кризиса, который в конце концов повлияет на спрос, объемы производства и на всю ситуацию на рынке страны в целом. В этой связи не следует особо уповать на тарифы.

Ахмед Калébани отметил, что в области экспорта автомобильных деталей Иран все еще отстает. Ему следует расширить рынки сбыта названной продукции. Производители автомобильных деталей не должны постоянно прятаться за спинами автомобилестроителей. Производителям автомобильных деталей следует объединять свои усилия. Автомобилестроители должны часть своих средств направлять не на производство деталей, а на их разработку и совершенствование для получения более качественной продукции. Iran News, 11.11.2008г.

– Члены комиссии национальной безопасности и внешней политики меджлиса Ирана отправились на самолете «ИрАн-140» из Тегерана в Исфаган и ознакомились с процессом производства названного самолета на авиазаводе самолетостроительной компании ХЕСА.

Председатель названной комиссии меджлиса Алаэддин Боруджерди во время посещения завода высоко оценил успехи специалистов компании ХЕСА в области освоения технологий по производству пассажирских самолетов. Он отметил, что если страна обретает уверенность в своих силах в области использования отечественных самолетов, это можно расценить как важный шаг на пути отъезда от импорта зарубежной авиационной техники. В этом случае экономические санкции и давление извне не окажут никакого влияния на воздушный транспорт страны.

Алаэддин Боруджерди отметил, что несмотря на экономические санкции со стороны Европы и США, Иран сумел освоить производство пассажирских самолетов. Лучшей поддержкой отечественным производителям авиационной техники будут своевременные конструктивные решения правительства и меджлиса в случае необходимости их принятия. Это позволит стране успешно двигаться в направлении производства самой передовой и сложной техники.

Проектирование и строительство самолетов «ИрАн-140» с дальностью полета 2,1 тыс.км. началось на авиазаводе компании ХЕСА в 1994г. В прошлом месяце в авиационный парк страны было передано пять самолетов «ИрАн-140». На разных стадиях производства находятся еще семь таких самолетов. Iran News, 11.11.2008г.

– Председатель Общества производителей автомобильных деталей и комплектующих Ирана Багер Реджал на открывшейся в Тегеране 3 Международной выставке автомобильных деталей и комплектующих заявил, что промышленники продолжают свои усилия для достижения уровня самодостаточности и снижения зависимости от поставок из-за границы.

По словам Багера Реджала, стратегический курс производителей автомобильных деталей направлен на выработку более скоординированной программы производства автомобильной техники и деталей и комплектующих для этой техники.

Багер Реджал подчеркнул, что при поддержке правительства производители автомобильных деталей добились хороших результатов в своей деятельности, что было наглядно продемонстрировано на международных выставках, и успешно осуществляют экспортные поставки.

Выразив благодарность правительству и Организации развития торговли за предоставление экспортных субсидий, Багер Реджал отметил, что отличительной особенностью поставляемых на экспорт иранских автомобильных деталей является их высокое качество и низкие цены и это способствует развитию экспорта.

Иранскими производителями автомобильных деталей и комплектующих подписаны экспортные контракты с 20 странами. Производители, которые тесно сотрудничают с автозаводами, поставляют им продукцию, соответствующую заводским стандартам, а стандарты автозаводов жестче национальных стандартов.

Общество производителей автомобильных деталей и комплектующих Ирана объединяет 650 компаний, которые производят 80% всех деталей, необходимых автомобилестроителям страны. Iran News, 11.11.2008г.

– На минувшей неделе в Иране состоялся авиасалон Iran Kish AirShow-2008. Это небольшое даже по сравнению с киевским «Авиасвітот-XXI» авиашоу каждые два года проводится на о-ве Киш – курорте и свободной экономической зоне у южного побережья страны. В этот раз бесспорными звездами мероприятия стали самолеты разработки АНТК им. Антонова: Ан-140, собранный в Иране на заводе компании ХЕСА, и Ан-148, на котором из Киева прилетела делегация украинского авиапрома.

Тот факт, что генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива, гендиректор Харьковского государственного авиационного производственного предприятия (ХГАПП) Анатолий Мяслица, директор киевского завода «Авиант» Валерий Козорезов и другие официальные лица добились до Киша не регулярными авиалиниями, а новейшим самолетом, послужил машине лучшей рекламой. Во время показательного полета в Тегеран к украинской делегации присоединились президент ОАО «Мотор Січ» Вячеслав Богуслаев и представительная группа иранских специалистов. Среди них были исполнительный директор Орга-

низации авиационной промышленности минобороны Ирана Маджид Хедаят и управляющий директор иранской государственной авиастроительной компании HESA Мохаммад Ализаде.

В Тегеране на авиаремонтном предприятии FARS, которое находится на территории центрального городского аэродрома (а заодно и авиабазы) Мехрабад, Ан-148 благосклонно осмотрел министр обороны Ирана Мостафа Мохаммад-Наджар. Позже к нему присоединился родной брат иранского президента, директор канцелярии главы государства Давид Ахмадинежад. Чем вызван их интерес к гражданской машине? Организация авиационной промышленности Ирана, которой подчиняется авиастроительное предприятие HESA, входит в состав минобороны. Но иранцы не слишком скрывают свой интерес и к возможным военным модификациям Ан-140 и Ан-148. Это ставит украинскую сторону перед необходимостью соблюдать все нормы режима контроля за экспортом военных технологий в Иран.

Впрочем, пока и антоновцы, и посол Украины в Иране Игорь Логинов настроены оптимистично. По их словам, речь идет исключительно о сотрудничестве в области гражданской авиации, и законодательство об экспортном контроле неукоснительно соблюдается.

Хотя, если иранцы как бы сами соберут военные модификации антоновских самолетов, никто им не сможет в этом помешать. Пример подобного технического творчества стоял на другом конце авиабазы Мехрабад. Это был Ил-76 с «грибом» радиолокатора над крыльями. Российский самолет дальней радиолокационной разведки А-50, скажете вы? Нет, россияне их в регион не поставляли. Это был иракский «Абадон-2». Бывшие противники перегнули его в Иран перед американским ударом. Два таких самолета Ирак собрал сам. Но, как в том анекдоте, как его ни собирай, а получился А-50.

Итогом визита украинских авиастроителей в Иран стало подписание пятистороннего меморандума — между HESA, АНТК им. Антонова, «Авиантом», ХГАПП и «Мотор Січ», который, среди прочего, определяет порядок подготовки контракта на лицензионное производство в этой стране самолета Ан-148. Согласно документу, Иран заинтересован получить 50 самолетов: часть из них — готовые машины, часть — машинокомплекты для сборки, часть будет произведена полностью самостоятельно, по украинской лицензии.

Потенциальный объем рынка самолетов такого класса в Иране составляет 1 млрд.долл. Работа в этом направлении может привести к подписанию крупнейшего авиационного контракта в истории Украины и АНТК им. Антонова. Предусматривает меморандум и расширение сотрудничества по Ан-140, в частности выполнение отдельных модификаций по требованию иранской стороны.

Напомним: завод HESA в 1995г. договорился с АНТК и ХГАПП о производстве по украинской лицензии самолетов Ан-140, которые имеют в этой стране гордое название Иг.Ан-140. Темпы производства растут. Если на выпуск первой машины понадобилось несколько лет, то только за последние полгода собрано три машины. Это связано как с недавним назначением на пост директора завода «живчика» Мохаммада Ализаде, так и со значительной господдержкой проекта.

Всего в эксплуатацию передано шесть иранских самолетов Ан-140. А на разных этапах сборки находятся еще шесть машин. При этом от самолета к самолету растет доля комплектующих иранского производства. Цеха в HESA оснащены современными цифровыми станками европейского производства. На предприятии стараются поддерживать высокую культуру производства. Даже Анатолий Мялица, осматривая сборочный цех, отметил, что выглядит он чище и приличнее, чем таковой в Харькове. Его киевские коллеги скромно молчали.

Для украинских авиастроителей не секрет, что Иран заинтересован не столько в поставках наших самолетов, сколько в импорте авиастроительных технологий. Начиная от выпуска высокотехнологичных комплектующих и заканчивая элементарной культурой производства, навыками рабочих и знаниями инженеров. На переговорах антоновцы подверглись основательному давлению со стороны иранских партнеров, которые активно требовали передачи технологии производства Ан-148 в значительно больших объемах, чем в случае с Ан-140. «Самолет Ан-148 интересен нам при двух условиях. Во-первых, мы должны видеть, что он успешно эксплуатируется многими авиакомпаниями. Во-вторых, если нам будет передана технология его производства», — сказал на пресс-конференции исполнительный директор Организации авиационной промышленности минобороны Ирана Маджид Хедаят.

Что касается эксплуатации, то первый Ан-148 недавно передан компании «Лизингтехтранс». До конца года будет готов первый самолет, изготовленный на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (Россия). По поводу технологий — в АНТК им. Антонова умеют извлекать выгоду и из продажи лицензий на производство.

Гораздо более требовательны к антоновским машинам представители иранских авиакомпаний. Главная причина — бизнес-модель местных авиаперевозок довольно сильно отличается от европейской. Это определяется двумя факторами.

Первый — цены на авиатопливо в стране в десять раз ниже среднемировых как за счет огромных нефтяных запасов, так и за счет государственных субсидий. В результате, с одной стороны, услуги местных авиалиний чрезвычайно дешевы и перелет из Тегерана на Киш, а это тыс.км., как из Киева до Санкт-Петербурга или Вены, стоит 60 долл. Это делает авиаперевозки доступными для населения, и они пользуются чрезвычайным спросом. Объем их все время растет, и в самолет иногда не сесть (посадка там производится по методу «открытых списков» или живой очереди).

С другой стороны, это приводит к тому, что эксплуатанты авиатехники абсолютно не заинтересованы в покупке экономических машин. И ни покупка Ан-140 за 15 млн.долл., ни Ан-148 за 25-30 млн.долл. не оправданы экономически по сравнению с приобретением трех «убитых» MD-82 за 1,5-2 млн.долл. каждый. Почему трех? Из них как раз можно собрать один «летающий» самолет, который окупится гораздо быстрее, чем в несколько раз более экономичный, но и более дорогой Ан-148.

Естественно, на безопасности полетов такая практика сказывается не лучшим образом. По данным агентства Airdisaster.com, в течение трех

последних десятилетий в стране ежегодно происходили в среднем две масштабные авиакатастрофы пассажирских лайнеров. А в некоторые годы — по три-четыре. Кстати, уже после отлета украинской делегации на родину на закрытии авиасалона разбился спортивный самолет. Пилот погиб.

Такая традиция эксплуатации авиатехники вызвана еще одной причиной. Уже почти 30 лет страна пребывает в международной изоляции той или иной степени. И прямые поставки в нее новых самолетов и авиационных комплектующих в течение длительного времени были запрещены. США лишь осенью минувшего года разрешили поставки в Иран запчастей к самолетам. Это при том, что значительную долю парка иранских авиакомпаний составляют Boeing-707, Boeing-727, Boeing-747 и MD-82/83, приобретенные в дореволюционные времена крепкой ирано-американской дружбы. Позже к ним добавился другой авиационный секонд-хэнд — A-300/310, Embraer 110, Fokker-27/50/100 и т.д. Кстати, большинство машин вообще не числятся в иранских реестрах, а берутся в лизинг у третьих стран, в т.ч. у Украины.

Конечно же, самолеты эти стареют, выходят из строя. Для того чтобы летать, приходится снимать запчасти с одних машин и ставить на другие («сбирать из трех один»). Это — выгодный бизнес, имеющий большой размах. И авиакомпании привыкли работать именно так, с такой структурой себестоимости перевозок, в которую покупка новых авиалайнеров вписывается с трудом.

Пока иранские Ан-140 летают лишь на чартерных рейсах. Один из них находится в распоряжении завода HESA. Два переданы министерству внутренних дел Ирана и используются там для перевозки офицерского состава полиции. И три — авиакомпании Iran Air Tour. К тому же в ходе эксплуатации Ан-140 у иранских авиакомпаний появился ряд новых требований. В частности, увеличить допустимую нагрузку при взлете с высокогорных аэродромов.

К чести иранских государственных деятелей, они заинтересованы в решении этих проблем. И понимают всю необходимость перевода гражданской авиации страны на новые и экономичные самолеты. Из уст одного из чиновников прозвучала даже мысль о необходимости отменить систему субсидий на авиатопливо, чтобы стимулировать авиакомпании покупать новые самолеты. Вряд ли это больше, чем просто заявление, — топливные субсидии глубоко укоренились во всех сферах экономики страны. Но достаточно жесткую политику государства по отношению к авиакомпаниям не заметить было нельзя. И она дает свои плоды: пять из собираемых сейчас на HESA Ан-140 уже куплены авиакомпанией Iran Air Tour.

По словам министра транспорта страны Хамиды Бехбехани, через семь-восемь лет внутренние потребности Ирана в самолетах будут полностью удовлетворены за счет собственного производства самолетов Ан-140 и Ан-148. А г-н Ализаде спрогнозировал, что только Ан-140 за это время понадобится 100 шт.

Конечно, не только АНТК им. Антонова «окучивает» иранскую авиационную промышленность. Присутствовавшая на Iran Kish AirShow-2008 делегация российской лизинговой компании «Ильюшин Финанс» провела очередной раунд переговоров о будущем производстве на заводе HE-

SA средне- и дальнемагистральных лайнеров Ту-204. Потребность в этих самолетах иранских авиакомпаний также оценивается в 100 машин. «Ильюшин Финанс» еще весной заключила с той же Iran Air Tour контракт на поставку пяти российских Ту-204. А фирма «Камов» договорилась о производстве в стране более 50 гражданских вертолетов Ка-32.

С ослаблением санкций потянутся на иранский рынок и ведущие мировые производители авиатехники. Остается надеяться, что пока они разберутся в специфике ведения иранского авиационного бизнеса, украинским компаниям удастся в нем серьезно закрепиться.

В общем, сложно сказать, кто кому больше нужен: Украине — иранский заказ или Ирану — украинская помощь. Обе страны все еще ищут и утверждают свое место на мировой арене. Каждая из них не скрывает, что хочет получить от сотрудничества выгоду. Ирану точно так же, как и нашей стране, приходится бороться с чиновничьей коррупцией, принимающей в исламском государстве феерические формы. Украинцам стоит поучиться у персов той внутренней чистоте и культуре, из которой рождается культура производственная, так необходимая для развития высоких технологий.

А еще Иран — прекрасная и полная достопримечательностей страна, на удивление дружелюбная и открытая к гостям. Если они, конечно, не пытаются фотографировать истребители F-14 на аэродроме Мехрабад, за что у автора чуть не отобрали камеру (второй секретарь посольства Украины Николай Мовчан выручил). Но это уже совсем другая история. Iran News, 10.11.2008г.

— Директор компании «Сайпа дизель» Али Малек сообщил, что достигнуто предварительное соглашение о производстве в Иране нескольких видов продукции шведской компании «Вольво». Речь в первую очередь идет о тягаче FH16 грузоподъемностью более 200 т. с двигателем мощностью 660 л.с.

По словам Али Малека, презентация этого тягача была проведена компанией «Вольво» недавно. Сначала необходимо убедиться в том, что этот автомобиль будет пользоваться спросом на рынке, а уже затем решать вопрос о поставках названного тягача в виде СКД-комплектов в Иран. Пока не определена стоимость автомобиля.

Али Малек отметил, что на повестке дня стоит также вопрос об импорте грузовиков SL и SD, которые относятся к средним грузовикам. Они могут прийти на смену французским «Рено Мидлам». Как отметил директор компании «Сайпа дизель», французы не очень надежны в коммерции, и их продукция будет заменена на продукцию компании «Вольво».

Затем Али Малек затронул вопрос о сокращении компанией «Сайпа дизель» закупок в Китае. Поставляемая из Китая продукция выросла в цене, и новые закупки не производятся. Того, что уже закуплено, должно хватить до конца года. Iran News, 10.11.2008г.

— Директор экспортного департамента автопромышленной группы (АГ) «Сайпа» Мохсен Джаван заявил о том, что началась отправка 500 автомобилей «Сайпа 132» в Египет. Мохсен Джаван сообщил также о том, что в Египте завершается строительство автозавода, на котором будут производиться иранские автомобили, и в скором

времени состоится ввод в эксплуатацию этого предприятия.

По словам Мохсена Джавана, 500 автомобилей «Сайпа 132» будут поставлены в Египет в течение ближайшего месяца. За пять лет в названную страну планируется экспортировать в общей сложности 27 тыс. иранских автомобилей.

Как отметил директор экспортного департамента, АГ «Сайпа» намеревается к 2011г. экспортировать за границу до 20% своей продукции. К указанному сроку объем производства АГ «Сайпа» должен составить 1 млн. автомобилей, и на экспорт будет отправляться 200 тыс. автомобилей. Iran News, 5.11.2008г.

— Пресс-секретарь Международного авиасалона Персидского залива на о.Киш летчик Мохаммад-Реза Акбари сообщил, что четвертый авиасалон отличается от предыдущего большим числом участников и представленных летательных аппаратов. В этом году в авиасалоне приняли участие 80 иранских и иностранных авиакомпаний, в т.ч. из США, Канады, Великобритании, Германии, Франции, Швеции, Швейцарии, Турции, России и Украины. Они представили 85 летательных аппаратов различного назначения.

Целью проведения авиасалона является, прежде всего, демонстрация последних достижений в области аэронавигации и авиастроения и проведение переговоров по коммерческим вопросам. Иран в рамках этого авиасалона стремится дать новый толчок развитию национального государственного и частного авиастроения и обеспечить гражданские аэропорты самым современным навигационным оборудованием. Iran.ru, 30.10.2008г.

— 28 окт. тек.г. исполнительный директор Организации авиационной промышленности министерства обороны и обеспечения ИРИ Маджид Хедаят, выступая на церемонии открытия четвертого Международного авиасалона Персидского залива на о-ве Киш, сообщил, что Иран и Россия подготовили совместный проект, предусматривающий серийное производство реактивных пассажирских самолетов ТУ-124 и -214, имеющих 200 посадочных мест. В течение 10 лет гражданская авиация ИРИ получит необходимое число таких самолетов, имеющих не менее 20 тыс. посадочных мест.

В ближайшие 3г. объем производства турбовинтовых самолетов ИрАн — 140 будет увеличен до 30 в год, что позволит обеспечить перевозку иранских пассажиров на коротких внутренних авиалиниях. В течение 7 лет еще 20-30 таких самолетов будут на постоянной основе работать в пограничных и развивающихся провинциях страны. При этом еще 20 самолетов ИрАн — 140 будут экспортированы в дружественные страны.

Хедаят также сообщил, что украинские авиастроители представили на этом авиасалоне новую модель своего турбовинтового самолета — АН — 148, который принимает на борт больше пассажиров.

По его словам, Иран и Россия также договорились о совместном проектировании и производстве вертолета средней грузоподъемности. За основу принимается одна из недорогих моделей российских вертолетов КА — 32-88. В рамках договора о сотрудничестве в Иране будет произведено более 50 гражданских вертолетов этой модели. Iran.ru, 30.10.2008г.

— Губернатор провинции Восточный Азербайджан Ахмед Алиреза-бейги заявил о том, что в провинции будет введена в эксплуатацию линия по производству народного автомобиля.

По словам губернатора, согласно достигнутой договоренности с руководством компании «Иран хондроу», в рамках второй очереди автозавода «Иран хондроу Тебриз» будет введена в эксплуатацию линия по производству народного автомобиля, спроектированного иранскими специалистами. Это должно произойти через 18 месяцев. Названная линия будет строиться при финансовом участии администрации провинции и частного сектора. Предполагается, что ежегодный объем производства линии составит 200 тыс. народных автомобилей.

Отметив, что строительство первой очереди автозавода «Иран хондроу Тебриз» завершено, Алиреза-бейги сказал, что в рамках первой очереди производится только ограниченная часть комплектующих и декоративных элементов для пикапа «Пейкан». В рамках второй очереди из Тегерана в Тебриз должны быть переведены покраска и сборка кузовов, монтаж и сборка агрегатов и комплектующих. Таким образом, в Тебризе будут осуществляться все этапы производства автомобилей.

Провинция Восточный Азербайджан и Тебриз располагают достаточно развитой производственной базой, позволяющей изготавливать двигатели для тяжелых грузовых автомобилей. В этой связи при сотрудничестве с компанией «Иран хондроу» в провинции будет наращиваться производство двигателей для микроавтобусов, легких грузовиков, автобусов и тяжелых грузовых автомобилей. Предполагается, что производимые в провинции двигатели будут отправляться и на экспорт.

В провинции Восточный Азербайджан будет развиваться производство коробок передач для автомобилей «Тондар 90».

Как заявил губернатор, в соответствии с договоренностью с компанией «Иран хондроу» администрация провинции предпримет шаги для того, чтобы превратить провинцию Восточный Азербайджан в центр по производству силовых установок (двигателей с коробкой передач) для грузовых и легковых автомобилей в масштабах всей страны. В этой связи компании «Чархешгяр» поручено при сотрудничестве с администрацией провинции увеличить производство коробок передач для автомобилей «Тондар 90» до 300 тыс.ед. в год. Iran.ru, 29.10.2008г.

— Министр транспорта и путей сообщения ИРИ Хамид Бехбехани сообщил, что через 7-8 лет внутренние потребности гражданской авиации Ирана будут полностью удовлетворены за счет собственного производства современных пассажирских самолетов типа ИрАн-140 и -148. Производство самолетов ИрАн-140 будет увеличено до 30 в год, что позволит различным иранским авиакомпаниям эффективно использовать этот самолет на внутренних авиалиниях с небольшой продолжительностью полета и малым числом пассажиров. Авиакомпания «Иран Эйр» (Хома) также должна использовать этот самолет на своих внутренних авиалиниях. Уже через месяц иранские авиакомпании получат три новых самолета ИрАн-140.

Бехбехани напомнил, что этот самолет имеет экипаж в составе 8 чел. и 52 пассажирских поса-

дочных места. В перспективе будет налажено производство нового поколения этого самолета, который будет принимать на борт 100 пассажиров.

Иранские специалисты вынуждены были проделать большую работу, чтобы устранить конструктивные недостатки украинского пассажирского самолета АН-140. На первом этапе авиакомпании «Иран Эйр» и (ее дочерние предприятие) «Иран Эйртур» категорически отказывались приобретать и использовать этот самолет. Вместо этого они закупили самолеты «Фоккер». Iran.ru, 29.10.2008г.

— Иран планирует производить в кооперации с российской фирмой «Камов» гражданские вертолеты Ка-32, их намечено построить более 50 ед., сообщил на авиасалоне Iran Kish Airshow -2008 исполнительный директор Организации авиационной промышленности Ирана Маджид Хедаят.

«Мы давно рассматривали российского производителя вертолетов «Камов» в качестве партнера. Одновременно рассматривались и другие предложения, однако машина Ка-32 для нашей страны представляется наиболее приемлемым и надежным вариантом. Мы планируем подписать контракт на производство у нас 50 таких вертолетов. Как и в случае с самолетами, например, Ту-204, это должна быть не только покупка, а организация лицензионного производства», — отметил иранский чиновник.

Вертолетостроительная фирма «Камов» рассчитывает до конца 2008г. подписать с Ираном контракт на поставку своих вертолетов, сказал исполнительный директор фирмы «Камов» Роман Чернышев. «До конца года поставлена задача подписать контракт с Ираном, и мы в этом направлении работаем», — сказал Чернышев.

По его словам, аналогичных договоренностей с Ираном уже достигли российские производители самолетов. Речь идет о поставках более чем 100 самолетов Ту-204 с последующей организацией лицензионного производства. Чернышев не стал уточнять, о каких типах вертолетов ведутся переговоры. Он также не назвал предполагаемое количество машин и сумму возможной сделки. «Речь идет не о военных, а о гражданских вертолетах», — добавил он. РИА «Новости», 29.10.2008г.

— Ирану в ближайшее время дополнительно потребуется 20 новых самолетов типа АН-140 для патрулирования границ, сообщил глава национального предприятия HESA Мохаммад Али-Заде. Иран производит эти двухдвигательные турбовинтовые машины в г.Исфахан по российско-украинской лицензии в кооперации с компанией «Антонов» силами собственных специалистов, которые прошли обучение в России и на Украине.

«Аппарат президента Ирана требует от нас дополнительно произвести 20 самолетов АН-140 для национальной пограничной службы», — сказал он. «Всего же в ближайшие восемь-девять лет нам потребуется 100 таких машин в различных версиях исполнения», — уточнил Мохаммад Али-Заде, принимающий участие в работе авиасалона Iran Kish Airshow — 2008.

Пока же, по его словам, его предприятию удалось выпустить по российской лицензии пять самолетов АН-140, еще восемь находятся на разных этапах сборки. «Мы произвели пять самолетов АН-140 и они уже летают, еще восемь находятся на разных этапах сборки на нашем заводе», — сооб-

шил директор. Он уточнил, что эксплуатация этих машин в регионе началась в нояб. 2004г.

Как отметил глава АНТК имени Антонова Дмитрий Кива, «с последнего моего приезда сюда завод просто преобразился — освоено очень много передовых авиационных технологий, а самое важное, что здесь появилось много своих талантливых инженеров и конструкторов».

По мнению Кивы, Иран вошел в число стран, способных производить серьезную авиатехнику, в том числе, и по лицензии. «На очереди следующий шаг — переговоры и последующее налаживание в Иране нашей новой модели — самолета АН-148, который мы покажем как здесь, на авиасалоне на о-ве Киш, так и высшему руководству в Тегеране», — отметил глава АНТК имени Антонова.

АН-140-100 — пассажирский самолет для местных авиалиний, предназначен для перевозки 68 пассажиров. От предыдущей модели АН-140 он отличается большей пассажировместимостью (на 30%) за счет удлиненного на 3,8 метра фюзеляжа, а также более мощными двигателями производства украинского предприятия «Мотор Сич». Топливная эффективность АН-140-100 увеличена на 10%, а прямые эксплуатационные расходы уменьшены на 15-20%.

Самолет АН-140-100 — первый турбовинтовой региональный лайнер, спроектированный в независимой Украине. Серийное производство АН-140-100 осуществляется на ХГАПП (Харьков, Украина), на ОАО «Авиакор- авиационный завод» (Самара, РФ), а также на предприятии HESA (Исфахан, Иран). РИА «Новости», 29.10.2008г.

— Авиасалон Iran Kish AirShow-2008 открывается во вторник на иранском о-ве Киш в Персидском заливе, в понедельник на острове приземлился региональный самолет АН-148. Новую турбовинтовую машину, потребность в которой остро испытывают авиакомпании Ирана, по политическим причинам не имеющие возможности заказывать новую американскую авиатехнику, представила на авиасалоне АНТК имени Антонова совместно с лизинговой компанией «Ильюшин Финанс и» (ИФК).

Кроме того, на выставке ИФК проведет новый раунд переговоров с иранскими заказчиками на поставку и последующую продажу Ирану лицензии на производство среднемагистральных самолетов Ту-204-100. В случае удачного завершения переговоров Иран сможет приступить к крупноузловой сборке самолетов в 2011г., а через четыре года локализовать производство внутри страны.

Лизинговая компания ИФК ранее подписала контракт на поставку пяти Ту-204-100 иранской авиакомпании Iran Air Tour. Потребности Ирана в самолетах Ту-204 оцениваются в 100 шт. Сертифицированный в 1995г. среднемагистральный самолет Ту-204 рассчитан на 210 пассажиров. РИА «Новости», 28.10.2008г.

— Начальник департамента машиностроения и моторостроения министерства промышленности и рудников ИРИ Мохсен Салехиния сообщил, что в I пол. 1387 иранского года (20.03-21.09.08) иранская автомобильная промышленность произвела 183 тыс. автомобилей с газовыми двигателями, что составляет 35% от всего объема производства автомобилей в стране. В перспективе этот процент будет увеличиваться за счет роста объемов произ-

водства национального автомобильного газового двигателя.

Салехиния отметил, что иранские специалисты принимают меры по повышению качества иранских автомобилей. Эти меры включают в себя повышение качества и расширение номенклатуры комплектующих и запасных автомобильных деталей иранского производства. Для развития этой отрасли автомобильной промышленности иранскими банками открыта кредитная линия на сумму 5 млрд.долл.

С апр.-мая 2009г. на всех автомобилях иранского производства будут устанавливаться тормоза ABS. В большинстве стран мира такие тормоза в обязательном порядке ставятся только на грузовые автомобили. По его словам, в пред.г. в Иране было произведено 800 тыс. мотоциклов. В 1387г. (20.03.08-20.03.09) объем производства мотоциклов останется без изменений – 750-800 тыс.шт. Iran.ru, 23.10.2008г.

– Советник исполнительного директора автомобильной группы (АГ) «Иран خودرو» Джавад Нури заявил о том, что согласно подготовленным программам, к 2025г. названная группа, помимо уже существующего «Саманда» представит пять новых брендов. На предприятиях АГ «Иран خودرو» будут производиться автомобили четырех классов с газовыми, бензиновыми и дизельными двигателями.

Затронув вопрос о стандартах по защите окружающей среды, Джавад Нури сказал, что в наст.вр. для поставок автомобилей в страны Восточной Европы требуется соответствие экологическому стандарту «Евро-4». В этой связи для получения доступа на названные рынки иранские автомобили должны соответствовать стандартам не ниже «Евро-3» и «Евро-4».

По поводу вызовов, которые стоят перед автомобилестроительной промышленностью, Джавад Нури сказал, что основные вызовы отрасли связаны со стоимостью автомобилей. Для того, чтобы противостоять будущим вызовам на повестке дня стоят такие вопросы, как снижение расхода топлива, повышение качества и безопасности автомобилей, развитие межотраслевой кооперации.

Джавад Нури отметил, что к 2020г. увеличится доля использования двигателей, работающих на дизельном топливе и сжиженном природном газе, а доля использования бензиновых двигателей уменьшится.

Как отметил советника директора АГ «Иран خودرو», в 2010г. рынок продукции, изготовленной с применением нанотехнологий, превысит 1 трлн. долл. В Иране заложены хорошие основы для применения таких технологий. В автомобилестроительной отрасли стран Азии без учета Японии в обращении находится 536 млрд.долл., и из названной суммы на нанотехнологии будет приходиться 44 млрд.долл. Iran News, 22.10.2008г.

– Замминистра промышленности и рудников, председатель управляющего совета Организации развития и модернизации промышленности Ахмед Калехани в ходе первой конференции по инновационным технологиям в автомобильной промышленности, проходившей на инженерном факультете автомобильной промышленности Иранского университета промышленности, заявил, что в пред.г. объем иранского экспорта автомобилей

составил 700 млн.долл., а в тек.г. этот показатель достигнет 1 млрд.долл.

Ахмед Калехани отметил, что если несколько лет назад Иран ввозил сырье и комплектующие для автомобилей из-за границы, то сейчас 75% комплектующих производится внутри страны. В Иране создаются национальные автомобили и двигатели для них.

Указав на то, что иранские автомобили экспортируются в другие страны, Ахмед Калехани подчеркнул, что отечественное автомобилестроение, вместе с тем, нуждается в инновациях и более творческом подходе к производству автомобилей.

По словам Ахмеда Калехани, инновационные технологии позволяют повысить безопасность автомобилей, сделать их более легкими, снизить расход топлива. Iran News, 21.10.2008г.

– Исполнительный директор автомобилестроительной компании «Сайпа Дизель» Али Малек сообщил, что эта компания выпускает автомобили 31 марки. До конца 1387 иранского года (до 20.3.2009) номенклатура производства этой компании увеличится еще на 5 новых марок автомобилей.

По его словам, на складе компании находятся 4 тыс. грузовых автомобилей (и тягачей), из которых 3 тыс. должны получить те клиенты, которые уже внесли аванс, но никак не могут получить обещанный банковский кредит. Еще одной проблемой автомобильного транспорта и автомобильной промышленности Ирана является отсутствие центра по утилизации старых грузовых автомобилей. Для решения этой проблемы и совместного финансирования проекта компания подписала соглашение о сотрудничестве с Организацией автомобильного транспорта и терминалов страны.

Малек отметил, что 94% внутренних грузовых перевозок в Иране осуществляется автомобильным транспортом. Для этого используются 350 тыс. грузовых автомобилей, из которых более 100 тыс. имеют срок эксплуатации более 25 лет и нуждаются в срочной замене. Программа обновления национального автомобильного транспорта находит полную поддержку у президента и правительства ИРИ. Iran News, 17.10.2008г.

– Министерство промышленности и рудников ИРИ сообщило, что за пять месяцев 1387 иранского года (20.03-21.08.08) в Иране было произведено 457477 автомобилей различного назначения, что на 1% больше, чем за аналогичный период пред.г. При этом во время иранского месяца «мордад» (22.07-21.08.08) в стране было произведено 83805 автомобилей (в том числе 67981 легковых), что на 5% больше, чем за аналогичный период пред.г. www.iimes.ru, 16.10.2008г.

– Министр дорог и транспорта Хамид Бехбехани заявил, что введенные в отношении Ирана санкции следует превратить из трудностей в новые возможности и использовать сложившуюся ситуацию для дальнейшего развития страны. Иран уже сейчас свел на нет результаты санкций, и наглядным примером тому служит производство самолетов «ИрАн-140».

Хамид Бехбехани отметил: «Благодаря введенным в отношении Ирана санкциям мы каждый день помним, что нам следует прочно стоять на ногах». По словам министра, до сих пор многие авиарейсы не отличались экономичностью, по-

скольку в большинстве случаев самолеты были заполнены пассажирами менее чем на половину.

Производство самолетов «ИрАн-140» — это только первый шаг. Иран уже давно занимается развитием крупного промышленного производства, и строить такие самолеты, как «ИрАн-140», не составляет для него особого труда. Есть все основания надеяться на то, что в ближайшее время в стране будет производиться более сложная техника.

Как отметил Хамид Бехбехани, министерство дорог и транспорта намеревается использовать самолеты «ИрАн-140», количество которых будет постоянно расти, на авиалиниях между административными центрами провинций. Iran News, 15.10.2008г.

— Исполнительный директор автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа» Мехредад Базрпаш сообщил, что в 1387 иранском году (20.03.08-20.03.09) на заводах этой группы будет произведено 2 тыс. легковых автомобилей «Зантия» новой модели.

Отличительной особенностью новой модели является не только современный внешний вид, но и увеличение на 10% иранских комплектующих деталей (с 50 до 60%). Цена новой модели, по сравнению с ценой старой модели, увеличилась незначительно, что делает ее привлекательной для иранских автолюбителей. Iran News, 14.10.2008г.

— 10 окт. в Мешхеде в присутствии президента Махмуда Ахмадинежада состоялся ввод в эксплуатацию линии по производству автомобилей «Чери», производственная мощность которой составляет 15 тыс. автомобилей в год. Новый автозавод «Сенабад хонроу» вместе с еще 10 предприятиями входит в промзону промышленного объединения «Тус».

Реализация проекта была начата в 2003г. После расширения производства в дальнейшем автозавод будет выпускать до 30 тыс. автомобилей в год. На строительство автозавода потребовались капиталовложения в 325 млрд. риалов (34 млн.долл.). Рядом с цехами автозавода по производству автомобилей «Чери» располагаются 6 предприятий по производству автомобильных деталей и агрегатов. Основным инвестором этих предприятий стал частный сектор. Iran News, 10.10.2008г.

— Исполнительный директор компании «Газ Хонроу» сейед Мостафа Аляви сообщил ИРНА в Казвине, что в Иране имеются 759 617 автомобилей, работающих на газовом топливе. Из них 384 191 автомобиль получил газовый двигатель в заводских условиях, а 375 426 автомобилей были переделаны в специальных мастерских. Предполагается, что до конца 1387 иранского года (до 20.03.09) в Иране будет произведено еще 600 тыс. автомобилей с газовыми двигателями. Быстрый рост объемов производства автомобилей с газовыми двигателями создает большую диспропорцию между числом автомобилей и числом действующих автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС).

В стране имеется 100 одноцелевых (CNG) и 580 АГНКС двойного назначения, обеспечивающих заправку автомобилей как сжатым природным газом, так и бензином. До 20.03.09 в стране должно быть 1 800 АГНКС. Стоимость строительства одной государственной АГНКС составляет 10 млрд. риалов (1 млн.долл. США).

На одну АГНКС приходится 1 800 автомобилей, а в конце года, если программа строительства станций будет выполнена, одна станция будет обеспечивать заправку 1 тыс. автомобилей газовым топливом. Iran News, 9.10.2008г.

— Замдиректора АГ «Иран хонроу» по продажам и маркетингу Али Асгар Сераиния заявил, что с началом продаж автомобилей АГ «Иран хонроу» через интернет наблюдается постоянный рост объема таких продаж. В последнем квартале 15% от всех продаж автомобилей были осуществлены через интернет.

Али Асгар Сераиния отметил, что специалисты АГ «Иран хонроу» при тесном сотрудничестве с зарубежными производителями сократили сроки проектирования новых моделей автомобилей с трех лет до 20 месяцев. Они могут сконструировать полностью отечественный автомобиль.

Затронув вопрос о пуске производственной линии на автозаводе в Тебризе, Али Асгар Сераиния сказал, что это важный шаг в деле реализации положений статьи 44 конституции страны о приватизации. На автозаводе «Иран хонроу Тебриз» при двухсменной работе ежедневно производится до 150 автомобилей. В будущем при увеличении количества рабочих смен производительность завода будет доведена до 180 автомобилей в день.

По словам Али Асгара Сераиния, иранские автомобилестроители недавно вышли на международный уровень, и в ближайшие пять лет они встанут в один ряд с ведущими производителями автомобильной техники.

По поводу вызовов, с которыми сталкиваются автомобилестроители, Али Асгар Сераиния сказал, что производители не могут вести успешную конкурентную борьбу на рынке, если их конкуренты получают беспроцентные кредиты в банках.

Основные вызовы, с которыми сталкиваются иранские автомобилестроители, связаны с фиксированными ценами на их продукцию, колебаниями валютных курсов и ростом цен на сырьевые материалы. Южная Корея, например, ввозит сырье и необходимые ей комплектующие при импортных тарифах в 4%, а иранские автомобилестроители приобретают сырьевые материалы при тарифах в 25%. Iran News, 9.10.2008г.

— Исполнительный директор проекта по созданию дизельного двигателя Педрам Эсламинежад заявил, что к концу 2010г. начнется массовое производство дизельных двигателей для легковых автомобилей АГ «Иран хонроу». По словам Педрама Эсламинежада, проектирование названного двигателя было начато шесть месяцев назад в Научно-исследовательском центре по проектированию и производству двигателей АГ «Иран хонроу» (IP-CO).

Указав на мировую тенденцию к наращиванию производства легковых автомобилей с дизельными двигателями, Педрам Эсламинежад отметил, что проектирование дизельного двигателя представляет собой важный шаг по пути, которому следуют все ведущие автомобилестроители. С началом производства дизельных двигателей часть легковых автомобилей АГ «Иран хонроу» будет оснащаться такими двигателями, и первыми из них станут автомобили «Саманд». Постепенно начнется установка дизельных двигателей и на других легковых автомобилях.

Педрам Эсламинежад подчеркнул, что дизельный двигатель АГ «Иран ходроу» будет соответствовать стандарту «Евро-5». Его технические характеристики будут обнародованы в ближайшее время. Iran News, 9.10.2008г.

– По сообщению ИРНА со ссылкой на данные министерства промышленности и рудников ИРИ и Организации развития и модернизация промышленности Ирана в I пол. 1387 иранского года (20.03-21.09.08) в стране было произведено 569 864 автомобилей, что на 5% больше, чем за аналогичный период пред.г. При этом на заводах автомобилестроительных промышленных групп (АГ) «Иран Ходроу» и «Сайпа» было произведено 547 тыс. автомобилей (легковых автомобилей, пикапов и коммерческих автомобилей), что на 4% больше, чем за аналогичный период пред.г. Доля АГ «Сайпа» в общем объеме производства двух групп составила 54% (294 тыс. автомобилей), а АГ «Иран Ходроу» – 46% (253 тыс. автомобилей).

1. Легковые автомобили и пикапы. В указанный период на автомобильных заводах обеих промышленных групп было произведено 537 легковых автомобилей и пикапов. Это на 4% больше, чем за аналогичный период пред.г. Доля АГ «Сайпа» в общем объеме произведенных автомобилей составила 54%, а АГ «Иран Ходроу» – 46%. При этом на заводах АГ «Иран Ходроу», включающей в себя компании «Иран Ходроу» и «Иран Ходроу Дизель», было произведено 248 тыс. легковых автомобилей и пикапов, что на 2% меньше, чем за аналогичный период пред.г. На заводах АГ «Сайпа», включающей в себя компании «Сайпа», «Парс Ходроу» и «Замйад», было произведено 289 тыс. легковых автомобилей и пикапов, что на 11% больше, чем за аналогичный период пред.г.

2. Коммерческие автомобили (грузовики, легкие грузовики, автобусы и микроавтобусы). В указанный период на автомобильных заводах обеих промышленных групп было произведено 9 799 коммерческих автомобилей, что на 43% больше, чем за аналогичный период пред.г. Доля АГ «Иран Ходроу» в этом объеме составила 51%, а АГ «Сайпа» – 49%. При этом в АГ «Иран Ходроу» (только на заводе компаний «Иран Ходроу Дизель») было произведено 4 956 коммерческих автомобилей, что на 8% меньше, чем за аналогичный период пред.г. На заводах АГ «Сайпа» (компаний «Сайпа», «Сайпа Дизель» и «Замйад») было произведено 4 843 коммерческих автомобиля, что на 3 577 автомобилей больше, чем за аналогичный период пред.г. Iran News, 8.10.2008г.

– В Тебризе состоялось открытие 12 международного автосалона. В нем участвуют 350 отечественных и зарубежных компаний. Иранские производители представлены провинциями Восточный Азербайджан, Западный Азербайджан, Тегеран, Исфаган, Хорасане-Резави, Кум, Йезд, Фарс, Керманшах, Мазендеран. Из зарубежных стран в автосалоне участвуют Турция, Китай, Корея, Япония, Канада, Англия, Германия, Тайвань и Австрия.

Участники автосалона представляют свои последние достижения в области производства легковых и грузовых автомобилей, автомобильных запчастей, дорожно-строительной и карьерной автотехники, оборудования для авторемонтных мастерских.

Экспозиции автосалона развернуты в четырех залах общей площадью 45 тыс.кв.м. Iran News, 8.10.2008г.

– Губернатор провинции Керманшах Маджид Гафури на встрече с журналистами сказал, что наконец, после нескольких совещаний с руководством компании «Иран ходроу», принято решение о производстве вэнов «Рено» на предприятии, получившем название «Иран ходроу Керманшах».

По словам губернатора, более года рассматривался вопрос о строительстве в провинции Керманшах автозавода, и наконец получен результат. Вчера, 7 окт., был утвержден совет директоров новой компании и назначен ее гендиректор. Таким образом, начался новый этап в налаживания автомобильного производства в провинции.

Новая компания будет зарегистрирована в течение 10 ближайших дней. В строительстве завода компании, получившей название «Иран ходроу Керманшах», примут участие Организация социального обеспечения и автопромышленная группа «Иран ходроу».

Маджид Гафури отметил, что для ускорения начала производства на первом этапе будут использоваться свободные производственные цеха компании «Кагазе гарб». Затем будут построены заводские корпуса на площади в 200 га в новой промышленной зоне «Загрос» в провинции Керманшах. Первоначально на новом заводе предполагается производить 3 тыс. вэнов «Рено» в год.

Маджид Гафури сообщил, что рассматривается также вопрос о строительстве предприятия по производству автобусов. Планируется, что это предприятие будет создано рядом с заводом «Иран ходроу Керманшах». Оно также должно сыграть важную роль в деле дальнейшего развития и индустриализации провинции Керманшах. Iran News, 8.10.2008г.

– Заместитель исполнительного директора автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Иран Ходроу» по вопросам производства автомобилей «Тондар – 90» Мохаммад-Реза Мотамед сообщил, что специалисты французской компании «Рено» проверили качество опытных образцов легкового автомобиля «Тондар – 90» с газовым двигателем и выдали разрешение на их пробное производство. После дополнительных проверок качества первых заводских партий автомобилей будет начато их серийное производство.

По его словам, в багажном отделении нового автомобиля установлен баллон для сжатого природного газа (CNG) емкостью 80-100 л. При этом объем салона автомобиля не изменился, а объем багажника остался достаточно большим. Мощность газового двигателя этого автомобиля немного меньше, чем у его бензинового аналога, однако дальность пробега (по трассе) на одной заправке одинакова для обоих вариантов автомобиля – 950 км. Iran News, 8.10.2008г.

– Замдиректора иранской авиастроительной компании «Хеса» по вопросам перспективного планирования Мохаммед Али Вазири заявил, что на строительство каждого самолета «ИрАн-140» требуется на 5 млн.долл. меньше средств, чем на приобретение аналогичного самолета за границей.

Стоимость самолета с характеристиками, аналогичными или даже уступающими самолету «ИрАн-140», при его приобретении на международном рынке составляет от 17 до 19 млн.долл. По

словам Мохаммеда Али Вазири, на первом этапе самолеты «ИрАн-140» передавались заказчикам по цене 10 млн.долл.

Капиталовложения в создание производственной базы для строительства пассажирских самолетов на предприятии компании «Хеса» составили 200 млн.долл. При обычных условиях для создания такой базы требуется от 800 до 900 млн.долл. В данном случае благодаря усилиям отечественных специалистов удалось значительно сократить расходы. Iran News, 8.10.2008г.

– 7 окт. на военном авиастроительном заводе в г. Шахиншахр провинции Исфаган состоялась официальная церемония начала серийного производства пассажирских и военно-транспортных самолетов ИрАн – 140. В ходе этой церемонии три пассажирских самолета были переданы авиакомпаниями «Иран Эйртур», а два других – Силам охраны правопорядка ИРИ.

На этой церемонии присутствовали министр обороны и обеспечения ВС ИРИ бригадный генерал Мостафа Мохаммад-Наджжар, командующий Силами охраны правопорядка ИРИ и представители гражданской администрации. В Иране на базе пассажирского самолета ИрАн – 140 разрабатываются модификации военно-транспортного самолета и противолодочного самолета базовой патрульной авиации (БПА). Iran News, 8.10.2008г.

– По сообщению ИРНА со ссылкой на данные министерства промышленности и рудников ИРИ, в I пол. 1387 иранского года (20.03-21.09.08) в стране было произведено 569 864 автомобилей, что на 5% больше, чем за аналогичный период пред.г.

В конце I пол. темпы роста производства автомобилей в Иране значительно увеличились. Так, например, в течение шестого иранского месяца «шахривар» (22.08-21.09.08) в стране было произведено 111 825 автомобилей, что на 31% больше, чем за аналогичный период пред.г. Объем производства легковых автомобилей вырос на 29% и составил 90 931 ед. На заводах АГ «Иран Ходроу» было произведено 3 297 легковых автомобилей «Тандер – 90», а на заводах АГ «Сайпа» – 2 639 автомобилей этой марки.

В этот же месяц в стране было произведено 16 989 пикапов, 2 340 грузовиков, 926 автомобилей повышенной проходимости (с двумя дифференциалами), 285 автобусов, 206 микроавтобусов и 148 вэнов. Iran News, 7.10.2008г.

– Вертолетостроительная фирма «Камов» рассчитывает до конца 2008г. подписать с Ираном контракт на поставку своих вертолетов. Об этом сообщил исполнительный директор фирмы «Камов» Роман Чернышев. «До конца года поставлена задача подписать контракт с Ираном, и мы в этом направлении работаем», – сказал Чернышев.

По его словам, аналогичных договоренностей с Ираном уже достигли российские производители самолетов. Речь идет о поставках более чем 100 самолетов Ту-204 с последующей организацией лицензионного производства.

Исполнительный директор «Камова» не стал уточнять, о каких типах вертолетов ведутся переговоры. Он также не назвал предполагаемое количество машин и сумму возможной сделки. «Речь, скорее всего, идет не о военных, а о гражданских вертолетах», – добавил он.

ОАО «Камов» входит в вертолетостроительную интегрированную группу ОАО «Вертолеты Рос-

сии» (100% «дочка» корпорации «Оборонпром»). Росбалт, 3.10.2008г.

– К 2014г. компании «Иран ходроу» и «Пежо» при тесном сотрудничестве друг с другом предложат на иранском и международном автомобильном рынке пять новых автомобилей. Руководитель отдела, занимающегося вопросами Ирана в компании «Пежо», Фредерик Фабэ сообщил, что два новых автомобиля придут на смену выпускаемым в наст.вр. в Иране «Пежо 405» и «Пежо Парс», один автомобиль будет представлять собой легкий коммерческий автомобиль, один будет такого же класса, как «Пежо 206», и еще один будет так называемым народным, дешевым автомобилем.

По словам Фредерика Фабэ, в компании «Пежо» считают, что иранские покупатели проявляют склонность к менее дорогим автомобилям, поэтому предполагается выпустить на рынок автомобили, которые требуют небольших расходов. Такие автомобили рассчитаны прежде всего на тех, кто покупает автомобиль впервые.

Компания «Пежо» не намеревается конкурировать на иранском рынке с компанией «Рено» и ее автомобилем «Тондер 90». В Иране ежегодно производится более 250 тыс. автомобилей под торговой маркой «Пежо». С целью увеличения доли этой торговой марки на иранском рынке планируется предложить продукцию, которая будет успешно конкурировать с дешевыми автомобилями, пользующимися повышенным спросом. Iran News, 2.10.2008г.

– Автомобилестроительная компания «Парс ходроу» за I пол. (20.03-21.09.08) увеличила объем производства своей продукции на 17% по сравнению с аналогичным периодом пред.г. В общей сложности на предприятиях компании произведено более 110 тыс. автомобилей.

За 6 месяцев выросло производство таких автомобилей, как «Прайд СТХ», «Максима», «Меган» и «Тондер 90».

В ходе проверок на качество, которые еженедельно проводятся Иранской компанией по проверке качества и соответствия стандартам, легковые автомобили и минивэны компании «Парс ходроу» отнесены к разряду наиболее качественной продукции отечественного производства.

Как известно, к категории лучших причисляют только те компании, объем продаж продукции которых за год увеличивается на 30%. За I пол. компания «Парс ходроу» уже увеличила объем продаж более чем на 17%. Запланировано дальнейшее увеличение производства. Компания может войти в число лучших производителей года. Iran News, 2.10.2008г.

– По сообщению агентства ИРИБ, директор автопромышленной группы (АГ) «Иран ходроу» Манучехр Мантеги во время встречи с представителями СМИ заявил, что к 2016г. объем экспорта группы достигнет 10 млрд.долл., а объем всех продаж – 40 млрд.долл. К 2011г. эти показатели составят соответственно 2 млрд.долл. и 20 млрд.долл.

Как отметил Манучехр Мантеги, достижению этих целей во многом будут способствовать средства массовой информации. СМИ и промышленность должны тесно сотрудничать друг с другом для выполнения задач, поставленных в планах перспективного развития страны.

Указав на то, что АГ «Иран ходроу» имеет 166 представительств за границей, Манучехр Мантеги

отметил, что производительная мощность группы составляет 1 млн. автомобилей разных классов в год.

Директор АГ «Иран ходроу» подчеркнул, что доля автопромышленной группы в ВВП может быть доведена до 5-8%. Iran.ru, 1.10.2008г.

– По сообщению ИРНА, 30 сент. тек.г. в конференц-зале одного из крупных отелей Тегерана состоялась встреча с журналистами исполнительного директора автомобилестроительной компании «Иран Ходроу» Манучехра Мантаки. Отвечая на вопросы о перспективах развития компании, он сообщил, что к 2011г. инвестиции в проекты развития компании составят 2 млрд.долл. В результате, к 2016г. стоимость экспорта компании составит 10 млрд.долл., а продаж на внутреннем автомобильном рынке Ирана – 40 млрд.долл. Iran.ru, 30.9.2008г.

– Тракторостроительная компания Ирана – дочернее предприятие автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа». Начато серийное производство тракторов повышенной проходимости. В Научно-исследовательском институте стандартизации к июлю будущего года будет завершена разработка проекта по созданию «интеллектуального» автомобиля «Саманд». Проект будет передан в компанию «Иран ходроу». www.iimes.ru, 29.9.2008г.

– По сообщению агентства ИСНА, председатель Союза производителей автопокрышек Хамид Реза Моамани во время выступления на собрании сотрудников шинной компании «Кявир-Тайр» в Бирдженде заявил, что 18-19 нояб. этого года в свободной экономической зоне «Киш» состоится общенациональная конференция с участием специалистов и руководителей шинной промышленности.

Названная конференция проводится с целью активизации научных исследований в области шинного и смежных производств, обмена опытом между специалистами и демонстрации последних достижений в области научных исследований и реализации на практике их результатов.

По словам Хаида Резы Моамани, проведение конференций производителей автопокрышек каждый год или один раз в два года способствует тому, что шинные компании, производители комплектующих для автопокрышек и изготовители машин и оборудования, необходимых для шинного производства, имеют возможность обмениваться мнениями и опытом, получить самую свежую информацию о научных достижениях в данной области и использовать все это для повышения качества производимой ими продукции.

С целью повышения эффективности работы конференции одновременно с ней будет организована тематическая выставка. Проведено 8 конференций производителей автопокрышек. Ранее они проводились в таких городах, как Керман, Тегеран, Шираз, Йезд, Мешхед и Исфаган. Iran.ru, 29.9.2008г.

– По сообщению ИРНА, 29 сент. тек.г. в Тегеране на моторостроительном заводе компании «Мегамотор», входящей в состав автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа», состоялась торжественная церемония ввода в эксплуатацию новой линии по производству газовых двигателей для легковых автомобилей. На церемонии присутствовали исполнительный директор АГ

«Сайпа», его заместители и другие руководители дочерних компаний группы.

Выступая на этой церемонии, исполнительный директор компании «Мегамотор» Джавад Наджмеддин сообщил, что проектная мощность линии составляет 150 тыс. двигателей в год, но может быть увеличена без дополнительных капиталовложений до 300 тыс. в год. Эта линия была построена иранскими специалистами за 12 мес. Сам двигатель, работающий на сжатом природном газе (CNG), также является собственной разработкой компании и предназначен для установки на легковые автомобили. Отличительной особенностью двигателя является его экономичность и безопасность. Этот двигатель соответствует экологическим нормам и требованиям «Евро – 3 и – 4». 88% комплектующих деталей двигателя изготавливается в Иране.

На первом этапе этот двигатель будет устанавливаться только на автомобили «Прайд» АГ «Сайпа», а затем и на автомобили «Ниссан». Стоимость автомобиля «Прайд» с газовым двигателем будет на 5-12% выше, чем автомобиля с бензиновым двигателем, но эта разница быстро компенсируется за счет экономии топлива. Iran.ru, 29.9.2008г.

– Исполняющий обязанности руководителя Организации стандартизации и промышленных исследований Ирана Незамеддин Бозоргяр сообщил ИРНА, что в адрес этой организации и ее филиалов приходят многочисленные жалобы потребителей на низкое качество и фальшивые этикетки некоторых автомобильных деталей. В числе таких деталей тормозные диски, рулевые шарниры и т.д. Кроме того, в результате расследования причин ДТП выясняются дополнительные технические причины, связанные с низким качеством автомобильных деталей, узлов и механизмов.

В связи с этим государственные органы стандартизации начинают выполнение чрезвычайного плана по мониторингу качества комплектующих и запасных автомобильных деталей. Проверяться будут сборочные линии автомобильных заводов, станции технического обслуживания автомобилей и магазины автомобильных запчастей и аксессуаров. С 22 окт. тек.г. начинается пробное, а с 22 нояб. тек.г. полное официальное выполнение указанного плана. Для участия в проверках будут приглашаться и специалисты государственной дорожной автоинспекции.

В Иране в список автомобильных деталей, от которых зависит безопасность автомобиля и которые должны обязательно соответствовать государственным стандартам, включена 51 автомобильная деталь. Эти детали будут проверяться в первую очередь. В случае обнаружения некачественных деталей владельцы заводов, станций и магазинов будут штрафовать, лишаться лицензий или временно закрываться.

Бозоргяр отметил, что Иран будет четвертой страной в Азии (после Японии, Южной Кореи и Китая), которая начала мониторинг качества автомобильных деталей. Iran.ru, 25.9.2008г.

– По сообщению агентства ИРИБ, 24 сент., из Урмии (провинция Западный Азербайджан) в Венесуэлу отправлены 150 тракторов. Директор тракторного завода в Урмии Дарбанди Азар во время церемонии отправки названной продукции от-

метил, что в Венесуэлу отправляется первая в этом году партия иранских тракторов на 800 тыс.долл.

По словам Дарбанди Азара, в течение трех последних лет в Венесуэлу уже были экспортированы 430 тракторов на 3,5 млн.долл. Продукцию тракторного завода в Урмие в тек.г. предполагается экспортировать в такие страны, как Сирия, Азербайджан, Армения, Ирак, Турция, Афганистан, Ливан и Ливия. Iran.ru, 24.9.2008г.

— По сообщению ИРНА со ссылкой на данные пресс-службы компании «Сайпа Дизель», в пред.г. стоимость экспорта этой компании превысила 46 млн.долл. По этому показателю компания «Сайпа Дизель» заняла первое место среди других компаний, входящих в состав автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа». Основными импортерами продукции этой компании были Кувейт, Ирак, Сирия, Йемен и Италия. Новым направлением в экспортной политике компании являются арабские страны зоны Персидского залива.

Недавно компания отправила вторую партию своей продукции в Ирак. Общая стоимость двух партий составила 8 млн.долл. В составе второй партии находилось 79 специализированных грузовиков марки «FM9», в т.ч. 77 грузовиков-мусоровозов и 2 грузовика-тягача. Стоимость одного мусоровоза составляла более 100 тыс.долл., а тягача — более 170 тыс.долл. Iran.ru, 22.9.2008г.

— По сообщению ИРНА, 17 сент. тек.г. в Тегеране состоялась торжественная церемония передачи Штабу по делам п.13 3 тыс. автомобилей общественного транспорта, произведенных на заводах автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа».

Выступая на этой церемонии, исполнительный директор АГ «Сайпа» Мехредад Базрпаш сообщил, что основным государственным органом, который непосредственно занимается вопросами развития и обновления общественного транспорта Ирана, является Штаб по делам п.13 (госбюджета ИРИ на 1387 иранский год). В составе 3 тыс. автомобилей общественного транспорта находятся легковые автомобили-такси, микроавтобусы-вэны и автобусы. При этом АГ «Сайпа» готова до конца года изготовить еще 40 тыс. различных автомобилей общественного транспорта.

АГ «Сайпа» и «Иран Ходроу» при помощи международных научно-исследовательских центров автомобильной промышленности осуществляют проекты специализированного производства легковых автомобилей-такси. Для этого на заводах этих групп будут открыты специальные линии по производству автомобилей-такси. В АГ «Сайпа» в качестве такси будет использоваться очень экономичная модель легкового автомобиля «Прайд». Iran.ru, 17.9.2008г.

— Директор автопромышленной группы (АГ) «Иран ходроу» Манучехр Мантеги в интервью агентству ИСНА заявил, что в одиночку группа не может продвигаться вперед в Азии и других странах и поэтому в ближайшие два года она обретет сильного зарубежного партнера для сотрудничества.

Ведутся переговоры с разными фирмами, и, возможно, к концу года будет выбрана одна или несколько компаний.

Сегодня такая китайская компания как «Чери» выпускает автомобили 46 моделей. Для этого

необходимо иметь широкую производственную базу. АГ «Иран ходроу», объем производства которой составляет 400 тыс. автомобилей в год, не может добиться такого разнообразия выпускаемой продукции, и поэтому она должна стремиться к сотрудничеству с зарубежными партнерами.

По словам Манучехра Мантеги, Иран находится в регионе, в котором только его потенциальные потребности оцениваются в 4 млн. автомобилей. При этом, конечно, учитываются рынки других стран. На данный момент в планах автомобилестроителей в качестве потенциальных рынков сбыта рассматриваются Кувейт, Эмираты, Катар и даже Саудовская Аравия.

В конце интервью Манучехр Мантеги, указав на значимость, которую в будущем обретет китайский рынок, сказал: «Китайцы в течение 20 лет работали над своими торговыми марками. 10 лет у них ушло на то, чтобы развернуть свою деятельность под известными зарубежными брендами, и еще 10 лет они производили продукцию уже под своими собственными различными торговыми марками. Наибольших успехов добилась компания «Чери», и в ближайшие 10 лет она будет иметь в своем распоряжении все мировые рынки». Iran.ru, 17.9.2008г.

— По сообщению агентства ИРИБ, директор автопромышленной группы «Иран ходроу» Манучехр Мантеги заявил, что в одной из международных организаций проводится оценка иранской торговой марки «Иран ходроу» и в скором времени будут объявлены окончательные результаты.

Манучехр Мантеги отметил, что по приблизительным оценкам, стоимость торговой марки «Иран ходроу» составляет 400 млрд. туманов (400 млн.долл.) и это стало результатом усилий, которые были предприняты компанией в последние годы с целью обеспечения своего присутствия на конкурентных мировых автомобильных рынках.

По словам директора АГ «Иран ходроу», в ближайшем будущем конкурентную борьбу на мировых рынках выдержат те компании, которые смогут отстоять свою торговую марку и предложить продукцию по наиболее приемлемым ценам при соответствующем качестве. Если компании не примут решений, которые позволят выполнить эти условия, они обречены на неудачу.

Только продукция высокого качества гарантирует производителям прочное место на рынке. При этом автомобилестроителям необходимо заботиться как о качестве своей продукции, так и о повышении стоимости и укреплении авторитета своей торговой марки. Манучехр Мантеги подчеркнул, что стоимость торговой марки считается бесспорным капиталом автомобилестроителей. Она учитывается при всех финансовых расчетах. Iran.ru, 16.9.2008г.

— По сообщению ИРНА, 15 сент. тек.г. в Иране состоялась торжественная церемония ввода в эксплуатацию нового центра ремонта и обслуживания пассажирских самолетов «Фоккер — 50». В этой церемонии приняли участие министр транспорта и путей сообщения ИРИ Хамид Бехбехани, исполнительный директор Авиакомпании ИРИ (ХОМА) Саид Хесами, председатель комиссии по благоустройству Собрания исламского совета ИРИ (меджлиса) Али-Акбар Агаи и директор компании «Хоматек» Хосейн Остовар.

В выступлениях участников церемонии отмечалось, что в наст.вр. в составе авиапарка Ирана имеется 154 самолета и 10 тыс. посадочных мест. В пред.г. иранские авиакомпании перевезли 20 млн. пассажиров.

Новый ремонтный центр, построенный компанией «Хоматек», обеспечивает тестирование, ремонт и обслуживание 100-150 легких и тяжелых самолетов год. Стоимость ремонта пассажирского самолета «Фоккер – 50» в Европе составляет 700 тыс. евро. Такой же ремонт в Иране теперь будет обходиться в три раза дешевле. Iran.ru, 16.9.2008г.

– По сообщению агентства «Моудж», из 464 тыс. автомобилей, произведенных за последнее время в Иране, на долю автопромышленной группы (АГ) «Сайпа» приходится 54%.

За пять месяцев текущего 1387г. (с 20.03.08 по 21.08.08) на предприятиях АГ «Сайпа» произведено в общей сложности более 269 тыс. легковых и коммерческих автомобилей различных марок. Это на 11,6% больше по сравнению с аналогичным периодом пред.г.

За указанный период объем производства коммерческих автомобилей АГ «Сайпа» составил более 33 тыс.ед. (рост – 24%) и легковых автомобилей – более 235 тыс.ед. (рост – 10%). По отдельным компаниям, которые входят в АГ «Сайпа», объемы производства распределились следующим образом: компания «Сайпа» – 135 тыс. автомобилей, компания «Парс ходроу» – 99 тыс. автомобилей, компания «Замиад» – 29 тыс. автомобилей, компания «Сайпа дизель» – 4 тыс. автомобилей. Iran.ru, 11.9.2008г.

– Отдел общественных связей автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа» сообщил ИРНА, что 8 сент. тек.г. на заводе этой группы началось серийное производство легковых автомобилей с гибридными инжекторными двигателями, которые также производятся на заводе группы. Эти двигатели работают как на газовом, так и на жидком топливе (бензине), являются очень экономичными и найдут широкое применение в такси. Iran.ru, 9.9.2008г.

– По сообщению агентства ИРИБ, директор компании Тебризский тракторный завод Заманлоу заявил, что экспорт компании вырос на 150%. По словам Заманлоу, за первые пять месяцев текущего 1387г. (20.03-21.08.08) объем экспортных поставок продукции Тебризского тракторного завода достиг 34 млн.долл. Это более чем в 2,5 раза больше по сравнению с аналогичным периодом пред.г.

К числу основных зарубежных рынков для иранских тракторов относятся Турция, страны Северной Африки и Латинской Америки.

Заманлоу отметил, что на долю продукции Тебризского тракторного завода приходится 93% иранского тракторного рынка. Основная цель компании заключается в производстве новой тракторной техники в зависимости от потребностей и пожеланий покупателей.

Директор компании Тебризский тракторный завод выразил надежду на то, что с пересмотром банковской политики и предоставлением крестьянам и промышленникам льготных кредитов будут созданы благоприятные условия для дальнейшего развития и процветания компании. Iran.ru, 9.9.2008г.

– По сообщению агентства ИСНА со ссылкой на пресс-службу компании «Иран ходроу», заместитель директора компании «Иран ходроу дизель» по вопросам маркетинга и торговли Масуд Бахрами заявил, что в янв. будущего года состоится презентация национального иранского автобуса, отвечающего европейским стандартам.

По словам Масуда Бахрами, первые шаги по производству национального автобуса были предприняты компанией «Иран ходроу» в 1996г. Тогда было начато производство автобуса O355, полностью спроектированного и изготовленного специалистами компании.

Масуд Бахрами отметил, что компания «Иран ходроу дизель» в своей производственной деятельности тесно взаимодействует с известными зарубежными компаниями. С целью освоения современных технологий осуществляется сотрудничество с такими производителями, как «Мерседес», «Хюндай», российский ГАЗ и крупнейшие китайские компании.

Производство национального автобуса должно начаться в текущем 1387г. (20.03.08-20.03.09). Проектирование национального городского автобуса было начато в пред.г. по распоряжению директора компании «Иран ходроу». Проектируется шасси, пассажирский салон и внешняя отделка нового автобуса. Он будет производиться с двумя и тремя осями. Iran.ru, 8.9.2008г.

– По сообщению агентства «Фарс» со ссылкой на пресс-службу компании «Иран дочарх», в свободной экономической зоне «Чабахар» введен в эксплуатацию завод по производству мотоциклов компании «Иран дочарх» (входит в состав промышленной группы «Бахман»).

На церемонии открытия названного предприятия исполнительный директор компании «Иран дочарх» Хосейн Хазари, говоря о целях строительства завода, заявил, что создание такого предприятия позволит обеспечить занятость населения и увеличить экспортные поставки иранских мотоциклов за рубеж. По предварительным расчетам, ежегодно будет экспортироваться до 15 тыс. мотоциклов, изготовленных на новом заводе.

Хосейн Хазари отметил, что завод компании «Иран дочарх» в Казвине экспортировал в пред.г. производимые там мотоциклы в страны Центральной Азии, Пакистан, Афганистан и Ирак на сумму в 5 млн.долл. и был признан министерством промышленности и рудников лучшим экспортером года.

Директор департамента торговли компании «Иран дочарх», исполнительный директор проекта по строительству завода в СЭЗ «Чабахар» Хосейн Мирлоухи сказал, что предприятие компании в СЭЗ «Чабахар» построено с целью осуществления экспортных поставок продукции в Афганистан и Пакистан, однако если завод компании «Иран дочарх» в Казвине не сможет полностью обеспечить потребности внутреннего рынка, то продукция завода в СЭЗ «Чабахар» будет реализовываться и в самом Иране.

Первая экспортная партия продукции нового завода компании «Иран дочарх» в СЭЗ «Чабахар» на общую сумму в 56 тыс. 650 долл. была отправлена в Афганистан 31 авг. тек.г. Iran.ru, 5.9.2008г.

– В окт. этого года на острове Киш будет проводиться четвертый по счету международный авиасалон с целью демонстрации возросших воз-

возможностей и последних достижений Исламской Республики Иран в авиационной, авианавигационной и аэрокосмической областях.

Директор Организации свободной экономической зоны «Киш» Мадади на совещании по подготовке названного авиасалона отметил, что у посетителей авиасалона наибольший интерес вызывают показ авиационной техники и демонстрационные полеты с элементами высшего пилотажа, поэтому на четвертом авиасалоне этим программам будет уделено повышенное внимание.

По словам Мадади, с целью привлечения на авиасалон туристов и любителей авиационного спорта для участия в демонстрации фигур высшего пилотажа на легких самолетах приглашены летчики из Италии.

Секретарь оргкомитета четвертого авиасалона Бижан Банакдар сообщил, что многие авиапромышленные компании уже изъявили желание принять участие в четвертом авиасалоне на острове Киш. На данный момент для проведения авиасалона выделен земельный участок площадью 2,5 тыс. кв. м. Iran.ru, 29.8.2008г.

– Исполнительный директор автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Иран Ходроу» Манучехр Мантеги, выступая на церемонии открытия крупнейшей международной автомобильной выставки в Мешхеде, сообщил об открытии филиалов по производству иранских автомобилей в семи странах, проектная мощность которых составит 225 тыс. автомобилей в год.

По словам Мантеги, стоимость годового объема экспортной продукции АГ «Иран Ходроу» составила в пред.г. 500 млн. долл. Автомобили иранского производства экспортируются в такие страны, как Франция, Россия и Сирия. АГ «Иран Ходроу» имеет по всему миру 166 представительств по послепродажному обслуживанию автомобилей.

Отметив повышение качества и расширение ассортимента производимых автомобилей, директор АГ «Иран Ходроу» сказал, что еще 10 лет назад 80% всего производства было сосредоточено на выпуске одной модели, сейчас же предприятие ведет выпуск 10 различных моделей.

Мантеги заявил, что за последние 3г. АГ «Иран Ходроу» было выпущено 3 млн. автомобилей, в этом же году планируется произвести 1 млн. автомобилей, из них 800 тыс. внутри страны и 200 тыс. – на зарубежных предприятиях.

Директор АГ «Иран Ходроу» сообщил, что его компания проводит совместные исследования с АГ «Пежо» в области проектирования двух новых автомобилей. Ведутся совместные разработки коммерческого автомобиля при сотрудничестве с одним из крупнейших производителей грузовых автомобилей.

Мантеги отметил, что 75% всех автомобилей АГ «Иран Ходроу» производятся в Тегеране. На долю провинции Хорасане-Разави приходится 16% продукции и на долю провинции Восточный Азербайджан – 3%. Остальная продукция производится на зарубежных предприятиях.

Директор АГ «Иран Ходроу» выразил надежду, что в скором времени провинция Хорасане-Разави станет восточным коридором для экспорта иранских автомобилей. Iran.ru, 27.8.2008г.

– По информации Iran Airports Co» (IAC), пропускная способность всех 54 аэропортов и аэродромов страны достигает 60 млн. пассажиров в год.

В позапрошлом (1385 по иранскому летоисчислению) году, завершившемся в марте 2007г., через них проследовало 30,1 млн. пассажиров. Из названного количества 9 аэропортов относятся к категории международных, 19 используются для полетов в пределах воздушного пространства страны, а остальные предназначены только для местного авиасообщения.

Регулярные авиарейсы в стране осуществляют компании Aria Air, Caspian Airlines, Eram Air, Iran Air, Iran Airtour Airline Co, Iran Aseman Airlines, Kish Air, Mahan Air, Sana Air Lines и Taban Air, а чартеры выполняют Charter Airlines, Iranian Air Transport и Safiran Airlines. На грузоперевозках специализируются Cargo Airlines, Chabahar Airlines, Payam Air, Photros Air и Qeshm Air. Недавно в стране создана еще одна авиакомпания – EaseOn Air.

В гражданском авиапарке страны по состоянию на конец 1386 иранского года (завершился в конце марта 2008г.) насчитывалось 52 широкофюзеляжных пассажирских самолета, и до конца 2008г. он пополнится еще несколькими лайнерами. В 1386г. из 16 млн. авиапассажиров внутренних рейсов 10 млн. были перевезены компаниями Iran Air и Iran Airtour (последняя владеет самолетами «Ту-154» и Airbus 300 В4»). Всего за прошедший иранский год на внутренних и международных рейсах было перевезено более 20 млн. пассажиров, что на 15% больше по сравнению с показателями 1385г., в 1387г. также прогнозируется такой же прирост пассажироперевозок. Крупнейшая авиакомпания страны – Iran Air (иранское название – Navareyma'i-ye Melli-ye Iran, или сокращенно «Нота», что также означает «грифон») входит в состав Iran National Airlines Corporation и имела по состоянию на март 2008г. в своем составе 20 самолетов Airbus, 13 – Boeing и 17 – Fokker F100». Четыре из последних указанных машин были приобретены в авг. 2007г. у бразильской компании «ТАМ».

Доля перевозок компании на внутренних линиях страны составляет 73%, а на международных линиях – 35%. Полеты выполняются по 20 регулярным и 5 чартерным линиям. Грузовые авиaperевозки выполняются по 35 международным и 25 местным направлениям.

По заявлению дирекции Iran Air, в 1386г. ее авиапарк пополнился 11 новыми широкофюзеляжными пассажирскими самолетами. За последние два года компании удалось увеличить число посадочных мест в своих лайнерах до 11 тыс., т.е. почти в два раза. Во всех билетных кассах компании удалось наладить электронную продажу авиабилетов. Авиарейсы компании соответствуют международным стандартам, что подтверждено Международной ассоциацией авиаперевозчиков (IATA).

По состоянию на май 2007г. средний возраст машин составлял 19,6г. Для увеличения и модернизации авиапарка компании заказаны 46 новых машин, в т.ч. 11 самолетов McDonnell Douglas MD-82», рассчитанных на перевозку 140-160 пассажиров каждый (период ввода в эксплуатацию – 2008-09гг.), и 35 российских самолетов «Ту-204-100» (срок поставки – 2009-12гг.).

Из-за санкций, наложенных правительством США, все иранские авиакомпании имеют возможность закупать американские самолеты, только уже бывшие в эксплуатации 7 лет. Они должны

быть приобретены у третьей стороны, а не у компании Boeing напрямую. В дек. 2006г. был приобретен самолет Boeing 747-SP с многолетним сроком эксплуатации, который прошел капитальный ремонт на заводе иранской компании Fajr Shiyan. В случае, если на самолетах Airbus использованы компоненты американского производства, европейский концерн не имеет права осуществлять поставки иранской стороне напрямую.

В результате Iran Air начала масштабную программу частичной модернизации своего авиапарка и филиала Iran Airtour через приобретение российских самолетов нового поколения. У этой и других компаний также имеется 10 самолетов «Ту-154», которые в основном используются на местных авиалиниях. В авг. 2007г. было сообщено о заказе Iran Air 18 самолетов «Ту-204-100». 5 таких машин заказаны головной компанией для Iran Airtour с поставкой во II пол. 2008г. по одному самолету в месяц. Контракт на поставку в 2009г. пяти самолетов «Ту-204-100Е» в экспортной модификации был заключен ОАО «Ильюшин Финанс» («ИФК») и иранской авиакомпанией Iran Airtour на московском авиасалоне «МАКС-2007». Поставка запланирована на 2009г. Через 18 месяцев после перевода авансовых платежей компании «ИФК» начнется отгрузка заказанных самолетов в соответствии с утвержденным графиком.

Сертифицированный в 1995г. среднемагистральный самолет «Ту-204» рассчитан на 210 пассажиров и предназначен для пассажирских, грузовых и грузопассажирских перевозок. Ранее на авиа-шоу в Дубае в 2007г. партнеры подписали предварительный контракт на поставку 30 «Ту-204-100». Все они будут первоначально оснащены двигателями «ПС-90А» с последующей заменой на «ПС-90А2», которые создаются Пермским ОАО «Авиадвигатель» с участием фирмы Pratt & Whitney и десятком зарубежных поставщиков комплектующих, и авионики предприятия «Авиаприбор-Холдинг» с минимальным объемом зарубежных элементов. В Иран будут поставлены самолеты только новой постройки, что является обязательным условием иранской стороны.

Iran Air намеревалась еще в окт. 2006г. приобрести два самолета «Ил-96-300» через краткосрочный лизинг у российской авиакомпании «Крас Эйр» и с испытательным сроком в один год. Еще два «Ил-96-300» будут приобретены в краткосрочный лизинг местными авиалиниями, рассматривается также заявка еще на четыре таких лайнера. Iran Air проявила интерес и к новинке — «Сухой Супер-джет 100» и готова в 2008г. всесторонне ее изучить.

Россия и Иран заинтересованы углублять сотрудничество как в сфере закупок авиатехники, так и в области авиационной промышленности. В наст.вр. между соответствующими организациями двух стран ведутся переговоры по вопросам производства в Иране пассажирских самолетов «Ту-334», «Ту-214» и гражданских вертолетов «Камов».

Большая группа российских авиационных специалистов и руководителей ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) в фев. тек.г. вылетела в Иран. В состав делегации вошли ответственные представители серийного завода по выпуску среднемагистрального самолета «Ту-214» и ближнемагистрального «Ту-334» Казанского авиационного производственного объединения им. С.

П. Горбунова (КАПО) и разработчика самолетов — ОАО «Туполев».

У иранских авиационных и государственных организаций имеются обширные планы на ближайшие 10 лет по приобретению и лицензионному производству российских самолетов «Ту-204», «Ту-214» и «Ту-334» в количестве 75-100 машин. В наст.вр. проводимые российско-иранские переговоры находятся на стадии формулирования конкретных деталей поставок самолетов. Самолеты «Ту-214» и «Ту-334» выпускаются на одном авиазаводе — КАПО. До настоящего времени выпущено всего 10 самолетов «Ту-214», а самолет «Ту-334» только осваивается в серийном производстве. Контракт на поставку указанной российской авиатехники планировалось подписать в тек.г.; общая сумма соглашения оценивается примерно в 2-2,5 млрд.долл. В случае успешной реализации сделки стороны могут подписать соглашение, предусматривающее поставку запчастей и ремонт самолетов, а также рассмотреть возможность закупки Ираном пяти лайнеров «Ту-334» в течение пяти лет. Иранская компания Rakhshkhodro Diesel также проявила заинтересованность в закупке самолетов вышеуказанных моделей.

В наст.вр. ОАК ведет переговоры о продаже Ирану лицензии на производство среднемагистральных самолетов, в ходе которых стороны должны будут согласовать условия передачи лицензий на «Ту-204-100» и «Ту-334». Предварительно российская сторона оценивает лицензию на производство «Ту-204» в 3 млрд.долл. В случае удачного завершения переговоров Иран сможет приступить к крупноузловой сборке самолетов в 2011г., а через четыре года степень локализации производства внутри страны значительно возрастет.

Год назад иранские авиакомпании определили свои предварительные потребности в количестве 28 самолетов «Ту-214» и 61 «Ту-334». Однако, по последним сведениям, общее число заказываемых Ираном российских самолетов может составить 130. Совокупные потребности Ирана в среднемагистральных самолетах оцениваются в 150 ед. Примечательно, что во время встречи президента РФ В. Путина с руководством Ирана в 2007г. была достигнута договоренность об ускорении поставок в Иран большой партии самолетов «Ту-214» и «Ту-334»; она не касалась поставок 5 самолетов «Ту-204-100Е» по подписанному в 2007г. контракту. Россия и Иран также обсуждают вопрос создания модифицированной версии вертолета «Ка-32» для иранского рынка и налаживания в стране серийной сборки этих вертолетов и капитального ремонта вертолетных двигателей.

В последние годы Иран развивает сотрудничество в сфере закупок и сборки авиационной техники с Украиной. В 2007г. компания HESA (г. Исфahan, Иран) планировала заказать на Харьковском авиазаводе (ХГАПП, Украина) 16 самолетоккомплектов «АН-140». Стоимость заказа оценивалась в 20 млн.долл. с оплатой в сент. 2007г. Позднее с компанией HESA была достигнута договоренность о повышении в два раза стоимости комплектов, поставлявшихся по ранее заключенному контракту. Турбовинтовой региональный пассажирский самолет «Ан-140» предназначен для перевозки 52 чел. на дальность до 2420 км. Производство «Ан-140» в 2007г. осуществлялось на трех предприятиях: ХГАПП, компании HESA (Иран,

произвела три самолета) и на ОАО «Авиакор-авиационный завод» (г. Самара, Россия, произвел два самолета).

Первоначальный контракт о совместном проектировании, передаче технологии и производстве самолетов «Ан-140» (под маркой IrAn-140) был подписан еще в дек. 1995г. между Авиационным научно-техническим комплексом им. О. К. Антонова (АНТК им. Антонова) с участием ХГАПП и ОАО «Мотор Сич» и предприятием HESA. Реализация контракта была начата в 1997г. с поставок технологической документации и обучения специалистов HESA. В 1998г. начались поставки стального оборудования для сборки агрегатов «Ан-140», конструкторской и технологической документации. ХГАПП поставляет самолето-комплекты, включая агрегаты планера, такие как крыло, оперение, отдельные агрегаты фюзеляжа, а также выполняет логистические функции по координации поставок комплектующих и материалов, в т.ч. для интерьеров пассажирских салонов.

В окт. 2007г. Иран подписал с АНТК и Харьковским авиазаводом новое дополнительное соглашение, касающееся производства IrAn-140». В конце марта 2008г. в Иране был собран пятый серийный самолет данной модели; еще три самолета в наст.вр. находятся на завершающем этапе постройки. Фюзеляж девятого по счету иранского IrAn-140», изготовленный на заводе в Харькове, доставлен для сборки в г. Исфahan в дек. 2007г. На конец 2007г. в Иран поставлено 8 самолетокомплектов и еще 4 были готовы к передаче заказчику. На первом этапе планируется поставка 24 самолетокомплектов с дальнейшим расширением общего объема до 80 самолетов. Всего, в соответствии с принятой в Иране программой, на HESA планируется производство до 100 шт. «Ан-140». Потенциальный рынок Ирана также оценивается в 100 машин этого типа. В наст.вр. первые два самолета эксплуатирует на регулярных внутренних линиях авиакомпания Safran.

В авиастроении ИРИ действуют пять предприятий – Saha, Hesa, Panha, Ghods и Shahid Basir Industry.

Компания Iran Aircraft Manufacturing Industrial Company (HESA) была учреждена в 1976г. и подчинена объединению Iran Aviation Industries Organization (IAIO). Производственные площади составляют 250 тыс.кв.м. Кроме самолетов, с 2005г. компания производит из композитных материалов 4-местные вертолеты модели HESA Shahed 278» (Oh-78»), которая была спроектирована в проектно-конструкторском центре Shahed Aviation Industries Research Center. За основу были взяты такие типы вертолетов, как Bell 206» и Panha Shabaviz 2061». Двигатель вертолета создан на базе доработанной модели Rolls-Royce 250». На месте также осуществляются капитальный ремонт авиатехники и производство несущих винтов из композитных материалов и пр.

Производством легких самолетов и вертолетов в стране занимаются такие предприятия, как Aviation Industries of Iran («АП Со»), H. F. Dorna Co и Panha.

Госкомпания Aviation Industries of Iran Co (All Co) была учреждена в 1993г. в г. Тегеран; с 2000г. она осуществляет выпуск легких самолетов для гражданских целей на собственных мощностях в 120 км. от столицы в районе аэропорта Аза-ди.

«АП Со» использует при их выпуске технологии иностранных компаний. В производственной программе завода представлены такие модели, как AVA-101», AVA-202», AVA-303» (на 6-7 и 8-12 пассажиров), AVA-606» (19 пассажиров), а также легкие вертолеты AVA-505» благодаря кооперации с известными иностранными компаниями.

Частная компания H. F. Dorna Co» специализируется на проектировании и производстве из композитных материалов двухмоторных легких самолетов Blue Bird, входящих в категории JAR-VLA и JAR-23» и рассчитанных на перевозку 12-19 пассажиров. В наст.вр. компания ищет инвесторов для производства новых моделей, также рассчитанных на 12 -19 мест.

Компания Panha Co (сокращение от Iran Joint Helicopter Industry, входит в состав Iran Aviation Industries Organization) создана после революции 1979г. для ремонта и модернизации военных вертолетов. В наст.вр. компания ремонтирует 16 типов вертолетов военного и гражданского назначения как иранского производства, так и таких марок, как Agusta и Bell. В 1994г. на заводе был произведен первый вертолет марки Shabaviz иранской конструкции и получено разрешение на производство коммерческих машин, в т.ч. Panha 2091», Panha Shabaviz 2-75», Panha Shabaviz 2061» и Shahed-278». БИКИ, 26.8.2008г.

– Директор АГ «Иран ходоу» Манучехр Мантеги сообщил, что в производственной программе группы предусматривается развитие производства легковых автомобилей с дизельными двигателями. В тек.г. такие автомобили производятся в ограниченном количестве, и они, в основном, предназначаются для экспорта.

По словам Манучехра Мантеги, в связи с намеренным планом совместно с министерством нефти создана специальная рабочая группа, и часть расходов по производству автомобилей с дизельными двигателями возьмет на себя названное министерство.

Манучехр Мантеги отметил, что дизельное топливо широко используется в мире. В Европе около половины автомобильного топлива составляет бензин, а II пол. – это альтернативные виды топлива, в т.ч. и дизельное. В других частях света это соотношение составляет 60 на 40%. «Если 20-30% производимых в Иране легковых автомобилей будут оснащаться дизельными двигателями, это будет вполне приемлемый показатель», – сказал директор АГ «Иран ходоу».

К 1390г. (21.3.11-20.3.12) на нефтеперерабатывающих заводах страны будет производиться до 70 млн.л. дизельного топлива соответствующего качества. Если к этому времени 30% продукции АГ «Иран ходоу» составят автомобили с дизельными двигателями, поставленная задача будет выполнена, однако для этого потребуется создать необходимые производственные мощности.

АГ «Иран ходоу» после отмены запрета на производство легковых автомобилей с дизельными двигателями намеревается с янв. будущего года выйти на рынок с автомобилями «Пежо 206» с дизельным двигателем. Затем начнется продажа автомобилей «Саманд» с таким же двигателем. Iran.ru, 18.8.2008г.

– Согласно официальным данным ООН, Иран занимает 10 место в мире в области автомобилестроения. 7 авг., на торжественной церемонии в

Мешхеде по случаю одновременного открытия в 13 провинциях страны 30 представительств по продажам АГ «Сайпа» директор названной промышленной группы Мехди Базрпаш заявил, что автомобилестроители АГ «Сайпа» прилагают усилия к тому, чтобы в самое ближайшее время занять первое место в регионе по производству автомобилей.

По словам Мехди Базрпаша, предприятиями АГ «Сайпа» с начала ее производственной деятельности в общей сложности выпущено 3 млн. 317 тыс. автомобилей. До конца текущего 1387г. (20.3.08–20.3.09) потребители получают еще 700 тыс. автомобилей АГ «Сайпа».

Как отметил Мехди Базрпаш, приоритетными программами АГ «Сайпа» предусматривается расширение сети официальных центров группы по послепродажному обслуживанию автомобилей. С открытием новых 30 представительств по продажам общая численность центров послепродажного обслуживания и представительств АГ «Сайпа» по всей стране доведена до 650 таких центров.

Мехди Базрпаш подчеркнул, что провинция Хорасан-Разави, административным центром которой является Мешхед, занимает второе место после Тегерана по объему продаж продукции АГ «Сайпа». Iran.ru, 7.8.2008г.

— Начальник отдела общественных связей Иранской национальной компании по производству и распределению нефтепродуктов Мохаммад Насери сообщил, что с 21 июня тек.г. легковые автомобили иностранного производства с объемом двигателя более 1 300 куб.см. и иранского производства с объемом двигателя более 2 000 куб.см. не имеют права заправляться дешевым дотационным бензином, а имеют право приобретать бензин по свободным ценам. Речь шла об автомобилях, которые получили регистрационные номера в период после 1993г.

В Иране имеется 120 тыс. таких автомобилей. При этом некоторые автомобили еще не израсходовали полностью бензин, который они получили по норме в первые два периода нормированного распределения бензина. Кроме того, эти автомобили не могли заправляться бензином по свободным ценам, который продавался на обычных автозаправочных станциях.

Для устранения этих недостатков было принято решение об изготовлении необходимого числа новых карточек для владельцев этих автомобилей. Первоначально планировалось, что эти карточки будут доставлены специальным почтовым конвертом в период 22–31.7.08, но по техническим причинам этот срок был продлен еще на 10 дней. Основная часть карточек уже доставлена адресатам. Iran.ru, 5.8.2008г.

— По сообщению агентства «Фарс», директор научно-исследовательского института стандартизации Бехруз Рийахи заявил, что разработка проекта по созданию «интеллектуального» «Саманда» будет завершена к июлю будущего года и после этого проект будет передан в компанию «Иран ходро».

По словам Бехруза Рийахи, в НИИ стандартизации рассматривались варианты создания «интеллектуального» автомобиля на базе «Пежо Парс», «Саманд Сурен» и «Пежо 405». В конце концов было принято решение провести переговоры по проекту с компанией «Иран ходро».

Бехруз Рийахи отметил: «Мы склонны к тому, чтобы установить систему «интеллекта» на автомобиле «Саманд», поскольку это национальный автомобиль. Данный вопрос согласован с компанией «Иран ходро». Были проведены переговоры о создании «интеллектуального» автомобиля и с компанией «Сайпа», однако с ней согласие до сих пор не достигнуто.

Как отметил Бехруз Рийахи, «интеллектуальный» автомобиль будет оснащен географической информационной системой (GIS), глобальной системой навигации и определения положения (GPS) и системой сбора информации о состоянии автомобиля. Такое оснащение автомобиля позволит снизить аварийность на дорогах страны на 20–30%.

Расходы на разработку проекта по созданию «интеллектуального» автомобиля составят в течение двух лет 2 млрд. туманов (2,2 млн.долл.). Аналогичными системами в качестве эксперимента оборудуются автомобили компаний «Рено», а также «Тойоты» и «Мерседесы». На рынки автомобилей с подобными системами появятся к 2010г.

Указав на то, что жертвами аварий на дорогах страны ежегодно становятся 27 тыс.чел., Бехруз Рийахи отметил, что по этой причине производство «интеллектуального» автомобиля имеет очень большое значение с точки зрения повышения безопасности водителя и пассажиров.

В Иране рабочая группа, занимающаяся разработкой проекта по созданию «интеллектуального» автомобиля, была создана в пред.г. Такие же проекты разрабатываются во Франции, Японии, Англии и США. Iran.ru, 1.8.2008г.

— По сообщению ИРНА со ссылкой на данные пресс-службы АГ «Сайпа», Тракторостроительная компания Ирана является дочерним предприятием автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа». Эта компания является крупнейшим производителем дизельных двигателей в стране и одним из крупных производителей с/х машин, в т.ч. тракторов. Часть продукции компании отправляется на экспорт.

Эта компания впервые в стране начала серийное производство тракторов повышенной проходимости модели «299». Эти тракторы имеют мощность 82 л.с. и два дифференциала, что значительно увеличивает их технические возможности, по сравнению с обычными тракторами такой же мощности, но имеющими только один дифференциал.

Разработка и серийное производство новой модели тракторов свидетельствует о высоком научном и техническом уровне инженеров компании. Iran.ru, 1.8.2008г.

— На сборочном производстве в Иране, созданном совместно с компанией Rakhsh Khodro Diesel Co, начала работу вторая нитка по сборке грузовых автомобилей Камаз, сообщает пресс-служба предприятия. Ровно год назад была запущена первая нитка СП.

Как сообщил директор региона «Иран» Внешнеторговой компании «Камаз» Рафаил Гафеев, в 2008г. «Камаз» отгрузил в Иран почти 900 сборочных комплектов деталей (СКД), а с начала их поставок — чуть меньше тысячи. На данный момент собрано и передано покупателям 250 автомобилей. В тоже время Гафеев отметил, что количество под-

твержденных авансами заказов у партнера «Камаза» от своих покупателей перевалило за 1 тыс.ед.

В Иран поставляется практически вся основная гамма тяжелой техники – это автомобили Камаз-5460, -6460, -6520. Начата сборка первой партии машин Камаз-53605. В авг. будет отгружена первая партия СКД для бортовых тягачей на шасси Камаз-6520 с длинной базой, высокой кабиной и двигателем 360 л.с. В сент. планируется поставка первой партии СКД для шасси Камаз-5360.

Всего в 2008г. планируется отгрузить 1700 СКД для Камазов, примерно те же объемы пока заявлены и на 2009г. Уже в этом году Иран может стать для «Камаза» крупнейшим экспортным рынком в дальнем зарубежье, отмечается в сообщении компании. Росбалт, 28.7.2008г.

– 20 июля т.г. группа возмущенных иранских граждан, имевших несчастье приобрести неисправные тягачи «ХОВО» (HOWO) китайского производства, пикетировала офис иранской автомобилестроительной компании «Иран Ходроу Дизель», которая занималась импортом и продажей этих автомобилей на территории Ирана. Владельцы неисправных автомобилей обвиняли администрацию иранской компании в нежелании принять меры по ремонту или замене неисправных автомобилей, а также выплате компенсаций за причиненный материальный и моральный ущерб.

В связи с этим заместитель исполнительного директора компании «Иран Ходроу Дизель» по вопросам качества продукции Мехди Калате сообщил, что эта компания импортировала и продала своим клиентам 12 000 китайских тягачей «Хово», из которых 150 машин оказались с неисправными двигателями. Из этих машин 80 удалось отремонтировать своими силами. Для этого пришлось полностью заменить двигатели. Остальные 70 автомобилей будут отремонтированы после поступления новых двигателей из Китая.

Это должно произойти не позднее конца авг. т.г. За своевременный гарантийный ремонт этих автомобилей несет ответственность, прежде всего, китайская компания-производитель. Дополнительные переговоры по этому вопросу уже проведены. Импорт китайских автомобилей этой марки прекращен.

Калате отметил, что иранская компания своевременно подала заявки на гарантийный ремонт этих автомобилей и настаивала на том, чтобы доставка новых двигателей и запчастей осуществлялась авиационным транспортом. Китайская компания срочно отправила 150 двигателей в Иран морским транспортом, мотивируя это тем, что правительство КНР в целях безопасности запретило дополнительные чартерные авиационные перевозки из Пекина, где сейчас завершается подготовка к летним Олимпийским играм. Вопрос о компенсациях уже решен. Условия и размеры выплаты компенсаций будут сообщены позднее. Iran.ru, 23.7.2008г.

– 19 июля т.г. на заводе компании «Иран Ходроу» состоится торжественный митинг, посвященный 20 годовщине технического и коммерческого сотрудничества французской компании «Пежо» и иранской компании «Иран Ходроу». В этом митинге примут участие представители руководства французской и иранской компаний, дочерних предприятий АГ «Иран Ходроу», компаний-производителей автомобильных запчастей и

других иранских компаний, связанных с автомобильной промышленностью.

В рамках подготовки этого митинга исполнительный директор автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Иран Ходроу» Манучехр Мантаки в беседе с журналистами отметил большое значение этого сотрудничества для развития иранской национальной автомобильной промышленности. По его словам, это сотрудничество началось только для совместного производства автомобилей «Пежо – 405» и «Пежо-Парс», но со временем значительно вышло за намеченные рамки.

Благодаря этому сотрудничеству и помощи французских специалистов, на заводах и в конструкторских бюро АГ «Иран Ходроу» было подготовлено новое поколение иранских инженеров-конструкторов и высококвалифицированных специалистов, которые не только освоили производство современных автомобилей, но и сами смогли спроектировать национальный автомобильный двигатель и национальный легковой автомобиль «Саманд».

По его словам, новым этапом двухстороннего сотрудничества и равноправного партнерства является договор об условиях совместного проектирования и производства легкового автомобиля «Пежо – 206 SD». В ближайшие 10 лет двухстороннее сотрудничество с компанией «Пежо» превратится в стратегический союз, который позволит АГ «Иран Ходроу» выйти на уровень самодостаточности в проектировании автомобилей, двигателей и автомобильных деталей.

Уже с 2011г. компания «Пежо» и АГ «Иран Ходроу» будут поставлять на внутренний рынок Ирана и международный автомобильный рынок новую совместную продукцию. К 2012г. объем производства автомобилей «Пежо» различных марок на заводах АГ «Иран Ходроу» вырастет до 500 тыс.ед., а объем экспорта этих автомобилей – до 110 тыс.ед. в год. Iran.ru, 18.7.2008г.

– Исполнительный директор автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Иран Ходроу» Манучехр Мантаки сообщил ИРНА, что эта промышленная группа производит 1 150 тыс. автомобилей в год и по этому показателю занимает 16 место в мире.

В ближайшие 4г. на внутренний рынок страны будут представлены 11 новых моделей автомобилей. При этом уже в новом году иранские автолюбители познакомятся с новым недорогим семейным автомобилем класса «С», легковым автомобилем «Сузан» с двигателем «EF 7» и легким грузовиком.

В Иране имеются две основные автомобилестроительные промышленные группы (АГ) – «Иран Ходроу» и «Сайпа». Традиционно считается, что основной является АГ «Иран Ходроу», однако в последнее время АГ «Сайпа» быстрыми темпами захватывает большую часть внутреннего рынка легковых автомобилей в Иране и увеличивает объемы своего экспорта. При этом важную роль играет то, что эта группа и одноименная компания не связана с крупными скандалами и финансовыми махинациями.

АГ «Иран Ходроу» подорвала свой авторитет из-за невыполнения обязательств по поставкам тыс. заранее оплаченных легковых автомобилей «Тандер – 90». Несмотря на многие положитель-

ные моменты в работе этой группы и компании, отмечается общее ухудшение качества ее продукции. Iran.ru, 17.7.2008г.

— По сообщению агентства ИРИБ со ссылкой на информационный центр правительства, сотрудники зарубежных представительств Ирана с целью демонстрации возможностей отечественных автомобилестроителей будут пользоваться автомобилями иранского производства.

Кабинет министров с целью демонстрации промышленных, экономических и социальных возможностей Ирана принял решение о том, что в представительствах Ирана в тех странах, где налажено послепродажное обслуживание автомобилей иранского производства и при регистрации автотранспорта не требуется соблюдение каких-то особых стандартов, по крайней мере половина автотарак должна состоять из отечественных автомобилей.

Данное решение принято кабинетом министров по предложению министерства промышленности и рудников. Соответствующее распоряжение подписано первым вице-президентом Парвизом Даудом 6 июля текущего года. Iran.ru, 9.7.2008г.

— Отдел общественных связей Организации развития и модернизация промышленности Ирана сообщил, что эта организация курирует работу не всех иранских автомобильных компаний, а только крупнейших автомобилестроительных промышленных групп (АГ) «Иран Ходроу» и «Сайпа».

В I кв. 1387 иранского года (20.03-20.06.08) на заводах этих групп было произведено 151 659 автомобилей различного назначения, в т.ч. легковых автомобилей, пикапов и коммерческих автомобилей. Это на 2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Доля АГ «Сайпа» в общем объеме произведенных автомобилей составила 55%, а АГ «Иран Ходроу» — 45%.

В указанный период на заводах АГ «Сайпа» было произведено 139 тыс. легковых и коммерческих автомобилей, а на заводах АГ «Иран Ходроу» — 113 тыс. аналогичных автомобилей.

В указанный период на заводах АГ «Иран Ходроу», включающей в себя компании «Иран Ходроу» и «Иран Ходроу Дизель», было произведено 110 284 легковых автомобилей и пикапов, что составляет 87% от объема производства аналогичного периода прошлого года.

В указанный период на заводах АГ «Сайпа», включающей в себя компании «Сайпа», «Парс Ходроу» и «Замйад», было произведено 136 266 легковых автомобилей и пикапов, что на 9 417 автомобилей или 7,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

На автомобильных заводах обеих промышленных групп было произведено 246 550 легковых автомобилей и пикапов. Это на 3% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Доля АГ «Сайпа» в общем объеме произведенных автомобилей составила 55%, а АГ «Иран Ходроу» — 45%.

Коммерческие автомобили (грузовики, легкие грузовики, автобусы и микроавтобусы). В указанный период на заводах компании «Иран Ходроу Дизель» АГ «Иран Ходроу» было произведено 2 358 коммерческих автомобилей, что на 7% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В указанный период на заводах компании «Сайпа Дизель» и «Замйад» АГ «Сайпа» был про-

изведен 2 751 коммерческий автомобиль, что на 2 154 автомобиля больше, чем за аналогичный период прошлого года. На автомобильных заводах обеих промышленных групп было произведено 5 109 коммерческих автомобилей, что на 179% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Доля АГ «Сайпа» в общем объеме произведенных автомобилей составила 54%, а АГ «Иран Ходроу» — 46%. Iran.ru, 2.7.2008г.

— Гендиректор АГ «Иран ходроу» Манучехр Мантеги в интервью агентству ИСНА по поводу производства в Иране 5 моделей легковых автомобилей компании «Фиат» сказал, что производство названных автомобилей не имеет никакого отношения к АГ «Иран ходроу». Соответствующее соглашение с компанией «Фиат» подписала иранская компания «Топ ходроу».

По словам Манучехра Мантеги, компания «Топ ходроу» не входит в состав АГ «Иран ходроу». С уходом из АГ «Иран ходроу» ее прежнего гендиректора было создано объединение по развитию промышленности в виде холдинга «Парс», и компания «Топ ходроу» входит в состав этого объединения.

АГ «Иран ходроу» вела переговоры с компанией «Фиат» с 2001г. В тот период переговорами все и ограничилось. Был выявлен целый ряд препятствий для сотрудничества с компанией «Фиат». Сейчас эти препятствия устранены. Ряд ограничений возник в тот период, когда компания «Фиат» была приобретена концерном «Дженерал моторс».

На вопрос о сферах будущего сотрудничества с компанией «Фиат» после устранения имевшихся препятствий Манучехр Мантеги ответил, что, как правило, переговоры по подобным вопросам продолжаются в течение 1-2 лет и, поскольку компания «Топ ходроу» уже в течение трех лет обсуждает с компанией «Фиат» вопрос о производстве пяти моделей легковых автомобилей, АГ «Иран ходроу» будет сотрудничать с компанией «Фиат» в области производства коммерческих автомобилей.

Далее был затронут вопрос о народном автомобиле, который АГ «Иран ходроу» намеревается производить при участии Организации Исламская конференция. Цена такого автомобиля должна составлять от 6 до 8 тыс.долл. В этой связи корреспондент агентства ИСНА спросил Манучехра Мантеги, имеется ли здесь в виду реализация совместного проекта с компанией «Чери» по производству автомобиля «Чери S21». Гендиректор АГ «Иран ходроу» дал отрицательный ответ и пояснил, что прежде всего свою точку зрения должна выразить Организация Исламская конференция, а уже после этого модель автомобиля, который будет производиться, назовет АГ «Иран ходроу». Следует немного подождать.

Манучехр Мантеги отметил, что производство народного автомобиля на предприятиях АГ «Иран ходроу» начнется с 2009г. Iran.ru, 2.7.2008г.

— 1 июля т.г. исполнительный директор компании «Сайпа Дизель» Али Малек выступил на торжественной церемонии начала серийного производства трех новых моделей грузовиков и рассказал о состоянии и перспективах производства коммерческих автомобилей на заводе этой компании.

По его словам эта компания производит 24 вида готовой продукции, а в 1387 иранском году (20.03.08-20.03.09) представит на автомобильный рынок Ирана еще 12-13 новых моделей автомоби-

лей. В I кв. 1387г. (20.03-20.06.08) объем производства на заводе компании вырос на 65%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Предполагается, что в этом году компания произведет 6 000 коммерческих автомобилей. Важным условием этого результата является получение льготного государственного кредита в 3 590 млрд. риалов (392 млн.долл.).

Если Организация по обслуживанию автомобильного транспорта и дорог выполнит свои обязательства по предоставлению кредита, то компания примет меры по замене 4 000 старых грузовиков и тягачей.

Малек отметил, что в Иране эксплуатируется 100 тыс. старых грузовиков. Четвертая программа социально-экономического развития Ирана (на 2005-10гг.) предусматривает сокращение срока эксплуатации коммерческого транспорта (грузовиков, автобусов и т.д.) с 22,6 до 12 лет.

Государственная программа обновления грузового автотранспорта Ирана предусматривает ежегодный вывод из эксплуатации 25 000 старых грузовиков. Если эта программа будет выполняться, то ежегодная экономия по топливу только на 1 грузовике составит 441 млн. риалов (48 207 долл.), а на 25 000 — 11 трлн. риалов (1 202 млн.долл.). При расчетах учитывалось то, что ежегодно каждый грузовик в Иране проходит 105 тыс.км., а разница в потреблении топлива между старым и новым современным грузовиком составляет 43 л. на 100 км. Iran.ru, 2.7.2008г.

— 1 июля т.г. вице-президент ИРИ по исполнительным вопросам Али Саидлу принял участие в торжественной церемонии ввода в эксплуатацию новой линии для серийного производства современных грузовиков на заводе компании «Сайпа Дизель». После окончания церемонии он встретился с журналистами и ответил на ряд актуальных вопросов.

Саидлу высоко оценил значение национальной автомобильной промышленности в развитии экономики и международной торговли страны. По его словам, в прошлом году впервые стоимость «нефтяного» экспорта выросла до уровня 50% стоимости всего импорта Ирана. На долю автомобильной промышленности приходится 3,4% ВВП Ирана.

Саидлу также сообщил, что правительство ИРИ большое значение придает программе обновления автомобильного транспорта страны. Поставлена задача скорейшего вывода из эксплуатации всех грузовиков, имеющих возраст более 25 лет. Решение этой задачи позволит сэкономить топливо, сократить загазованность городов и повысить безопасность автомобильного транспорта. Iran.ru, 2.7.2008г.

— Представитель АГ «Иран ходоу» в Афганистане Сераджэдин Арйуби сказал, что со II пол. 2007г. в Афганистан было продано 100 автомобилей «Саманд». В будущем году число экспортируемых машин этой марки увеличится до 4 тыс.

По словам Сераджэдина Арйуби, афганцы отдадут предпочтение иранской продукции, и автомобили «Саманд», несмотря на довольно малый срок их присутствия на рынке Афганистана, пользуются большим спросом у афганских потребителей. Автомобили поставляются в Афганистан без каких-либо ограничений.

Представитель АГ «Иран ходоу» в Ашхабаде Сейед Али Мирдамадиян сообщил, что продукция «Иран ходоу» активно поставляется в такие страны как Туркмения, Таджикистан, Узбекистан и Казахстан. В соответствующих областях ведется активное сотрудничество с компанией «Иран ходоу дизель». В прошлом году общая сумма сделанных Туркмении предложений по поставкам иранских автомобилей составила 31 млн.долл.

Представитель АГ «Иран ходоу» в Таджикистане Аббас Фатеми сообщил, что в Таджикистан запланировано поставить 2 тыс. легковых автомобилей. Получены заказы на 600 автомобилей, и 250 из них уже поставлены. Из 600 заказанных автомашин 500 предназначены для использования в качестве такси, и после открытия компании «Талко такси» эти автомобили пополнят городской автопарк Таджикистана. Iran.ru, 2.7.2008г.

— 1 июля т.г. на заводе компании «Сайпа Дизель» состоялась торжественная церемония ввода в эксплуатацию новой производственной линии для грузовиков, соответствующих стандартам «Евро — 3»: среднего грузовика нового поколения с 6-цилиндровым двигателем мощностью 280 л.с. и двух седельных тягачей «Вольво» (FH 480 и FH440) с двигателями мощностью 480 и 440 л.с. На этой церемонии присутствовали вице-президент ИРИ по исполнительным вопросам Али Саидлу и исполнительный директор автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа» Мехредад Базрпаш.

Базрпаш в своем выступлении отметил, что начало серийного производства коммерческих автомобилей нового поколения имеет большое значение, прежде всего, для государственных и муниципальных органов Ирана, которые активно осуществляют программу обновления грузового автотранспорта страны.

По его словам, программа развития АГ «Сайпа» предусматривает постоянный рост объемов и качества производства. В 2011г. на заводах группы будет произведен 1 млн. автомобилей различного назначения, из которых 20% будут отправлены на экспорт. Iran.ru, 1.7.2008г.

— Подписано оглашение о поставке в Азербайджан 10 тыс. автомобилей «Саманд». В подписании соглашения принимали участие гендиректор компании «Иран ходоу», гендиректор Банк развития экспорта Ирана и представитель азербайджанской стороны.

В ходе церемонии подписания соглашения заместитель генерального директора компании «Иран ходоу» по вопросам экспорта Кейван Ходжасте сообщил корреспонденту агентства ИСНА, что контракт на поставки 10 тыс. автомобилей «Саманд», которые будут собираться на предприятии в Азербайджане, подписан тремя сторонами: компанией «Иран ходоу», азербайджанской компанией «Элит» и Банком развития экспорта Ирана в качестве гаранта финансового обеспечения проекта.

По словам Кейвана Ходжасте, кредит покупателю, т.е. азербайджанской стороне, уже предоставлен. Комплекующие будут направляться в Азербайджан, и там будет осуществляться сборка автомобилей.

Предприятие по сборке автомобилей «Саманд» существует в Азербайджане уже два года. Первоначально планировалось, что производительная

мощность предприятия составит 5 тыс. автомобилей в год, однако сложились условия, при которых стало возможным увеличить объемы производства. Названный контракт оценивается в 73 млн.долл.

По поводу цены на экспортируемые автомобили и вопросов, связанных с тем, что эти автомобили продаются по низким ценам, Кейван Ходжасте пояснил, что на внешних рынках существует жесткая конкуренция. В России и Азербайджане иранские автомобили продаются по более высоким ценам, чем в самом Иране. В России «Саманд» стоит 16,5 тыс.долл. В Азербайджане цены такие же.

Гендиректор Банка развития экспорта Ирана Парвизиян по поводу проектов, которые реализуются при сотрудничестве с компанией «Иран ходроу», сказал, что банком осуществляется финансовое обеспечение строительства предприятия компании «Иран ходроу» в Сенегале (проект оценивается в 50 млн.долл.). Рассматривается вопрос о финансовом обеспечении части проекта по созданию совместного предприятия компаний «Иран ходроу» и «Сайпа» в Венесуэле. В качестве совместного проекта можно рассматривать и поставки автомобилей «Саманд» в Азербайджан.

Глава представляющей азербайджанскую сторону компании «Элит» Али Авсан подчеркнул, что в Азербайджане существует свободный автомобильный рынок и, если какая-либо страна захочет продавать свои автомобили даже на 500 долл. дороже их реальной стоимости, сразу же начнутся поиски других вариантов приобретения автомобилей. На данный момент цена «Саманда» на азербайджанском рынке составляет 14 тыс.долл. Iran.ru, 1.7.2008г.

– Начальник Центра разработки новой продукции автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Иран Ходроу» Мохаммад Камджу сообщил ИРНА, что специалисты АГ «Иран Ходроу» продолжают работы по расширению модельного ряда автомобильной продукции этой группы. До конца 1387 иранского года (20.3.08-20.3.09) на автомобильный рынок Ирана поступят три новые модели легкового автомобиля «Саманд».

Первая модель будет представлена на автомобильном рынке в конце сент. т.г. Эта модель отличается обновленным кузовом, в котором изменено 50 деталей. Вторая модель будет представлена на автомобильном рынке в начале сент. т.г. На этой модели установлена французская автоматическая коробка передач AL 4. Этот автомобиль в ходе испытаний успешно преодолел 40 тыс.км. по дорогам Ирана. Разновидностью этой модели будет автомобиль «Саманд» с автоматической коробкой передач и газовым двигателем EF 7.

Третья модель с дизельным двигателем будет представлена на автомобильном рынке Ирана позднее, т.к. компания «ИПКО» еще не выбрала оптимальный дизельный двигатель. Предполагается, что этот будет один из дизельных двигателей компаний «Пежо» и «Рено».

Камджу также сообщил, что в этом году на международном автомобильном рынке будет представлен легковой автомобиль «Пежо – 206 SD» с дизельным двигателем. Эта модель является совместной разработкой специалистов компаний «Иран Ходроу» и «Пежо». Этот автомобиль на

иранском автомобильном рынке продаваться не будет, т.к. в Иране не производится высококачественное дизельное топливо, отвечающее требованиям дизельного двигателя этого автомобиля. Iran News, 27.6.2008г.

– 29 июня т.г. в районе г.Бам, административного центра одноименной губернии, расположенной на востоке провинции Керман, состоится торжественная церемония ввода в эксплуатацию автобусного завода частной компании «Арак Дизель», являющейся дочерним предприятием автомобилестроительной промышленной группы «Керман Ходроу». На этой церемонии будет присутствовать замминистра промышленности и рудников ИРИ, руководитель Организации развития и модернизации промышленности Ирана Ахмад Калébани.

Исполнительный директор компании «Арак Дизель» Ахмад Ниям сообщил ИРНА, что проектная мощность этого завода является 2 тыс. городских автобусов (с одной или двумя кабинами водителей) в год. На заводе будет занято 2 тыс.чел., что имеет большое социально-экономическое значение для этого отдаленного района. Этот проект пользуется полной поддержкой у местной администрации. Iran News, 27.6.2008г.

– Директор АГ «Иран ходроу» Манучехр Мантеги заявил о том, что проводится совещание с участием представителей АГ «Иран ходороу», работающих в 30 странах. Говоря о целях проведения совещания, Манучехр Мантеги отметил, что данное мероприятие проводится для выработки стратегической линии экспортной деятельности промышленной группы и информирования зарубежных представителей о возможностях крупнейшего на Ближнем и Среднем Востоке автомобилестроительного объединения по созданию, производству и экспорту автомобильной техники.

Манучехр Мантеги сообщил, что АГ «Иран ходроу» имеет 44 представительства по продажам и послепродажному обслуживанию автомобилей в 35 странах и 6 зарубежных филиалов по производству иранских автомобилей на четырех континентах. До прошлого года на 40 зарубежных рынков было поставлено более 75 тыс. различных моделей автомобилей производства АГ «Иран ходроу». В текущем году экспорт запланирован в объеме 80 тыс. автомобилей.

Манучехр Мантеги выразил надежду на то, что совещание зарубежных представителей АГ «Иран ходроу» и их посещение производственных предприятий позволит еще лучше продемонстрировать всему миру истинное лицо Ирана и АГ «Иран ходроу».

Совещание зарубежных представителей АГ «Иран ходроу» будет проводиться 28-30 июня т.г. Iran News, 26.6.2008г.

– По сообщению агентства ИРИБ, заместитель директора АГ «Иран ходроу» по экспорту и внешним связям Кейван Ходжасте сказал, что в 1387г. (20.03.08-20.03.09) на экспорт будет отправлено 80 тыс. легковых автомобилей. Часть из них будет поставляться в комплектации SKD, а часть – в комплектации CBU. Экспортными моделями иранского производства являются автомобили «Саманд», «Пежо-206», «Пежо-405», «Пежо-Парс», «Сорен» и «Пежо-Роа», которые поставляются на рынки через дилерские сети АГ «Иран ходроу» и концерна «Пежо».

Экспорт является одним из важнейших направлений деятельности любой компании. Ведение экспортных операций свидетельствует о том, что руководство предприятия ставит перед собой задачи выхода на мировые рынки и повышения конкурентоспособности собственной продукции. Благодаря своевременной ориентации административного и рабочего коллектива компании на решение экспортных задач, с середины 1383г. (21.03.04-20.03.05) экспортный показатель деятельности «Иран خودرو» начал заметно расти.

Заместитель директора АГ «Иран خودرو» отметил, что в 1384г. (21.03.05-20.03.06) на экспорт было отправлено 5400 легковых автомобилей, однако быстрый рост производства и появление благоприятных условий для выхода «Иран خودرو» на международную торговую арену способствовали тому, что в различные страны экспортировано уже 75 тыс. автомобилей. Свыше 45 тыс. автомобилей из названного количества было экспортировано в 1386г. (21.03.07-19.03.08), что свидетельствует о 100% увеличении объема экспорта в год.

Отмечая растущую популярность в мире торговой марки и дилерской сети компании «Иран خودرو», Кейван Ходжасте сказал, что в будущем году экспортная деятельность компании будет сосредоточена на автомобилях «Саманд» и «Сурен». Главным образом экспортируются «Пежо-206SD» и «Саманд», а на остальную продукцию приходится 10% экспорта.

Говоря о сотрудничестве компании «Иран خودرو» в области экспорта с зарубежными партнерами, Кейван Ходжасте отметил, что экспортом автомобилей «Пежо-206SD» занимается сама компания «Пежо». Совместно с этой компанией подготовлен проект по изменению внешнего вида автомобилей «Пежо-206» с типом кузова «хэчбек» и «Пежо-206SD». Эти модели уже находятся на стадии производства. Новые автомобили поступят на рынок в середине 2009г.

Заместитель директора АГ «Иран خودرو» сказал, что более 90% иранского автомобильного экспорта приходится на страны Ближнего Востока и Северной Африки, такие как Сирия, Ирак, Алжир и Египет, а также на Азербайджан, Россию, Украину, Белоруссию, Турцию, Туркмению, Грузию и Казахстан. Кроме этого, иранские автомобили экспортируются в Восточную Европу (в Болгарию). Подписаны соответствующие контракты с Боснией, ведутся переговоры с Сербией.

Охарактеризовав экспорт как залог долгосрочной рентабельности и основу экономического роста, Кейван Ходжасте отметил, что сейчас ведущие мировые автомобилестроители больше 70% своей продукции отправляют на экспорт. Даже автомобилестроители второго поколения, китайские производители, также предпринимают активные шаги по увеличению своего экспорта.

По словам Кейвана Ходжасте, экспортные поставки и получение определенной доли рынков в других странах ведут во всех компаниях к увеличению объема продаж и повышению эффективности производства всех видов основной продукции, а увеличение объема продаж на мировом рынке и успешная конкуренция с другими автомобилестроителями при прочих равных условиях ведут к укреплению доверия собственных акционеров, росту конкурентоспособности производимой про-

дукции и получению продукции с высокой добавленной стоимостью. Iran News, 26.6.2008г.

– 23 июля т.г. исполнительный директор автомобилестроительной промышленно группы (АГ) «Сайпа» Мехредад Базрпаш принял участие в торжественной церемонии ввода в эксплуатацию линии по производству обновленных корпусов легковых автомобилей «Зантия» (международное название «Сантья»). Этот проект получил название «Фейслифт» (Facelift).

В своем выступлении он сообщил, что через 10 дней на автомобильном рынке Ирана появится новая модель легкового автомобиля «Зантия» с измененным кузовом. На новой модели будут изменены фары и отдельные элементы кузова, в т.ч. багажник. Этот проект предусматривает увеличение модельного ряда, рост объемов продаж и увеличение доли АГ «Сайпа» на внутреннем автомобильном рынке Ирана.

После сообщения об осуществлении нового проекта объем продаж автомобилей АГ «Сайпа» вырос на 10%. Теперь на долю АГ «Сайпа» приходится 60% внутреннего рынка Ирана.

Базрпаш отметил, что рост популярности продукции АГ «Сайпа» объясняется рядом причин. Все новые модели автомобилей поступают на свободный автомобильный рынок Ирана и продаются сразу, без предоплаты. 800 представительств АГ «Сайпа» в Иране продают продукцию группы по единой цене. В случае создания искусственного дефицита и попыток продаж по завышенной цене эти представительства навсегда лишаются лицензии на продажу.

Автомобили «Зантия» по своим техническим характеристикам мало в чем уступают аналогичным импортным автомобилям, поэтому, когда государственные органы приняли решение о прекращении нормирования бензина для импортных автомобилей, спрос на иранские автомобили подобного класса значительно вырос.

АГ «Сайпа» производит продукцию высокого качества, поэтому обнаружение любых технических недостатков продукции является чрезвычайным происшествием, которое быстро расследуется для устранения и предупреждения подобных недостатков. На некоторых моделях автомобилей были обнаружены неисправные ремни безопасности. В ближайшее время представительства компании начнут их бесплатную замену.

Базрпаш также напомнил, что в прошлом году на заводах группы было произведено 540 тыс. автомобилей. В этом году объем производства будет увеличен на 15-20% и составит 700 тыс. автомобилей. Прогнозируемый спрос на автомобили АГ «Сайпа» в Иране превысит предложение на 20-25%. Iran News, 24.6.2008г.

– Иран и Россия достигли предварительной договоренности о совместном сооружении на иранской территории пассажирских самолетов марки «Ту», заявил в субботу заместитель исполнительного директора Организации авиационной промышленности Вооруженных сил Ирана Али Акбар Гази Моради. «После того, как специалисты из России ознакомились с нашими техническими возможностями и человеческим потенциалом в Организации авиационной промышленности, принадлежащей минобороны Ирана, строительство модернизированных пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214 в Иране стало в повестку дня»,

— сказал чиновник, слова которого приводит иранское информагентство «Фарс».

По его словам, Россия и Иран провели несколько раундов переговоров, в результате которых стороны пришли к предварительной договоренности о строительстве в ИРИ российских 210-местных пассажирских самолетов. Переговоры уже находятся на финальной стадии, отметил иранский представитель. «Всего в ближайшие 10 лет будет построено 100 самолетов, которые станут частью воздушного флота Ирана», - отметил Гази Моради.

По его словам, договор предусматривает различные стадии сооружения российских лайнеров, в т.ч. изготовление запчастей для них, монтаж, тестирование, а также создание в Иране совместного центра по ремонту, контролю и технической поддержки самолетов марки «Ту». «В ближайшем будущем договор между Ираном и Россией будет заключен», - выразил уверенность Моради.

В конце мая министр дорог и транспорта Исламской Республики Мохаммад Рахмати заявил, что Тегеран ведет с одной из российских компаний переговоры о сооружении в Иране самолетов марки «Ту».

В марте иранская газета Iran news сообщила, что Иран планирует в ближайшие 10 лет закупить у России 100 пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214. В случае успешной реализации сделки стороны могут подписать соглашение, предусматривающее поставку запчастей и ремонт самолетов, отмечало издание.

Позже представитель пресс-службы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) РФ рассказал, что контракт на поставку Ирану 100 российских пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214 может быть подписан в 2009г. Такая договоренность была достигнута в ходе визита делегации ОАК в Иран во главе с президентом корпорации Алексеем Федоровым весной этого года. Тогда стороны подписали меморандум о намерениях о возможной поставке 100 самолетов.

В течение трех месяцев с момента подписания меморандума о намерениях должен быть подготовлен проект контракта, который потом будет проходить согласование в компаниях и правительствах двух стран. Согласование будет проходить минимум полгода, уточнил представитель пресс-службы ОАК. Сумма контракта составляет около 2-2,5 млрд.долл.

При этом собеседник агентства отметил, что одним из условий подписания контракта будет подписание соответствующего межправсоглашения между Ираном и Россией. Представитель ОАК тогда предположил, Иран намерен организовать у себя лицензионную сборку самолетов марки «Ту». Emirates.SU, 21.6.2008г.

— Иран и Россия достигли предварительной договоренности о совместном сооружении на иранской территории пассажирских самолетов марки «Ту», заявил в субботу заместитель исполнительного директора Организации авиационной промышленности Вооруженных сил Ирана Али Акбар Гази Моради.

«После того, как специалисты из России ознакомились с нашими техническими возможностями и человеческим потенциалом в Организации авиационной промышленности, принадлежащей Минобороны Ирана, строительство модернизированных пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214 в

Иране стало в повестку дня», - сказал чиновник, слова которого приводит иранское информагентство «Фарс». По его словам, Россия и Иран провели несколько раундов переговоров, в результате которых стороны пришли к предварительной договоренности о строительстве в ИРИ российских 210-местных пассажирских самолетов. Переговоры уже находятся на финальной стадии, отметил иранский представитель.

«Всего в ближайшие 10 лет будет построено 100 самолетов, которые станут частью воздушного флота Ирана», - отметил Гази Моради.

По его словам, договор предусматривает различные стадии сооружения российских лайнеров, в т.ч. изготовление запчастей для них, монтаж, тестирование, а также создание в Иране совместного центра по ремонту, контролю и технической поддержки самолетов марки «Ту». «В ближайшем будущем договор между Ираном и Россией будет заключен», - выразил уверенность Моради.

В конце мая министр дорог и транспорта Исламской Республики Мохаммад Рахмати заявил, что Тегеран ведет с одной из российских компаний переговоры о сооружении в Иране самолетов марки «Ту». В марте иранская газета Iran news сообщила, что Иран планирует в ближайшие 10 лет закупить у России 100 пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214. В случае успешной реализации сделки стороны могут подписать соглашение, предусматривающее поставку запчастей и ремонт самолетов, отмечало издание.

Позже представитель пресс-службы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) РФ рассказал, что контракт на поставку Ирану 100 российских пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214 может быть подписан в 2009г. Такая договоренность была достигнута в ходе визита делегации ОАК в Иран во главе с президентом корпорации Алексеем Федоровым весной этого года. Тогда стороны подписали меморандум о намерениях о возможной поставке 100 самолетов.

В течение трех месяцев с момента подписания меморандума о намерениях должен быть подготовлен проект контракта, который потом будет проходить согласование в компаниях и правительствах двух стран. Согласование будет проходить минимум полгода, уточнил представитель пресс-службы ОАК. Сумма контракта составляет 2-2,5 млрд.долл. При этом собеседник агентства отметил, что одним из условий подписания контракта будет подписание соответствующего межправсоглашения между Ираном и Россией. Представитель ОАК тогда предположил, Иран намерен организовать у себя лицензионную сборку самолетов марки «Ту». РИА «Новости», 21.6.2008г.

— Руководитель проекта иранского национального автомобильного двигателя Мохаммад Зали сообщил, что во II пол. июля т.г. начнется серийное производство этого автомобиля. Проектная мощность сборочной линии составляет 250 тыс. двигателей в год. На проектирование и подготовку серийного производства двигателя было израсходовано 800 млрд. риалов (86 млн.долл.). По его словам, этот двигатель предназначен для установки на легковые автомобили.

Отличительной особенностью иранского национального автомобильного двигателя являются его экономичность, надежность и экологическая чистота. Двигатель может работать на бензине или

сжатом природном газе (CNG) и легко заводится при использовании газового топлива. Расход топлива у этого двигателя на 23-30% ниже, чем у аналогичных импортных моделей. Необходимость в капитальном ремонте двигателя может возникнуть только после 250 тыс.км. пробега автомобиля. Весь указанный период (до капремонта) двигатель может работать только на газовом топливе. Технические характеристики двигателя соответствуют международным стандартам «Евро-4».

80% комплектующих деталей двигателя изготавливается в Иране. Предполагается, что этот процент будет постоянно увеличиваться. Зали особо отметил, что серийное производство иранского национального автомобильного двигателя имеет не только экономическое, но и важное политическое значение, т.к. свидетельствует о стабильном росте экономической независимости страны и высоком уровне национальной автомобильной промышленности. Теперь Иран будет числиться в небольшом ряду развитых государств, которые могут самостоятельно проектировать и серийно производить современные автомобильные двигатели. Iran News, 18.6.2008г.

— Полномочный представитель исполнительного директора АГ «Иран хондроу» в России Хабиболла Мохаммади в интервью агентству ИРИБ в ходе визита в Иран представителей «Иран хондроу» в России сообщил, что российские покупатели высоко оценили продукцию АГ «Иран хондроу». В 35 российских городах действуют 44 представительства этой компании.

По словам Хабиболлы Мохаммади, «Иран хондроу» больше внимания уделяет внутреннему рынку, чем внешнему и в состоянии удовлетворить 35-40% заявок. Есть случаи, когда для получения заказанных клиентами автомобилей представителям компании приходится ждать своей очереди до двух месяцев.

Объясняя, почему местом сборки автомобилей была выбрана Белоруссия, полномочный представитель исполнительного директора «Иран хондроу» сказал, что причинами такого выбора явились низкие производственные затраты в этой стране, а также ее близость к таким важным с точки зрения сбыта продукции странам как Россия, Латвия, Литва, Польша и Украина.

Хабиболла Мохаммади также сообщил, что у «Иран хондроу» есть планы построить покрасочный и кузовной цеха и увеличить производство автомобилей «Саманд» на предприятии в Белоруссии до 60 тыс.ед. в год. Это позволит увеличить экспорт автомобилей в страны указанного региона.

Представитель исполнительного директора «Иран хондроу» отметил, что производство автомобилей ведется с учетом климатических условий стран-импортеров продукции компании. Iran News, 18.6.2008г.

— Торговый представитель АГ «Иран хондроу» в России Халим Билалов, прибывший в Иран вместе с другими представителями компании в России, сообщил, что за последние три года, в течение которых в различных российских городах были открыты офисы продаж автомобиля «Саманд», в России было продано 11 тыс. автомобилей этой марки. Эта цифра говорит о том, что иранский «Саманд» понравился россиянам.

По словам Халима Билалова, несмотря на то, что «Саманд» недавно появился на российский

рынок, в рейтинговом списке продаваемых автомобилей он занимает 34 место.

Срок гарантийного обслуживания автомобиля составляет три года после приобретения, что соответствует 100 тыс.км. пробега. Российские покупатели очень довольны работой сервисных центров послепродажного обслуживания. Основными конкурентами «Саманда» на российском рынке являются японские, китайские и корейские автомобили.

Халим Билалов отметил, что, увеличив количество своих предложений и центров технического обслуживания, АГ «Иран хондроу» сможет повысить уровень продаж своей продукции в России, не отстать от основных конкурентов и занять достойное место на российском автомобильном рынке. Iran News, 18.6.2008г.

— Представители компании «Иран хондроу», занимающиеся продажами иранских автомобилей в России, во время встречи с директором названной иранской компании Манучехром Мантеги высказали целый ряд предложений, в т.ч. о строительстве в России предприятия по производству автомобилей «Саманд».

Названные представители обратились с просьбой о расширении модельного ряда поставляемых в Россию автомобилей, увеличении объемов поставок автомобилей и запасных частей к ним и экспорте в Россию автомобилей «Пежо 206» с багажным отделением с иранским национальным брендом.

Выслушав перечисленные предложения, Манучехр Мантеги отметил, что в возглавляемой им компании постоянно уделяется внимание таким вопросам, как регулярные поставки автомобилей в Россию, отправка в достаточном количестве необходимых запасных частей, расширение модельного ряда экспортируемых автомобилей и своевременное реагирование на потребности рынка.

Представителям компании «Иран хондроу», занимающимся продажами иранских автомобилей в России, Манучехр Мантеги предложил снова приехать в Иран в марте 2009г. и ознакомиться с новыми моделями автомобилей компании. Iran News, 17.6.2008г.

— Исполнительный директор автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Иран Хондроу» Манучехр Мантаки сообщил, что обещанные легковые автомобили «Тандер — 90» могут быть поставлены клиентам в течение 100 дней при условии тесного сотрудничества со стороны французской компании «Рено-Парс».

По его словам, предполагается, что с 1 июля т.г. объем производства автомобилей «Тандер — 90» на заводе этой промышленной группы вырастет до 200 ед. в сутки, что возможно только при достаточных поставках комплектующих деталей французскими партнерами.

В 1385 иранском году (21.3.06-20.3.07) эта промышленная группа произвела предварительную продажу 50 000 легковых автомобилей «Тандер — 90», из которых 29 000 уже поставила своим клиентам, а 21 000 осталась должна. В иранской прессе отмечалось, что предварительная продажа 50 000 автомобилей «Тандер — 90» была открытой аферой со стороны руководства АГ «Иран Хондроу», которое заранее знало, что не сможет выполнить свои обязательства по своевременной поставке автомо-

билей клиентам. Пользуясь покровительством в руководстве страны, руководство этой промышленной группы имеет возможность безнаказанно два года прокручивать полученные деньги в банках.

Ранее также сообщалось о пренебрежении государственными интересами руководством этой группы при управлении крупнейшим иранским вагоностроительным заводом «Вагон Парс». Как известно, несколько лет тому назад АГ «Иран Ходроу» приобрела контрольный пакет вагоностроительной компании «Вагон Парс» и под разными предложениями заморозила ряд программ, направленных на развитие производства подвижного состава (прежде всего, локомотивов) и, соответственно, ж/д транспорта в Иране. В результате, автомобильная промышленность и автомобильный транспорт Ирана развивались невиданными темпами, а правительство ИРИ вынуждено было тратить несколько дополнительных млрд.долл. в год государственных дотаций на закупку на внутреннем рынке и импорт автомобильного топлива.

Исполнительный директор компании «Иранские железные дороги» оказался порядочным человеком и не побоялся выступить на нескольких международных транспортных конференциях с обвинениями в адрес руководства АГ «Иран Ходроу». Он своего добился: АГ «Иран Ходроу» вынуждена была продать контрольный пакет компании «Вагон Парс». Его самого уволили, а в руководстве АГ «Иран Ходроу» никто не пострадал. Теперь правительство ИРИ пытается компенсировать понесенные миллиардные убытки за счет дополнительных государственных инвестиций в развитие ж/д транспорта. Iran News, 17.6.2008г.

— По сообщению ИРНА со ссылкой на данные пресс-службы автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа», в I кв. 1387 иранского года (20.03-20.06.08) объем производства грузовиков различного назначения на заводе автомобилестроительной компании «Сайпа Дизель» вырос более чем в 6 раз, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В сообщении отмечается, что объем производства тяжелых грузовиков и специализированных машин (пожарных машин) вырос в два раза, а средних грузовиков — более чем 5 раз. Качество автомобильной продукции остается высоким и соответствует стандартам «Евро-4». В сообщении также отмечается, что компания «Сайпа Дизель» является дочерним предприятием АГ «Сайпа» и одним из крупнейших производителей грузовиков, трейлеров и микроавтобусов в Иране.

С прошлого года на автомобильном рынке Ирана отмечается повышенный спрос на экономичные грузовики и автобусы иранского производства. Iran News, 17.6.2008г.

— Исполнительный директор автомобилестроительной группы (АГ) «Иран ходроу» Манучехр Мантеги заявил, что для достижения экономического эффекта, обретения новых технологий в моторостроении, ориентирования производственной политики на изготовление моторов будущих поколений уровень производства отечественных двигателей необходимо довести до 500 тыс. агрегатов в год.

Манучехр Мантеги сообщил, что автомобиль «Саманд», оснащенный отечественным двигателем, прошел все этапы испытаний с весьма вы-

сокими результатами. При скорости 80-95 км/ч этот автомобиль с одним газовым баллоном прошел 364-384 км. Обладая такими возможностями, машина-такси в состоянии проработать целый день с одной заправкой. В случае нехватки топлива ее можно будет компенсировать 2-3 литрами бензина. Новый двигатель обладает более высокой приемистостью по сравнению с бензиновым аналогом и обеспечивает надежную управляемость автомобиля.

Манучехр Мантеги отметил, что другими преимуществами нового отечественного двигателя являются его соответствие экологическому стандарту «Евро 4», который будет введен в Иране с 2012г., а так же то, что после запуска в массовое производство он будет успешно конкурировать с бензиновыми двигателями на международном рынке.

По словам исполнительного директора «Иран ходроу», демонстрация этого двигателя на 10 международной выставке автомобильных двигателей в Германии свидетельствует о вступлении Ирана в число мировых обладателей передовых технологий моторостроения, большую часть которых сейчас представляют европейские государства.

Расходы на проект по производству этого отечественного двигателя составили 75 млрд. туманов (83 млн.долл.), трудозатраты — 1 млн. 159 тыс.чел.-часов.

В проекте также принимали участие иранские и иностранные конструкторы, компания «Сапко», Центр развития новой продукции АГ «Иран ходроу» и один из исследовательских центров Германии.

Манучехр Мантеги сказал, что семейство иранских двигателей составляют три модели. Первый двигатель был сконструирован и запущен в массовое производство четыре года назад при содействии одного из известных европейских исследовательских центров. Второй двигатель, установленный на автомобиле «Сурен», проходит в настоящее время испытания. В будущем году он также будет запущен в массовое производство.

Полученный опыт позволил иранским разработчикам провести практически весь комплекс проектно-конструкторских работ в самом Иране и создать третий двигатель объемом 1400 куб. см. Сейчас, благодаря накопленным разработкам, есть возможность создавать новые модели двигателей каждые три года.

По словам исполнительного директора АГ «Иран ходроу», срок эксплуатации отечественного двигателя составляет 10 лет. Если предположить, что за это время будет произведено 2 млн. 765 тыс. двигателей, что является лишь минимальным возможным количеством производства, и в качестве альтернативного топлива будет использоваться бензин по 20 центов за литр, то экономия валютных средств составит 11 млрд. 400 млн.долл. Iran News, 16.6.2008г.

— По сообщению агентства «Моудж», при тесном сотрудничестве между компанией «Иран ходроу» и министерством промышленности Беларуси в рамках второго этапа строительства предприятия по производству иранских автомобилей в Беларуси будет введено в эксплуатацию еще 18 производственных объектов. Это позволит значительно увеличить производство автомобилей «Саманд», которые будут широко представлены на рынках стран Центральной Европы.

Директор проекта по строительству предприятия компании «Иран хонроу» в Беларуси Хабиболла Мохаммади отметил, что в ходе второго этапа строительства предприятия предусматривается ввести в эксплуатацию покрасочный и кузовной цеха. Это позволит производить по десять автомобилей каждый час или, иными словами, на предприятии в Беларуси в год будет выпускаться 60 тыс. автомобилей «Саманд».

По словам Хабиболлы Мохаммади, предприятие по производству иранских автомобилей в Беларуси — это в т.ч. и европейское предприятие. Оно создает хорошую основу для широкого присутствия компании «Иран хонроу» на рынках в странах Восточной и Центральной Европы. Следует учитывать, что продукция предприятия названной иранской компании в Беларуси соответствует всем стандартам, которые применяются в этих странах.

Далее Хабиболла Мохаммади отметил, что производственные линии предприятия в Беларуси спроектированы таким образом, что имеется возможность при сотрудничестве с известными мировыми производителями наладить выпуск новых моделей автомобилей для их поставок на потребительские рынки.

Хабиболла Мохаммади выразил надежду на то, что с полным вводом в эксплуатацию предприятия в Беларуси коммерческая деятельность компании «Иран хонроу» в странах Европы и, в России вступит в новый этап. С учетом того приема, который был оказан автомобилю «Саманд» на автомобильном рынке России и других стран региона, можно с уверенностью утверждать, что национальный бренд Ирана ждет хорошее будущее. Iran News, 11.6.2008г.

— Министр дорог и транспорта Мохаммед Рахмати, затронув вопрос о программе строительства самолетов «ИрАн 140», заявил, что с минобороны и поддержки вооруженных сил Ирана подписано соглашение, согласно которому в ближайшее время состоится передача авиационным компаниям страны первой партии названных самолетов.

Мохаммед Рахмати отметил, что самолеты данного типа будут эксплуатироваться на местных линиях и они предназначаются для перевозки 52 пассажиров.

Далее министр отметил, что в стране нет возможности передачи крупных и международных аэропортов частному сектору в полном объеме. На данный момент в министерстве дорог и транспорта подготовлена программа приватизации 20 аэропортов, которые находятся в ведении компании по эксплуатации аэропортов страны. Первым государственным аэропортом, который будет передан частному сектору, станет аэропорт в Рамсере.

По словам Мохаммеда Рахмати, в стране эксплуатируется 60 аэропортов, общая численность персонала которых составляет 2,5 тыс.чел., и из 9 иранских авиакомпаний 7 принадлежат частному сектору. Согласно решению правительства, ведется подготовка к приватизации авиакомпаний Нота и Iran Air Tour.

Затронув вопрос о переговорах иранских авиакомпаний о закупке 25 самолетов Туполев, Аэробус и Боинг, Мохаммед Рахмати сказал, что Иранская авиационная компания введет в эксплуатацию новые самолеты после завершения предусмотренной законодательством процедуры оформле-

ния необходимой документации и получения соответствующих лицензий.

Как отметил министр, на долю авиационного транспорта приходится 3% всех пассажирских и грузовых перевозок в стране. Скорость перевозок по воздуху не сопоставима со скоростью перевозок другими видами транспорта. С этой точки зрения авиационный транспорт имеет очень большое значение.

По иранскому законодательству, все авиационные заводы, где производятся пассажирские самолеты с числом посадочных мест более 50 (в самолете «ИрАн-140» 52 посадочных места) передаются под управление минобороны ИРИ. Украинский авиазавод в Шахиншахре (севернее Исфагана), где производятся пассажирские самолеты «ИрАн-140», является военным. На базе этого пассажирского самолета иранские специалисты разработали проекты военно-транспортного самолета и самолета базовой патрульной авиации (БПА), который сменит старые американские самолеты БПА — P3F «Орион». Iran News, 10.6.2008г.

— 8 июня т.г. в Тегеране прошло ежегодное собрание акционеров автомобилестроительной компании «Парс Хонроу», которая входит в состав автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Сайпа». На этом собрании присутствовал исполнительный директор компании «Сайпа» и член совета директоров компании «Парс Хонроу» Мехредад Базрпаш. Основной темой собрания были итоги прошлого года и нынешнее финансовое положение компании.

В докладах представителей администрации компании отмечалось, что в 1386 иранском году (21.03.07 — 19.03.08) объем производства автомобилей вырос на 10%, по сравнению с пред. г., и составил 202 605 ед. Объем продаж вырос на 23% и составил 5 914 млрд. риалов (647 млн.долл.), а чистый доход компании (после выплаты налогов) составил 1 160 млрд. риалов (127 млн.долл.).

В номенклатуре производства компании основное место занимают легковые автомобили «Максима», «Прайд», «Сайпа-141», «Меган», «Тандер-90», «Мурано» и др. Продукция компании пользуется устойчивым спросом на внутреннем рынке страны.

Основным акционером компании «Парс Хонроу» является компания «Сайпа», на долю которой приходится 62% акций. Iran News, 10.6.2008г.

— По сообщению Иранской тракторостроительной компании (ИТК), за первые 10 месяцев 1386 иранского года (с 21.3.2007г.) ею было произведено 19 тыс. тракторов. Максимальное количество производимых ею за сутки тракторов составило 155 шт. (при обеспечении достаточного количества комплектующих этот показатель может быть увеличен до 200 шт.), а за неделю — 900 шт. Прирост производства тракторов за указанный период по сравнению с пред.г. составил 9%, а отгрузок — на 27,7% (в готовом виде и машинокомплектами отгружено почти 23,4 тыс. машин).

В начале 2008г. на Тебризском тракторостроительном заводе, головном предприятии ИТК, впервые в стране началось массовое производство легких тракторов модели «240» мощностью 47 л. с., предназначенных для широкого спектра работ в сельском хозяйстве на малых земельных участках. При ежегодном производстве до 5 тыс. тракторов не только будут удовлетворены не только внутрен-

ние потребности Ирана в такой технике, но и станет возможной поставка на экспорт до 1 тыс. легких тракторов ежегодно. Помимо модели «240», на Тебризском заводе производятся с/х тракторы еще 6 типов с двигателями разной мощности.

За прошедший 1386г. (21.3.2007г. – 19.3.2008г.) на Тебризском тракторостроительном заводе произведено 30 тыс. легких и тяжелых тракторов, 10 тыс. из которых отправлены на экспорт в 31 страну. Тебризская тракторостроительная компания, освоив технологии производства тракторов различного назначения, построила сборочные линии в пяти зарубежных странах, в т.ч. в Судане, Венесуэле и Азербайджане. В ближайшее время такие сборочные линии будут введены в эксплуатацию в Уганде и Зимбабве.

В марте 2008г. состоялось подписание договора о совместном финансировании проекта иранского тракторосборочного завода в Зимбабве. Партнерами являются две иранские инвестиционные компании и «Компания промышленных инвестиций Зимбабве». Проектная мощность нового завода составит 5 тыс. тракторов в год. Это уже второе (после текстильного комбината) построенное при содействии Ирана крупное промышленное предприятие на территории данной африканской страны.

В Таджикистане СП «Тадж-Иран» с участием ИТК построило тракторный завод проектной мощностью 500 тракторов в год. Это позволило сократить на 25% стоимость иранских тракторов, т.к. указанная компания освобождена от таможенных сборов и государственных налогов. На сборочной линии выпускаются тракторы моделей «285», «399» и «930». Стоимость этого совместного проекта оценивается в 10 млн.долл., при этом начальные капиталовложения составили 4 млн.долл. Доля ИТК в этом проекте составила 51%, а таджикской компании «Хумо» – 49%. Предполагается, что после дополнительных инвестиций с 2009г. мощность завода достигнет 2 тыс. тракторов в год.

Одной из проблем сельского хозяйства Таджикистана является нехватка тракторов и специального навесного оборудования. По данным министерства сельского хозяйства страны, потребность аграрного сектора в тракторах составляет 32 тыс. тракторов, в то время как их парк не превышает 19 тыс.; срок эксплуатации 57% парка превышен в несколько раз. В период СССР тракторный парк Таджикистана обновлялся на 2,5-3 тыс.шт. ежегодно.

Компания по производству тракторных двигателей, являющаяся дочерним предприятием Тебризского тракторного завода, производит 3-, 4- и 6- цилиндровые тракторные двигатели и часть этой продукции отправляет на экспорт. В 1384г. компания наладила серийное производство трех новых типов экономичных двигателей для оснащения 1 тыс. тракторов для экспорта в Турцию. В

1385г. ее поступления, по оценке, достигли 47,5 млн.долл. Ежегодно эта компания поставяет до 2 тыс. тракторных двигателей сирийской компании «Аль-Фурат». Комплекующие для тракторных двигателей поставляются в Великобританию, Италию и ЮАР.

Недавно компания получила заказ на поставку своих тракторных двигателей в Пакистан (до 600 шт. ежегодно). Иранские компании расширяют сотрудничество с Северо-западной провинцией

Пакистана, где они готовы построить предприятия по производству автомобильной техники, автомобильных деталей и комплектующих, а также тракторной техники.

В 1386г. (21.03.2007г. – 19.03.2008г.) на «Тракторном заводе Урмия» (г.Урмия, пров. Западный Азербайджан) намечалось произвести 1,5 тыс. садовых тракторов. Эти машины благодаря низкой цене и хорошему качеству, являются конкурентоспособными как на внутреннем, так и внешнем рынках. Значительная часть продукции завода отправляется на экспорт. В Сирию, Ливан, Афганистан, Ирак и Турцию в указанном году было отправлено 150 садовых тракторов общей стоимостью 1,5 млн. евро, в Венесуэлу – 200 тракторов стоимостью до 2 млн. евро. В перспективе продукция этого завода будет экспортироваться в Азербайджан, Иорданию, Ливию и Алжир.

«Тракторостроительная компания Курдистана» в Сенендедже в 1386г. планировала произвести 6,5 тыс. тракторов, в т.ч. 2 тыс. полноприводных. При этом существующие мощности позволяют увеличить производство до 8 тыс.шт. в год. Модельный ряд тракторов включает 4 модели, в т.ч. промышленную, сельскохозяйственную, полноприводную и FM 285.

Компания Rakhshkhodro Diesel (Иран) в марте 2008г. провела переговоры с министерством промышленности и торговли Татарстана, где были рассмотрены совместные проекты. Иранская компания, которая собирает в Иране российские грузовики, планирует расширить сотрудничество с ОАО «Камаз» и организовать производство в ОЭЗ «Алабуга» тракторов малой мощности. Rakhshkhodro Diesel намерена в ближайшее время конкретизировать свои предложения и подготовить соответствующую документацию. БИКИ, 10.6.2008г.

– 10 лет назад встал вопрос о создании в Иране центра дорожных испытаний, однако в силу разных причин такой центр до сих пор не создан. В основном, испытания иранских автомобилей проводятся за границей, и только незначительная часть – в самом Иране. Потребность в центре дорожных испытаний испытывают разные организации и компании. В конце концов, было принято решение о том, что строительством центра займется Организация развития и модернизации промышленности, компании «Иран ходроу» и «Сайпа», другие заинтересованные учреждения при содействии со стороны вновь создаваемого Центра дорожных испытаний.

Примерно пять лет назад была создана специальная компания для реализации данного проекта, однако основная проблема связана с отводом земельного участка. Этот вопрос до сих пор не решен. Пока обсуждены только чисто технические вопросы, и проведены предварительные переговоры.

Ранее заместитель руководителя Организации развития и модернизации промышленности заявлял, что намечены для приобретения под названный центр 3-4 земельных участка. В этой связи министр промышленности и рудников направил письмо министру с/х джихада с просьбой о содействии в приобретении одного из этих участков, поскольку они находятся в пользовании Организации природных ресурсов и лесов и находятся в районе г. Эштехард провинции Тегеран. По последним данным, между министерствами имеется

устная договоренность о выделении названных участков под данный проект.

Что касается расходов на реализацию проекта, то поскольку земельный участок пока не выделен, произвести полную оценку не представляется возможным. Эти расходы должны составить 50 млрд. туманов (55 млн.долл.). На строительство центра потребуется 3г. Iran News, 7.6.2008г.

– Иранский автомобильный концерн Iran Khodro перечислил почти 3,9 млн.долл. за 40% акций ЗАО «Юнисон», которое осуществляет сборку легковых автомобилей Samand. По словам гендиректора белорусского предприятия Дмитрия Егорова, эта сумма полностью соответствует ранее заключенным договорам. «Процедура регистрации занимает около месяца, но думаю, что Iran Khodro станет акционером нашей компании раньше», – передает БелТА слова Дмитрия Егорова.

В результате сделки доли уставного капитала предприятия «Юнисон» распределятся следующим образом: 40% акций будет принадлежать Iran Khodro, 26% – министерству промышленности Беларуси, 23% – английской компании FENOX, 11% – ЗАО «Юнисон».

Ранее Телеграф сообщал, что в мае 2007г. ЗАО «Юнисон» и Iran Khodro подписали соглашение о расширении производства иранских автомобилей Samand под Минском. Документ предполагает, что в будущем белорусский производитель выйдет на производство десяти автомобилей в час.

Компания Iran Khodro основана в 1962г. с целью управления заводами, занимающимися производством, продажей и обеспечением различных автомобилей запчастями. Сейчас это крупнейший в Иране производитель легковых автомобилей, автобусов и микроавтобусов. Iran Khodro является партнером ЗАО «Юнисон», которое осуществляет сборку легковых автомобилей Samand. В 2007г. на белорусском заводе собрано 300 иранских автомобилей этой марки. По прогнозам, в перспективе годовой объем производства составит 60 тыс. автомобилей. Iran News, 6.6.2008г.

– По сообщению агентства «Моудж» со ссылкой на «Рэйтерс», китайская компания Chongqing Changan, которая при сотрудничестве с компанией «Форд» производит в Китае автомобили, в рамках программы по развитию планирует осуществить инвестиционный проект в Иране. С будущего года в Иране начнется сборочное производство автомобилей Venní названной китайской компании.

Партнером китайской компании в Иране станет компания по развитию промышленного производства «Парс». На первом этапе планируется производить 50 тыс. автомобилей Venní в год. В дальнейшем объем производства будет доведен до 250 тыс. автомобилей. Китайская компания Chongqing Changan помимо «Форда» сотрудничает также с японской «Маздой». Как и другие китайские компании, она ставит перед собой задачу выйти на зарубежные рынки. Iran News, 3.6.2008г.

– По сообщению агентства ИРИБ со ссылкой на пресс-службу министерства промышленности и рудников в месяце ордибехшт произведено 107 тыс. 776 автомобилей, что на 2% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В указанный период было произведено 1054 автомобилей повышенной проходимости (рост 48%), 363

автобусов (рост 52%), 89,1 тыс. легковых автомобилей (рост 2%). Iran News, 2.6.2008г.

– Тегеран ведет с одной из российских компаний переговоры о сооружении в Иране самолетов марки «Ту», сообщил в субботу министр дорог и транспорта Исламской Республики Мохаммад Рахмати. «У нас есть проект по строительству пассажирских самолетов. Он связан с сооружением самолетов марки «Ту» при содействии одной российской компании», – заявил Рахмати, слова которого приводит иранское информагентство «Фарс».

По словам министра, переговоры на этом направлении находятся на начальном этапе. Рахмати не стал конкретизировать, с какой из компаний РФ намерен сотрудничать Тегеран в строительстве пассажирских самолетов «Ту».

В марте иранская газета Iran news сообщила, что Иран планирует в ближайшие 10 лет закупить у России 100 пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214. В случае успешной реализации сделки стороны могут подписать соглашение, предусматривающее поставку запчастей и ремонт самолетов, отмечало издание.

Позже представитель пресс-службы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) РФ рассказал, что контракт на поставку Ирану 100 российских пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214 может быть подписан в 2009г. Такая договоренность была достигнута в ходе визита делегации ОАК в Иран во главе с президентом корпорации Алексеем Федоровым весной этого года. Тогда стороны подписали меморандум о намерениях о возможной поставке 100 самолетов.

В течение трех месяцев с момента подписания меморандума о намерениях должен быть подготовлен проект контракта, который потом будет проходить согласование в компаниях и правительствах двух стран. Согласование будет проходить минимум полгода, уточнил представитель пресс-службы ОАК. Сумма контракта близка к 2-2,5 млрд.долл.

Одним из условий подписания контракта будет подписание соответствующего межправсоглашения между Ираном и Россией. Представитель ОАК тогда предположил, Иран намерен организовать у себя лицензионную сборку самолетов марки «Ту». Iran News, 2.6.2008г.

– Тегеран ведет с одной из российских компаний переговоры о производстве в Иране пассажирских самолетов марки «Ту». Как сообщает агентство «Фарс», об этом 31 мая заявил в Тегеране министр дорог и транспорта Ирана Мохаммад Рахмати. По словам министра, переговоры пока находятся на начальном этапе, а потому он не стал уточнять, с какой именно из российских фирм намерен наладить сотрудничество официальный Тегеран. ИА Regnum, 31.5.2008г.

– БелАЗ поставит в Иран 35 карьерных самосвалов на 15 млн.долл. Соответствующее соглашение было подписано в Минске 22 мая в ходе визита в Беларусь министра промышленности и шахт Ирана Акбара Мехрабиана. В рамках соглашения будет поставлено 20 самосвалов грузоподъемностью 30-55 т. и 15 самосвалов грузоподъемностью 135 т. Пресс-служба БелАЗа не уточняет, в течение какого периода времени будет осуществляться поставка белорусской техники. Iran News, 27.5.2008г.

– Секретарь Иранского профессионального объединения производителей автопокрышек На-

серэддин Герами заявил, что рост цен на нефть напрямую сказался на стоимости сырья, необходимого для производства автопокрышек, и, как следствие, цены на данную продукцию также выросли. По словам Насерэддина Герами, 63-65% сырья, используемого для производства автопокрышек, связано с нефтяным производством.

Обсуждение вопроса об изменении тарифов на импорт автопокрышек пока приостановлено. Министр промышленности и рудников высказался против снижения этих тарифов. Соответствующее предложение было сделано комиссией по выполнению положений статьи 1 конституции, однако на настоящий момент оно не утверждено экономической комиссией правительства в связи с возражениями министра промышленности и рудников.

В прошлом году крупные мировые компании, занимающиеся производством автопокрышек, увеличили цены на свою продукцию в среднем на 16%. Не стали исключением и цены на внутреннем рынке страны.

Насерэддин Герами отметил, что на иранском рынке автопокрышек наблюдается относительный застой и иранские компании, чтобы не понести убытки, были вынуждены поднять цены на свою продукцию.

В ответ на вопрос о строительстве полигона для дорожных испытаний, проводимых автомобилестроителями и производителями автопокрышек, Насерэддин Герами пояснил, что в администрацию президента направлено предложение об открытии в стране центра комплексных исследований в области производства автопокрышек. На данный момент предложение рассматривается. Решено, что вслед за созданием такого центра будет поставлен вопрос о строительстве полигона для дорожных испытаний. В названном центре и на полигоне будут вестись работы над технологиями по производству автопокрышек и внедрением этих технологий на отечественных предприятиях.

Согласно упомянутому предложению, правительство и производители автопокрышек будут совместно работать над созданием центра комплексных исследований. Часть расходов по созданию центра возьмет на себя правительство, а часть – производители покрышек, причем их часть фактически не превысит 0,5% от объема ежегодных продаж их продукции.

Как сказал Насерэддин Герами, в стране исследованиями в области производства автопокрышек занимается только одна небольшая инженерная компания. Это небольшое объединение, которое, однако, может быть расширено.

По словам Насерэддина Герами, в скором времени представители производителей автопокрышек должны совершить поездку в Китай для знакомства с предприятиями по производству автопокрышек и с применяемыми на них технологиями.

20% ежегодно используемых в стране автопокрышек ввозятся из-за границы. Основную часть импорта составляют радиальные автопокрышки производства известных европейских компаний для легковых автомобилей. Что же касается покрышек для мотоциклов, то иранский рынок захватили страны, которые не производят качественную продукцию.

В прошлом году покрышки ввозились в Иран из 22 стран. Из 80 торговых марок, представленных на иранском рынке, 33 торговые марки принадлежали Китаю (41,2%), 12 торговых марок – Индии (15%), 11 торговых марок – Индонезии (13,75%), 6 торговых марок – Южной Корее (7,5%), 10 торговых марок – европейским странам (12,5%).

Согласно решению комиссии по выполнению положений статьи 1 конституции, тарифы на импорт некоторых видов автопокрышек должны быть снижены с 65% до 50% и на импорт остальных видов покрышек – с 45% до 30%. Iran News, 26.5.2008г.

– Директор департамента продаж и экспорта Тебризского тракторного завода Сейед Реза Хиябани во время визита на предприятие министра сельского хозяйства Ганы заявил, что в текущем году на экспорт в различные страны будет отправлено 12 тыс. тракторов.

По словам Сейеда Резы Хиябани, общая стоимость экспортируемых тракторов составит более 240 млн.долл. Продолжится производство иранских тракторов в четырех зарубежных странах, где введены в эксплуатацию тракторосборочные линии.

На протяжении нескольких последних лет иранские тракторостроители ввели в эксплуатацию линии по производству тракторов в таких странах, как Венесуэла, Таджикистан, Судан и Ливия.

Сейед Реза Хиябани отметил, что иранская сторона готова поставлять тракторы в Гану или предоставить этой стране технологии по производству тракторной техники. Iran News, 23.5.2008г.

– Директор тракторостроительной компании пров. Курдистан Амрахнежад заявил, что в текущем году на предприятии компании будет произведено 8 тыс. тракторов. По словам Амрахнежада, продукция компании экспортируется в страны Средней Азии, Латинской Америки и Африки.

Как сообщил директор тракторостроительной компании, 20 мая на предприятии проведен специальный семинар для производителей тракторных деталей и комплектующих западных районов страны.

Указав на то, что контракты, подписанные с производителями деталей, оцениваются в общей сложности в 75 млрд. риалов (8,25 млн.долл.), Амрахнежад отметил, что при тесном взаимодействии с производителями деталей и при расширении возможностей тракторостроителей можно будет производить внутри страны до 90% деталей и комплектующих, необходимых для тракторного завода в провинции Курдистан. Iran News, 21.5.2008г.

– Замдиректора компании «Иран ходроу» по вопросам проектирования и производства продукции Мохаммед Камджу заявил, что компания готова ежегодно производить и поставлять на рынок до 20 тыс. специальных автомобилей для инвалидов. Массовое производство таких автомобилей начнется летом этого года.

Первые исследования в рамках проекта по производству специальных автомобилей для инвалидов были начаты в компании «Иран ходроу» в 1383г. (21.3.04-20.3.05), а практические работы по реализации проекта начались в месяце мехр 1385г. (23.9-23.10.06). По словам Мохаммеда Камджу,

подходящими техническими характеристиками для переоборудования в специальные автомобили для инвалидов обладает такая продукция компании «Иран ходроу», как «Саманд», «Пежо 405» и «Пежо Роа».

На автомобилях, предназначенных для инвалидов, предполагается устанавливать автоматический механизм сцепления и ручной привод управления «газом». Переоборудованные автомобили будут удовлетворять всем требованиям инвалидов, подтвердивших свои навыки вождения. Мохаммед Камджу отметил, что на первом этапе реализации проекта автомобили «Саманд», «Пежо 405» и «Пежо Роа», оборудованные автоматическим механизмом сцепления, ручным «газом» и ручным тормозом, будут в полной мере приспособлены для управления инвалидами. Iran News, 21.5.2008г.

— На предприятии компании «Мегамотор Сайпа» в присутствии первого вице-президента и министра промышленности и рудников Ирана состоялась церемония ввода в эксплуатацию линии по производству двигателей для автомобилей «Тондар-90». Производительная мощность линии составляет 300 тыс. двигателей в год. На линии могут производиться двигатели трех основных моделей 10-ти различных типов.

На названной линии будут производиться 16-клапанные бензиновые двигатели трех типов, 16-клапанные двигатели на двойном топливе трех типов, 8-клапанные бензиновые двигатели трех типов. Кроме того, могут производиться 16-клапанные бензиновые двигатели для автомобилей «Рено Меган».

Отличительной особенностью линии по производству двигателей для автомобилей «Тондар-90» является использование полностью автоматизированной робототехники, что исключает возможность ошибок операторов. Iran News, 20.5.2008г.

— По данным Союза производителей и продавцов автомобильных радиаторов (г.Тегеран), в Иране имеется 4 завода, которые ежегодно производят 5 млн. различных радиаторов для предприятий автомобильной промышленности и с/х машиностроения. Благодаря этому Иран не только полностью прекратил импорт радиаторов для автомобилей и тракторов, но и сам экспортирует их в страны Европы (Францию, Италию), Африки и бассейна Персидского залива.

В Тегеране на заводе Iran Radiator недавно введена в строй линия по производству алюминиевых автомобильных радиаторов. Мощность этой линии составляет 1 млн. шт. в год, а ежегодная производственная мощность всего завода — 3 млн. радиаторов различного назначения. Компания экспортирует 25% своей продукции в 20 стран. БИ-КИ, 15.5.2008г.

— По сообщению агентства ИРИБ, сегодня, 5 мая, в компании «Парс ходроу» состоялась церемония открытия первого в стране интернет-рынка (виртуального рынка) по продаже автомобилей. На церемонии присутствовали руководитель Организации развития и модернизации промышленности Ирана и директор автостроительной группы «Сайпа».

Во время выступления на названной церемонии директор АГ «Сайпа» Мехрдад Базрпаш заявил, что проект по созданию виртуального авто-рынка представляет собой один из 30 специальных проектов, которые предполагается реализовать в

текущем году. Мехрдад Базрпаш отметил, что авторынок можно «посетить» по адресам www.saipagroup.ir и www.iganecar.com.

По словам директора АГ «Сайпа», данный проект упрощает значительную часть процедуры продажи некоторых типов автомобилей и сокращает период оформления продажи. Цель открытия интернет-рынка заключается в обеспечении открытости автомобильного рынка, создании равных и справедливых условий для всех покупателей, экономии времени, сокращении сроков оформления продажи, повышении качества предоставляемых услуг, исключении посредников, обеспечении своевременной передачи приобретенных автомобилей покупателям и т.д.

Как отметил Мехрдад Базрпаш, на интернет-рынке покупатели могут вместе с членами своих семей выбрать и купить понравившиеся им автомобили.

Мехрдад Базрпаш сообщил также о проекте «Карта автомобиля». Реализация проекта начнется в самое ближайшее время. В его рамках предусматривается, что каждый автомобиль будет иметь паспорт с полной информацией о нем, начиная с момента производства. В паспорте будут содержаться данные о всех сделках, совершенных с автомобилем на рынке. Iran News, 5.5.2008г.

— По сообщению ИРНА, 2 мая т.г. в Душанбе состоялась встреча и переговоры делегации руководства Иранской тракторостроительной компании с министром промышленности и энергетики Таджикистана Шерали Гуловым по вопросу возобновления работы сборочной линии иранских тракторов на совместном ирано-таджикском заводе «Таджиран».

В ходе переговоров стороны согласовали вопрос о том, что эта линия возобновит свою работу через месяц. Иранская делегация сообщила, что на заводе «Таджиран» создан запас комплектующих деталей и специального навесного оборудования для производства 64 тракторов иранских моделей «285», «299» и «930» общей стоимостью 1 млн.долл. США. По мнению делегации, для повышения конкурентоспособности иранских тракторов на рынке Таджикистана необходимо принять ряд мер по снижению их себестоимости и продажной цены, а также предоставить таджикским крестьянам возможность покупать их в лизинг.

Гулов, заверил руководителей Иранской тракторостроительной компании, что он возьмет этот вопрос под личный контроль, и линия возобновит свою работу в согласованные сроки. Он выразил надежду, что иранская компания сможет обеспечить увеличение объема производства тракторов на заводе «Таджиран». По его словам, ежегодная потребность Таджикистана в тракторах составляет 31 тыс.шт. Эта проблема решается за счет импорта.

Завод «Таджиран» с проектной мощностью 500 тракторов в год был введен в эксплуатацию в сент. 2006г. Стоимость этого совместного проекта составила 10 млн.долл. США. Доля Тракторостроительной компании Ирана (Табриз) в этом проекте составила 51%. В 2007г. эта сборочная линия была остановлена, т.к. иранские тракторы по своей розничной цене оказались неконкурентоспособными на рынке Таджикистана. Таджикские крестьяне стали покупать белорусские и узбекские тракторы, вместо иранских тракторов.

При проверке выяснилось, что причиной высоких цен на иранские тракторы являются высокие импортные пошлины на комплектующие детали и местные государственные налоги на готовую продукцию. В начале 2008г. эти проблемы, теоретически, были решены, но, фактически, сборочная линия иранских тракторов до сих пор не работает.

Правительство Таджикистана предоставило заводу «ТаджИран» значительные налоговые льготы, т.к. надеется, что уже в ближайшей перспективе доля комплектующих деталей местного производства будет возрастать, что позволит поэтапно снижать цены на тракторы иранских моделей. Таджикские крестьяне не располагают достаточными средствами для закупки тракторов и специальных с/х машин любого производства, что отрицательно сказывается на развитии национального сельского хозяйства.

Правительство Таджикистана вынуждено расходовать большие средства на импорт электроэнергии, энергоносителей и продовольствия, поэтому также не располагает средствами для предоставления льготных кредитов крестьянам. В этих сложных экономических условиях вопрос о покупке и лизинге тракторов иранских моделей в Таджикистане будет решаться, скорее всего, за счет иранских товарных кредитов. Iran News, 4.5.2008г.

– Секретарь Общества производителей автомобильных деталей и агрегатов Мохаммед Реза Неджефиманеш в интервью агентству ИСНА сообщил, что в результате кризиса, вызванного повышением цен на сырьевые материалы, производители автомобильных деталей оказались перед угрозой закрытия предприятий и, если серьезно не подумать об оказании им помощи, отечественное автомобилестроение будет вынуждено остановить свое производство.

Конечно, названный кризис охватил не только иранских производителей автомобильных деталей и агрегатов. Такая же ситуация сложилась во всех странах. 33% американских производителей оказались в затруднительном положении в связи с подорожанием сырьевых материалов. В Иране существуют те же проблемы. Цены на сталь выросли на 40-60%. Расходы на заработную плату увеличились на 20%. Даже таможенная очистка грузов требует дополнительных расходов в 20%. Такой рост цен является беспрецедентным.

По словам Мохаммеда Резы Неджефиманеша, до тех пор пока будет продолжаться политика сохранения стабильных цен на автомобили, автомобилестроители или производители автомобильных деталей и агрегатов будут нести убытки. На данный момент основные убытки приходится на долю производителей деталей, поскольку они в первую очередь используют подорожавшие сырьевые материалы. Выросли в цене и импортируемые детали, комплектующие и сырьевые материалы. При этом до сих пор не оказана никакая помощь для выхода из сложившегося кризиса.

В месяце фарвардин (20.03-19.04) на предприятиях компании «Иран ходроу» произведено только 14 тыс. автомобилей, а в аналогичный период прошлого года этот показатель составил 25 тыс. автомобилей. Причиной этому послужило то, что производители автомобильных деталей и агрегатов не обеспечивают в полной мере потребности автомобилестроителей. Для сохранения отечественной

автомобилестроительной отрасли ей необходимо тем или иным образом оказать помощь, а это может быть материальная помощь со стороны правительства или же меры по установлению свободных цен на автомобили. Iran News, 30.4.2008г.

– По сообщению ИРНА, Организация развития и модернизации промышленности Ирана опубликовала последние данные о результатах работы контролируемых ею автомобилестроительных компаний в 1386 иранском году (21.03.07-19.03.08). Фактически, речь идет об итогах работы компаний, входящих в состав автомобилестроительных промышленных групп (АГ) «Иран Ходроу» и «Сайпа».

В указанный период эти компании произвели 1 103 488 (легковых, грузопассажирских и коммерческих) автомобилей, что на 35 325 автомобилей или 3% больше, чем в пред.г. Каждая из указанных промышленных групп произвела равное количество автомобилей.

АГ «Иран Ходроу», включающая в себя компании «Иран Ходроу» и «Иран Ходроу Дизель», произвела 541 966 грузопассажирских (иранские «ванет» или европейские «пикап») и легковых автомобилей, что на 3% или 17 868 автомобилей больше, чем в пред.г.

АГ «Сайпа», включающая в себя компании «Сайпа» и «Парс Ходроу» и «Замйад», произвела 544 798 грузопассажирских и легковых автомобилей, что на 3% или 17 741 автомобиль больше, чем в пред.г.

Всего подконтрольные компании в 1386г. произвели 1 086 764 грузопассажирских и легковых автомобилей, что на 3% или 35 609 автомобилей больше, чем в пред.г. Каждая из указанных промышленных групп произвела равное количество автомобилей.

Компания «Иран Ходроу Дизель» (АГ «Иран Ходроу») произвела 11 571 коммерческий автомобиль (легких и тяжелых грузовиков, автобусов и микроавтобусов), а компании «Сайпа» и «Замйад» (АГ «Сайпа») – 4 649 коммерческих автомобилей, что на 12% больше, чем в пред.г. Если учесть 504 коммерческих автомобиля, произведенных азербайджанскими производителями дизельных автомашин (на иранском автосборочном заводе), то общее число коммерческих автомобилей, произведенных иранскими автомобилестроителями в 1386г., составило 16 724 ед. Доля АГ «Иран Ходроу» составила 69%, АГ «Сайпа» – 28%, а азербайджанских автомобилестроителей – 3%.

В сообщении отмечается, что доля автомобильных компаний, контролируемых Организацией развития и модернизации промышленности Ирана, в общем годовом объеме производства иранских автомобилестроительных компаний превышает 97%. Iran News, 29.4.2008г.

– Директор компании по исследованиям в области моторостроения АГ «Иран ходроу» Мохаммед Зали заявил, что с 1390г. (21.03.11-20.03.12) в Иране начнется массовое производство отечественных дизельных двигателей. По словам Мохаммеда Зали, комплексные исследования в области проектирования и производства дизельного двигателя были начаты в середине прошлого года в научно-исследовательском центре моторостроения АГ «Иран ходроу». Параллельно в министерстве нефти осуществляется программа по произ-

водству дизельного топлива соответствующего качества.

Мохаммед Зали отметил, что необходимость производства дизельных двигателей диктуется мировой практикой использования дизелей на легковых автомобилях. Для этого должна быть создана соответствующая база, в частности налажено производство дизельного топлива, которое могло бы отвечать современным мировым стандартам. Сегодня существует экологический стандарт «Евро-4», а в некоторых странах — «Евро-5». Дизельные двигатели АГ «Иран ходроу» создаются на базе отечественных двигателей и будут принадлежать к их семейству. Iran News, 22.4.2008г.

— 17 апр. т.г. на интернет-сайте турецкой газеты «Хюрриет» было опубликовано интервью с представителем иранской автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Иран Ходроу» в Турции Йигитом Саскяром о перспективах ирано-турецкого сотрудничества в области автомобильной промышленности.

По его словам, ведется подготовка к строительству автомобильного завода этой промышленной группы в районе турецкого г.Мармара, расположенного на западе страны. Необходимые разрешения со стороны правительств двух стран уже получены, однако до сих пор поступают выгодные предложения о строительстве этого завода в других районах Турции.

Вопрос о месте строительства этого завода имеет большое социально-экономическое значение для администрации турецких провинций, т.к. уже на первом этапе непосредственно на заводе будет занято 1000 чел.

Этот завод будет производить не только известные модели иранских легковых автомобилей «Саманд» и «Суран», но и другие новые модели автомобилей, которые будут производиться только на этом заводе. Такая политика руководства АГ «Иран Ходроу» объясняется тем, что продукция этого завода должна отличаться высокой конкурентоспособностью, т.к. она будет поступать на автомобильные рынки Турции, России, Украины, Румынии и Болгарии. Предполагается, что стоимость экспортной продукции этого завода будет составлять 300 млн.долл. США в год.

Эта промышленная группа уже строит свои автомобильные заводы на территории различных стран: Белоруссии, Сирии, Аргентины и Азербайджанской Республики. Иранский автомобильный завод будет строиться в районе г.Бурса на западе Турции. Iran News, 17.4.2008г.

— Исполнительный директор автопромышленной группы «Сайпа» Мехрдад Базрпаш во время встречи с журналистами заявил, что в текущем 1387г. (20.03.08-20.03.09) АГ «Сайпа» увеличит свою производительную мощность на 20% и прибыль группы вырастет на 10% по сравнению с 1386гг. (21.03.07-19.03.08).

По словам Мехрдада Базрпаша, АГ «Сайпа» в честь 30 годовщины исламской революции, которая будет праздноваться в текущем году (в фев. 2009г.), предложит на рынке 30 видов новой продукции.

В текущем году в рамках декады «Фаджр», которая проводится в начале фев., на рынок поступит первый отечественный автомобиль АГ «Сайпа» класса В с объемом двигателя 1500 куб. см.

К числу новой продукции группы, которая поступит в текущем году на рынок, относятся «Сантия 2», дешевый автомобиль «Насим», «Меган» с объемом двигателя 1600 куб. см производства компании «Парс ходроу», «Прайд» и «Пежо Роа» с автоматической коробкой передач.

Как отметил Мехрдад Базрпаш, экспорт продукции АГ «Сайпа» увеличится в 1387г. на 300% по сравнению с 1386гг. и достигнет 314 млн.долл.

Неотъемлемый принцип работы АГ «Сайпа» состоит в максимальном удовлетворении потребностей клиентов. С этой целью в 1387г. планируется объединить 120 представительств компании «Парс ходроу» и 530 представительств компании «Сайпа» по всей стране и создать крупнейшую единую сеть послепродажного технического обслуживания для владельцев продукции АГ «Сайпа». Iran News, 14.4.2008г.

— Организация лицензионной сборки современных пассажирских самолетов является самым важным направлением в авиастроении Ирана, считает. Такое мнение в беседе с корреспондентом «АвиаПорта» высказал источник в сфере научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

«Для Ирана в современных условиях важнейшим направлением является создание современного авиастроения, причем, как отмечают авиационные специалисты, авиационные заводы Ирана оснащены весьма современным и высокопроизводительным технологическим оборудованием. Поэтому можно полагать, что закупка самолетов скорее производится в интересах опять-таки дальнейшего лицензионного их производства в Иране», — сказал собеседник агентства.

По его словам, необходимость для Ирана закупки в России современных самолетов обусловлена двумя факторами. Первый из них — имеющаяся потребность в современных самолетах для внутренних и внешних авиаперевозках в объеме 20 тыс. пассажирских мест, второй — отсутствие возможности закупки Ираном не только лицензии, но и собранных самолетов в иных странах, кроме России и, например, Китая.

Он добавил, что в ходе проведенных в Иране переговоров выяснилось, что иранская сторона пока не выработала требований по конфигурации пассажирских салонов, составу бортового оборудования самолетов Ту-204 и Ту-214, которые Иран хочет приобрести в первую очередь. Поэтому нельзя исключить, что контракт с Ираном может быть рамочным и состав оборудования и компоновки салона могут определиться позже. На переговорах речь идет о закупке 100 бортов. Iran News, 9.4.2008г.

— Исполнительный директор автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Иран Ходроу» Манучехр Монтаки сообщил, что в прошлом 1386 иранском году (21.03.07-19.03.08) на заводах этой группы было произведено 542 автомобилей различных марок и назначения, в т.ч. 269 автомобилей, работающих на двойном топливе. В прошлом году клиенты группы смогли получить 13 тыс. легковых автомобилей «Тандер — 90».

По итогам прошлого года на долю этой промышленной группы приходится 48% внутреннего иранского рынка легковых автомобилей и 54% рынка коммерческих автомобилей.

В прошлом году стоимость экспорта этой группы выросла на 83% и составила 575 млн.долл. АГ «Иран Ходроу» после 3 лет переговоров и работ по модернизации легкового автомобиля «Саманд» смогла начать его экспорт в Турцию. Iran News, 2.4.2008г.

– По сообщению агентства ИРИБ, в 1387г. (20.3.2008–20.3.2009) компания «Иран ходроу» выйдет на рынок с дешевым автомобилем. Директор автопромышленной группы «Иран ходроу» Манучехр Мантеки заявил в этой связи, что рассматриваются два проекта. Первый предусматривает сотрудничество с иностранными компаниями. Это позволит привлечь инвестиции из-за границы.

По словам директора «Иран ходроу», рассматривались несколько вариантов, и в конце концов было решено воспользоваться услугами автомобилестроительной компании «Чери».

Второй проект предусматривает производство дешевого автомобиля за счет использования внутренних резервов параллельно с сотрудничеством с иностранными компаниями. Однако следует учитывать, что для получения желаемого результата при реализации второго проекта потребуется больше времени. Как бы то ни было планируется выйти на рынок с дешевым автомобилем уже в этом году. Iran News, 31.3.2008г.

– Впервые за 39 лет новым исполнительным директором крупной турецкой автомобилестроительной компании «Авиак Рено» назначен турецкий гражданин – Тарик Туналы-оглу. 1 апр. т.г. он официально приступает к своим обязанностям. До этого он 4г. проработал в Иране, и принимал активное участие в осуществлении проекта сборочного производства легковых автомобилей (седан) «Рено Меган» на иранском автомобильном заводе «Парс Ходроу».

По его словам, проектная мощность новой сборочной линии на иранском заводе составляет 15 тыс. автомобилей в год. Основную часть комплектующих деталей для этого автомобиля будет поставлять завод этой турецкой компании, расположенный в провинции Бурса. Предполагается, что до апр. т.г. иранская сторона предоставит все разрешительные документы на производство легкового автомобиля «Рено Меган» в Иране.

Он отметил, что французская компания «Рено» имеет большое влияние в Иране. В частности, крупная автомобилестроительная компания «Иран Ходроу», 49% акций которой принадлежит государству, также начала производство легковых автомобилей «Дачия Логан». Эта компания собирается не только экспортировать свои легковые автомобили «Саманд» в Турцию, но и наладить там их сборочное производство. Это производство будет организовано в обмен на экспорт в Иран комплектующих деталей автомобиля «Рено Меган».

Этот проект широко обсуждается турецкими экономическими кругами. Считается, что осуществление этого проекта является хорошим примером взаимных частных инвестиций и результатом улучшения двухсторонних политических отношений Ирана и Турции.

Завод «Парс Ходроу» является дочерним предприятием АГ «Сайпа». На этом заводе налажено серийное производство легковых автомобилей «Рено Логан», получивших Иранское название

«Тандер-90» (от английского слова Thunder – Гром). Iran News, 28.3.2008г.

– По сообщению агентства «Фарс», директор автопромышленной группы «Иран ходроу» Манучехр Мантеки отметил, что подготовлен и передан на рассмотрение в меджлис законопроект об отмене запрета на производство в Иране автомобилей с дизельными двигателями, и поэтому в ближайшее время может начаться производство автомобилей «Саманд» с такими двигателями.

По словам Манучехра Мантеки, производство автомобилей с дизельными двигателями станет возможным в Иране в случае утверждения названного законопроекта.

В этой связи важными представляются два момента: во-первых, при производстве автомобилей с дизельными двигателями применяются самые высокие технологии и, во-вторых, в настоящее время производство дизельного топлива в стране находится не на должном уровне. К 1390г. (21.03.11–20.03.12) объем производства качественного дизельного топлива может быть доведен до 70 млн. литров в год.

В компании «Иран ходроу» подготовлена программа установки дизельных двигателей на автомобили «Саманд» и «Пежо 206», предназначенные для отправки на экспорт. На втором этапе реализации названной программы дизельные двигатели будут устанавливаться на все модели автомобилей, которые производятся компанией. Iran News, 26.3.2008г.

– По сообщению агентства ИРИБ, автопромышленная группа «Иран ходроу» занимает первое место в области производства коммерческих автомобилей. Она производит 100% микроавтобусов и 56% автобусов.

Директор автопромышленной группы «Иран ходроу» Манучехр Мантеки заявил, что возглавляемая им группа производит 48% поступающих на рынок легковых и коммерческих автомобилей, компания «Сайпа» – 25%, компания «Парс ходроу» – 18%, компания «Замиад» – 5%, остальные компании – 3%.

По поводу проектирования национального автобуса Манучехр Мантеки сказал, что проект прошел последнюю стадию изготовления промышленного образца автобуса и в наступившем 1387г. должна быть изготовлена первая коммерческая партия данной продукции.

Манучехр Мантеки указал на постоянный рост производства коммерческих автомобилей в последние годы на предприятиях компании «Иран ходроу дизель». Так, в течение 6 последних лет объем производства на названных предприятиях увеличивался в среднем на 25% в год. По словам Манучехра Мантеки, автопромышленной группе «Иран ходроу» принадлежит 12-процентная доля рынка грузовых автомобилей. Iran News, 21.3.2008г.

– Заместитель по вопросам производства исполнительного директора автомобилестроительной промышленной группы (АГ) «Парс Ходроу» Бижан Гьярмчи сообщил ИРНА, что 18 марта т.г. во дворе завода этой группы состоялся митинг, посвященный рекордным итогам прошедшего года. В выступлениях руководителей отмечалось, что в 1386 иранском году (21.03.07–19.03.08) эта группа впервые за 50 лет на 100% выполнила все планы производства и установила новый абсолютный ре-

корд производства — 202 тыс. автомобилей в год. По плану, в 1387г. (20.03.08–20.03.09) эта группа произведет 270 тыс. автомобилей, т.е. каждый час с конвейера будут сходиться 40–45 новых автомобилей.

Кроме того, в этом году группа произвела 14 тыс. легковых автомобилей «L 90» и уже через 2 мес. сможет полностью выполнить свои обязательства перед клиентами по поставкам автомобилей этой марки.

Гьярмчи также сообщил, что в последние годы инженеры этой группы впервые начали разработку собственного автомобильного кузова и двигателя. В этом проекте принимают участие и иностранные компании. Пока эти проектные работы выполнены только на 20–30%. Iran News, 19.3.2008г.

— По сообщению агентства «Фарс», российская автомобилестроительная компания ГАЗ объявила о том, что в текущем году в Иране будет введена в эксплуатацию производственная линия по монтажу микроавтобусов «Газель». Во II кв. 2008г. в Иран будут поставлены 1500 автомобилей производства компании ГАЗ. В общей сложности Иран получит 1750 таких автомобилей.

В 2006г. согласно договору между российской компанией ГАЗ и иранской компанией «Иран خودرو дизель» в Иран были поставлены 1249 микроавтобусов «Газель». После того, как завершатся поставки готовых автомобилей, в Иране планируется организовать сборочное производство микроавтобусов «Газель». Iran News, 18.3.2008г.

— По сообщению ИРНА, 3 марта т.г. на заводе компании ИДМ в Тебризе состоялась торжественная церемония ввода в эксплуатацию новой линии для серийного производства дизельных двигателей «ОМ 355», соответствующих экологическим нормам «Евро-2».

Исполнительный директор компании «ИДМ» Мохсен Лотфи сообщил журналистам, что проектная мощность этой линии составляет 25 тыс. двигателей в год. При этом 70% продукции этой линии будет направляться на завод компании «Иран خودرو Дизель», где они будут устанавливаться на тяжелые грузовики-самосвалы.

Исполнительный директор компании «Иран خودرو Дизель» Реза-Асем Нахджавани, который также принимал участие в этой церемонии, сообщил журналистам, что в 1386 иранском году (21.03.07–19.03.08) объем продаж продукции этой компании составил 10,5 трлн. риалов (1 240,4 млн.долл.). При этом стоимость экспорта компании выросла на 100% и составила 53 млн.долл.

Важнейшим успехом компании в области маркетинга и экспорта является подписание контракта об условиях поставок в Судан 1 400 автобусов. Срок выполнения контракта составляет 3г., а его стоимость — 140 млн.долл. США.

Рост экспорта и наличие долгосрочных контрактов создают благоприятные финансовые условия для развития производства и обновления модельного ряда продукции. В 1387г. (20.03.08–20.03.09) компания планирует увеличить объем производства тяжелой автомобильной техники до 23 тыс.ед. При этом в марте — апр. т.г. начнется производство нового седельного тягача «Аксор» (название требует уточнения — прим. пер.). Особенностью этого проекта является то, что кабина для этого тягача будет изготавливаться на заводе

компании. Мощность линии по производству таких кабин составляет 36 ед. в сутки.

Руководство компании полностью поддерживает политику Правительства ИРИ, направленную на сокращение загрязнения окружающей среды автомобильным транспортом страны. В связи с этим уже с 21 мая т.г. может начаться производство микроавтобусов «Круз» (название требует уточнения — прим. пер.) с двигателя, чьи технические характеристики соответствуют экологическим нормам «Евро — 2». Кроме того, на грузовики моделей «608» и «808» будут устанавливаться двигатели LP 314, чьи технические характеристики также соответствуют экологическим нормам «Евро-2». Iran News, 4.3.2008г.

— Иранская сторона намерена инвестировать в развитие совместного с Беларусью производства автомобилей «Саманд» 30–40 млн.долл. Об этом заявил посол Исламской Республики Иран в Беларуси Абдолхамид Фекри.

По его словам, эти средства планируется направить на налаживание производства кузовов автомобиля «Саманд» на белорусско-иранском СП. Обновление производства позволит снизить себестоимость выпускаемых здесь автомобилей, что положительно отразится на объемах реализации. Посол не исключает, что в перспективе выпускаемая техника будет поставляться на экспорт.

В целом посол отметил заметное улучшение белорусско-иранских торгово-экономических отношений. Как планируется, в течение ближайших двух месяцев Беларусь посетит министр промышленности Ирана. В центре внимания будут вопросы увеличения взаимного товарооборота.

Как подчеркнул Абдолхамид Фекри, Беларусь и Иран предпринимают конкретные меры для увеличения товарооборота. Подготовлены перечни товаров, которые страны планируют поставлять друг другу. Речь идет также о возможности введения льготных ввозных таможенных ставок по отношению к этим товарам. БЕЛТА, 27.2.2008г.

— ОАО «Автоваз» рассматривает возможность закупок коробок передач иранского производства. Как говорится в квартальном отчете дочерней компании «Автоваза» — ОАО «Авва», была проведена работа с ведущими индийскими и иранскими производителями с целью установления возможности размещения заказов на производство запчастей и комплектующих в интересах «Автоваза».

Были проведены переговоры с представителями иранской компании NMI (производитель коробок передач) и осуществлен анализ таких иранских компаний, как Mega Motors, Iran Khodro, Khodro Diezel и др. Прайм-ТАСС, 5.2.2008г.

— Иран предлагает выпускать «исламский автомобиль», предназначенный для стран-членов Организации «Исламская конференция» (ОИК).

Как заявил сегодня в Тегеране Манучехр Мантеджи, глава иранского автомобильного холдинга «Иранходро», в янв. делегации ОИК, Малайзии, Ирана и Турции обсудят проект выпуска совместного исламского автомобиля. Проект будет обсуждаться на исламском саммите в марте 2008г.

Если проект будет одобрен, его осуществление займет три года и обойдется в 200–500 млн.долл.

«Иранходро» выпускает 550 тыс. автомобилей моделей «Саманд», «Пежо-206» и «Пежо Парс» (на базе «Пежо-405»). Малайзия выпускает собствен-

ный автомобиль «Протон». Emirates.SU, 12.12.2007г.

– В Иране выполняется программа развития автомобильной промышленности, предусматривающая увеличение экспорта автомобилей. Важнейшим направлением развития отрасли является расширение применения ряда технологий (точное литье и др.) с целью увеличения производства комплектующих деталей и запчастей и роста их поставок за рубеж.

Министерство промышленности и рудников страны окажет иранским компаниям помощь в строительстве экспортоориентированных автомобильных заводов за рубежом и будет способствовать ограничению ввоза некачественных иностранных автомобилей путем применения гибкой тарифной политики.

Самая крупная иранская автомобилестроительная компания Iran Khodro производит 600 тыс. автомобилей в год. Сообщается, что эта группа в нояб. 2007г. ввела в эксплуатацию цех по производству штампованных деталей для автомобильных кузовов, являющийся самым современным на Ближнем и Среднем Востоке. Указанная группа в 1385 иранском году экспортировала более 9 тыс. т. литых автомобильных деталей (основными их импортерами были фирмы Франции, Италии, Турции, Бразилии и Туниса). В 1386г. (март 2007г.-март 2008г.) Iran Khodro намерена экспортировать 15 тыс. т. таких деталей (на сумму 12 млн.долл.) в страны Европы, Африки и Латинской Америки.

На заводах группы Iran Khodro по лицензиям автомобильных компаний Daimler AG, Peugeot, Renault-Dacia, Hyundai и MAN выпускаются разные модели автомобилей, часть которых экспортируется.

На иранский рынок группа Iran Khodro поставила в 1386 иранском году первую партию новых легковых автомобилей модели Suran, и в дальнейшем на внутреннем рынке будет реализовано 8 тыс. таких машин. Эти автомобили уже поставляются в Россию, Саудовскую Аравию, Азербайджан и Китай. Поступили также заявки из Болгарии, Польши, Хорватии и Белоруссии. В будущем году производство этих автомобилей возрастет, они будут экспортироваться почти в 30 стран. В дальнейшем компания намерена производить 10 моделей Suran с тремя вариантами двигателей, и цена этих автомобилей будет на 10-15 млн. риал. (1072-1609 долл.) выше автомобиля Samand.

Iran Khodro намерена инвестировать 60 млн. евро в проект по строительству автомобильного завода в г. Бурса (Турция); проектная мощность его первой очереди составляет 15 тыс. автомобилей Samand в год. Компания начала поставлять на турецкий автомобильный рынок автомобиль Samand, розничная цена которого составляет 20 тыс. новых т. лир. Торговым партнером иранской промышленной группы является турецкая M. Y. S. Otomotiv. Иранская сторона планирует ежегодно закупать на турецком рынке запасные части и комплектующие на 300 млн.долл.

В ближайшие годы Iran Khodro будет производить на своем СП в Белоруссии четыре модификации легковых автомобилей модели Samand. Линия по производству этих машин была введена в эксплуатацию в Белоруссии в 2006г., а в текущем году намечено собрать 1,5 тыс.шт. 2009-14гг. произ-

водство этих автомобилей увеличится до 18 тыс.шт. и в дальнейшем – до 60 тыс.

В мае 2007г. ЗАО «Юнисон» (Белоруссия) и Iran Khodro подписали соглашение о расширении производства автомобилей Samand, предусматривающее, что в ближайшее время белорусский производитель станет выпускать 10 автомобилей в час.

Изучается также вопрос о налаживании в Белоруссии иранскими фирмами производства автомобильных запчастей и комплектующих. Их выпуск может быть организован в сотрудничестве с местными предприятиями (часть автокомпонентов и запчастей будет поставляться в соседние страны). БИКИ, 11.12.2007г.

– Иран начал промышленное производство своего первого отечественного боевого истребителя, сообщило 6 авг. официальное телевидение страны. Первые полетные испытания истребителя состоялись в 2006г. Однако испытываемая модель во многом была собрана из деталей, оставшихся от старых американских самолетов, которые поставлялись Тегерану в начале 70гг. «Самолет, названный Azarakhsh, был создан иранскими специалистами, а сегодня был полностью доведен до промышленного производства», – процитировал телеканал министра обороны Ирана Мостафа Мухаммад Наджар (Mostafa Mohammad Najjar).

Истребитель Azarakhsh, или Молния, был разработан в качестве самолета ближнефронтной авиации. Иран постоянно объявляет о своих достижениях в области разработки новых вооружений и надеется стать одним из игроков на рынке поставок военной техники. Наджар заявил, что Иран планирует выпускать даже более совершенные боевые самолеты. «Успешные испытания Azarakhsh, позволяют начать планировать производство самолетов пятого поколения», – заявил он телеканалу. Самолеты пятого поколения это сложная инженерная разработка, в которой применяются композитные материалы, технологии Stealth и современные радары.

Истребитель-бомбардировщик Azarakhsh – его разработка ведется с 1986г. По сравнению со своим американским прототипом F-5 он на 10%-11% длинней. Впрочем, все остальные части также несколько крупнее прототипа. По некоторым сведениям, самолет оснащен двумя двигателями РД-33 российского производства, но сообщения в российских СМИ подвергают это сомнению, поскольку они великоваты для данного типа самолета. Предполагается, что самолет может развивать скорость в 1,5 превышающую скорость звука. О составе вооружений или бортовой РЛС сведений нет. Серийное производство планировалось уже в 2001г., но постоянно откладывалось из-за низких характеристик истребителя, что пытались исправить иранские специалисты. Передает K2Капитал. ИА Regnum, 6.8.2007г.

– В столице провинции Восточный Азербайджан Исламской Республики Иран состоялось официальное открытие сборочного производства автомобилей Камаз на базе местного партнера ОАО «Камаз» – компании Rakhsh Khodro Diesel.

По словам генерального директора ОАО «Камаз» Сергея Когогина, для «Камаза» это – интересный и важный проект. Им завершился еще один этап работы по продвижению продукции крупнейшего российского производителя грузовиков на перспективный рынок Ирана. Темпы ра-

звития автопрома которого — 25% в год — значительно опережают не только среднестатистический экономический (4,4% в год), но и промышленный рост (7,1%). В Иране — более 1 тыс. производителей автокомпонентов и 1 млн. занятых в этой отрасли. «Мы заинтересованы в нашем присутствии здесь», — отметил Когогин.

Мощности нового сборочного производства грузовиков позволяют изготавливать до 3 тыс. автомобилей в год. Иранская сторона заявила, что готова к увеличению объемов.

В авг. 2004г. был заключен контракт на поставку первых 100 Камазов и подписано соглашение о техническом обслуживании автомобилей в Иране. В янв. 2005г. компания Rakhsh Khodro Diesel стала официальным дилером «Камаза». В авг. 2005г. подписано лицензионное соглашение на право сборки из сборочных комплектов деталей (СКД) и продажи в Иране автомобилей Камаз-5460, — 6460 и — 6520 и контракт на поставку первой партии из 30 СКД. Позднее было решено выпускать также автомобили Камаз-53605.

В Иран поставлено 250 готовых автомобилей Камаз и 30 СКД. В ближайшее время партнеры получают от «Камаза» еще 70 СКД. В начале 2007г. Rakhsh Khodro Diesel получил сертификат от министерства промышленности и рудников Ирана на право изготовления 3 тыс. автомобилей в год, в т.ч. и грузовых. Недавно иранская компания подтвердила ранее заявленные объемы закупок на 2007г. — 530 ед. СКД. www.metalinfo.ru, 30.5.2007г.

Испания

АВИАПРОМ, АВТОПРОМ

— Руководство японского автомобильного концерна Nissan согласовало в пятницу с представителями испанских профсоюзов окончательный план сокращений, которые будут временными и коснутся 3,5 тысяч рабочих, передало испанское информационное агентство EFE. В переговорах принимали участие глава отделения Nissan Motor Iberica Фумиаки Матсумото (Fumiaki Matsumoto) и представители профсоюзов CCOO, UGT, Sigen-USOC и CGT.

Согласно достигнутым договоренностям, в период с середины дек. до 31 марта 2009г. временно без работы останутся 3,5 тыс.чел., занятых на производстве концерна в Барселоне. Временные увольнения будут происходить по ротации, но каждый работник будет отсутствовать на рабочем месте не более 75 дней. Концерн обязуется также выплатить временно отстраненным от работы до 90% заработной платы.

В начале нояб. Nissan объявил план сокращений, согласно которому до дек. тек.г. на производстве в Барселоне он намеревался уволить 1288 чел., а в сент. 2009г. — еще 392 чел. Это решение вызвало волну протеста среди рабочих, которая вылилась на улицы каталонской столицы. Профсоюзы заставили руководство завода сесть за стол переговоров. Манифестация, намеченная на 10 дек. в Мадриде, отменена.

Стороны договорились также в середине янв. созвать круглый стол для обсуждения будущего завода. По словам директора по корпоративным связям Nissan Motor Iberica Альфредо Кастаньо (Alfredo Castano), которого цитирует EFE, «у компании есть избыток в рабочей силе, не конъюнк-

турный, а структурный. Так что нам все равно необходимо будет освободиться от этого излишка, вопрос только в том, как сделать это с минимальным социальным эффектом». Согласованный план должен быть еще одобрен правительством Каталонии.

В Испании у концерна Nissan два завода, технический центр, завод по производству двигателей и комплектующих, центр по продаже машин в Испании и на юге Европы, центр по продаже запчастей. Общий штат на 31 дек. 2007г. составлял 6669 чел. Компания собирает в Испании модели Terrano, Primastar, Almera Tino, Pathfinder и Navara. В 2007г. было произведено 205,99 тыс. автомобилей. РИА «Новости», 5.12.2008г.

— Продажа автомобилей в Испании упала в нояб. на 49,6%, сообщило в понедельник испанское информационное агентство EFE со ссылкой на Ассоциацию испанских производителей автомобилей и грузовиков (Asociacion espanola de fabricantes de automoviles y camiones, Anfacs).

Всего за нояб. было продано 63 тыс. 68 машин (легковых автомобилей и джипов). За тот же период 2007г. удалось реализовать 125 тысяч 206 автомобилей. За 11 месяцев 2008г., по данным Anfacs, в Испании было продано 1 млн. 88 тысяч 720 автомобилей, что на 26% меньше чем за тот же период 2007г.

По словам гендиректора Anfacs Луиса Валеро (Luis Valero), это один из самых низких показателей за всю историю автомобилестроения Испании. «Эти цифры подтверждают наши худшие прогнозы», — отметил он.

Автомобильный сектор в Испании — один из тех, которые больше всего испытывают трудности в связи с разразившимся мировым финансовым и экономическим кризисом. За последний месяц практически все автомобильные компании, представленные в Испании, в т.ч. Nissan, Ford, Renault, General Motors, Seat, объявили о частичной приостановке конвейеров в дек. и в течение всего 2009г., что повлечет за собой сокращение производства и временное увольнение более 20 тысяч рабочих. Всего в этом секторе экономики занято 325 тысяч человек.

В попытке спасти автомобильные компании от кризиса правительство в лице министра промышленности Мигеля Себастьяна объявило в конце нояб. о подготовке единого плана по оздоровлению этого сектора экономики. План будет включать меры по поддержке всех девяти автономий, в которых есть заводы по производству автомобилей: Каталония, Арагон, Страна басков, Мадрид, Валенсия, Андалузия, Кастилья-и-Леон, Наварра и Галисия. План будет готов в янв. 2009г. РИА «Новости», 1.12.2008г.

— Французская компания Renault заявила о планах по разработке трех городских электрокаров. Одним из них станет фургончик Kangoo, вторая модель будет основана на базе Megane, а третья будет напоминать Renault Twingo. Машины будут выпускаться на заводе в Испании.

К 2011г. Renault планирует построить электрическую четырехдверную версию седана Megane мощностью 100 л.с., предназначенную главным образом для израильского авторынка. Французский концерн к 2011г. намеревается построить в Израиле сеть заправок для электромобилей.

Свой седан Renault хочет сделать конкурентом аналога с 1,6-литровым бензиновым двигателем с мощностью 100 л. с. При этом компания отмечает, что мощность, производимая автомобилем между 50 и 110 км/ч, будет несколько выше. Ожидается, что максимальная скорость новинок составит 130 км/ч.

Но первую очередь компания разработает компакт-кар, оснащенный электродвигателем и немного превышающий по размерам модель Twingo. Его создадут с нуля, и он будет отличаться от конкурентов ярким и эмоциональным дизайном.

Существующие экспериментальные модели заряжаются от обычной розетки в течение восьми часов — этого заряда им хватает на преодоление 160–200 км. пути. Планируется, что серийные модели будут иметь быстрый режим зарядки, при котором 20–30 минут хватит для полного восстановления емкости батарей. www.vestnik.co.il, 12.11.2008г.

— Руководство автомобильного концерна Nissan представило в понедельник план сокращений, согласно которому до дек. тек.г. будут уволены 1288 чел., а в сент. 2009г. останутся без работы еще 392 чел., передало испанское информационное агентство EFE.

Будут уволены 40% работников, занятых на производстве концерна в Барселоне.

Руководство компании подчеркивает, что сокращения будут сопровождаться предоставлением пособий и других социальных мер, направленных на снижение негативных последствий увольнения. Речь идет, в частности, о перераспределении рабочих мест, например, с завода в Барселоне на другие заводы, или о возможном досрочном уходе на пенсию для тех, кому осталось отработать несколько лет. Уволенные будут иметь преимущественное право получить новый контракт в сети концерна Nissan в случае появления вакансий.

Это не первое сокращение рабочих мест, объявленное транснациональными компаниями, представленными в Испании. Так, в минувшую пятницу правительство Каталонии одобрило представленный руководством Seat план сокращений, предусматривающий временное увольнение в течение ближайшего года более 4,5 тыс.чел.

В Испании у концерна Nissan два завода, технический центр, завод по производству двигателей и комплектующих, центр по продаже машин в Испании и на юге Европы, центр по продаже запчастей. Общий штат на 31 дек. 2007г. составлял 6669 чел. Компания собирает в Испании модели Terrano, Primastar, Almera Tino, Pathfinder и Navara. В 2007г. было произведено 205,99 тыс. автомобилей. РИА «Новости», 10.11.2008г.

— Автомобильная промышленность Испании до конца 2009г. потеряет из-за сокращения производства, вызванного экономическим кризисом, тыс. рабочих и служащих, сообщает во вторник газета *Voz de Galicia*.

«Только в г.Виго (северо-запад Испании) потеряют работу 1,5 тыс. рабочих расположенного здесь завода по сборке автомобилей компании Citroen», — отмечает газета со ссылкой на источники в региональном правительстве Галисийской автономии и профсоюзы.

По данным другой испанской газеты — Pais, о намерении сократить производство и уволить 1,6 тыс. рабочих, или почти 40% персонала, объявил в

понедельник гендиректор завода Nissan Motor Iberica Фумиаки Мацумото.

«Кроме того, сокращение производства в Каталонии (северо-восток Испании) популярных в Испании японских внедорожников повлечет за собой увольнение тысяч рабочих из связанных с Nissan смежных производств», — пишет издание.

«Рабочие предприятия не согласны с политической увольнением и намерены провести в ближайшее время ряд забастовок. Профсоюзы полагают, что предприятие, которое в 2007г. получило прибыль в 50 млн. евро, способно выдержать кризис», — сообщает Национальное радио Испании.

В 2008г., по данным Pais, продажа легковых автомобилей в Испании сократилась на четверть: подобного падения не наблюдалось в стране с 1993г.

Причина сокращения, по мнению предпринимательских ассоциаций отрасли, в «снижении покупательной способности испанцев, увеличении безработицы и инфляции, а также трудностях с получением банковских кредитов».

О временном увольнении на неопределенный срок 1,2 тыс. рабочих и об остановке в нояб. на 20 дней одного из конвейеров, что затронет интересы еще 3,9 тыс. рабочих, объявил и флагман испанского автомобилестроения завод SEAT, ныне принадлежащий группе Volkswagen.

На заводе трудится 11 тысяч рабочих и служащих. В 2007г. SEAT выпустил 400 тысяч автомобилей. О грядущем сокращении штатов объявили также испанские филиалы заводов Ford и General Motors. Испания произвела в 2007г. 2,8 млн. автомобилей. РИА «Новости», 14.10.2008г.

— «Дочка» Peugeot в России объявила о начале продаж новой модели Peugeot Partner Терее. Об этом говорится в сообщении компании. Производство Partner Терее осуществляется на заводе в г.Виго, Испания. Для продажи на территории России на текущий момент представлены версии с бензиновым двигателем 1,6 л 16v 66 квт. ~90 л.с. Коробка передач — механическая, 5 ступеней. Габаритные размеры Partner Терее сопоставимы с размерами хэтчбека среднего класса. Его длина составляет 4,38 м., ширина — 1,81 м. и длина — 1,80 м.

Багажу отведено пространство объемом 505 л, которое при отсутствии задних сидений увеличивается сразу до 3 тыс.л. Безопасность Partner Терее обеспечивает не только прочный кузов, но шесть подушек безопасности, доступных в качестве опции или устанавливаемых в качестве стандартного оборудования — в зависимости от варианта исполнения автомобиля.

Стартовая цена Peugeot Partner Терее на российском рынке составляет 151 тыс. руб.

Дочерняя компания Peugeot в России была создана в мае 2004г. В нояб. 2007г. организация была переименована в «Пежо Ситроен Рус». Основными задачами компании является продвижение марки Peugeot в РФ, развитие и координация продаж, взаимодействие с дилерами Peugeot, оказание консалтинговой и информационной поддержки российским операторам рынка, участие в официальных мероприятиях на территории РФ. Росбалт, 11.7.2008г.

— Ficosa (Испания) и ООО «Завод «Автокомпонент» (Нижегород) инвестировали 50 млн. евро в создание совместного предприятия по про-

изводству автомобильных зеркал заднего вида для автомобилей Renault Logan на территории Нижегородской обл.

Как передает корреспондент ИА Regnum, об этом сообщил областной министр промышленности и инноваций Валерий Барулин 12 нояб. на встрече с французской делегацией производителей автокомпонентов.

По его словам, мощность производства составляет 85 тыс. зеркал в год. К 2010г. планируется увеличить мощность в 2 раза. ИА Regnum, 12.11.2007г.

— Испания заявила о готовности увеличить свои инвестиции в европейский аэрокосмический концерн Eads и свой пакет акций в нем, сообщил министр промышленности Хоан Клос во вторник. Российскому ВТБ принадлежит 5% акций Eads, и руководство подконтрольного государству банка говорит, что готово их продать, однако ждет увеличения котировок.

Представляя планы увеличения в три раза производства в аэрокосмическом секторе страны в 2008-16гг., министр Клос сказал, что ведет переговоры с Францией и Германией об увеличении вложений в Eads. Он также сказал, что «удовлетворен» их продвижением. «Мы предложили нашу волю и возможности для увеличения нашей доли. Мы ждем возможности превратить эту надежду в нечто конкретное», — сообщил министр.

Ранее Франция призывала участников концерна увеличить инвестиции в Eads для разработки нового самолета в Airbus, ключевом отделении Eads, столкнувшись с финансовыми проблемами, связанными с задержками поставок и ростом курса евро. В то же время Германия считает, что проблема финансирования не является острой, сказал Клос.

Представители Испании ранее говорили, что хотят увеличить долю страны в концерне примерно до 10% с текущих 5,4%, чтобы обезопасить рабочие места, создаваемые им в Испании. Для этого могут быть использованы как государственные, так и частные средства, сказал Клос. «Мы ждем, чтобы Eads очертила свои финансовые условия», — сказал министр.

Правительство Франции прямо владеет 15% Eads. Еще 7,5% принадлежат французской медиагруппе Lagardere. Немецкий автоконцерн DaimlerChrysler контролирует 22,5% акций.

Испания ожидает, что последние изменения в структуре управления Eads упростят руководство компанией и сделают приоритетом коммерческие,

а не политические интересы. Франция, Германия и Испания договорились, что доли распределения работ по проектам концернам должны определяться эффективностью, а не политическими интересами, сказал испанский министр. Рейтер, 25.7.2007г.

— Компания «Иберия Мотор Рус» (дочерняя компания польского автодилерского концерна Iberia Motor Capital Group, эксклюзивный импортер Seat в России) официально начала продажу испанских автомобилей Seat в РФ, говорится в сообщении компании.

«Иберия Мотор Рус» открыла свой первый салон испанской марки в автоцентре «Москва» (г. Москва) и представила ряд моделей концерна Seat: Leon, Ibiza, Altea, Toledo, Cordoba и Alhambra.

Новинками модельного ряда Seat, представленными на российском рынке, станут компактный Altea XL и кроссовер FreeTrack. «Иберия Мотор Рус» представит их на третьей международной выставке «Интеравто» в «Крокус Экспо» с 29 авг. по 4 сент. Таким образом, в России будет представлен весь модельный ряд Seat.

«Мы ставим перед собой достаточно амбициозные планы: открытие нескольких автосалонов в различных регионах России в этом году, создание широкой сети дилеров и прогнозируем уровень продаж около 2 тыс. автомобилей уже в следующем году», говорит гендиректор «Иберия Мотор Рус» Томас Дорентвендт.

До конца 2007г. компания намерена продать до 500 автомобилей Seat, рассказала пресс-секретарь «Иберия Мотор Рус» Светлана Антонова. Стоимость Seat Ibiza в различных комплектациях составит от 16 990 до 30 990 долл., Leon — от 24 190 до 44 990 долл., Altea — от 24 890 до 40 990 долл., Cordoba — от 17 490 до 23 490 долл., Toledo — от 25 490 до 34 490 долл.

SEAT (Sociedad Espanola de Automoviles de Turismo) — испанский производитель автомобилей, входящий в Volkswagen Group. Продажи Seat в Европе составили в 2006г. 384 660 автомобилей (данные JATO Dynamics), в странах Латинской Америки — 23 500, на Ближнем Востоке — 8 200. Чистый убыток SEAT в I кв. 2007г. составил 11 млн. евро (данные ANE).

«Иберия Мотор Рус» — российская дочерняя компания польского автодилерского концерна Iberia Motor Capital Group. Iberia Motor Capital Group, который является эксклюзивным дистрибутором Seat в Польше, странах Балтии, Белоруссии и на Украине. Прайм-ТАСС, 3.7.2007г.

РЕСУРСЫ www.POLPRED.com

АВИАПРОМ. АВТОПРОМ 9-10. 2008г. (1500 Кб PDF/232 стр.) **Таджикистан** • **Таиланд** • **Тайвань** • **Тунис** • **Туркмения** • **Турция** | Автопром | Сельхозтехника | **Узбекистан** | Автопром | Автопром с РФ • **Украина** | Автобусы • **Уругвай** • **Филиппины** | Автопром • **Финляндия** • **Франция** | Renault | Автопром с РФ | Авиапром | Авиапром с РФ • **Чехия** | Автопром-2007 | Автопром-2006 | Автопром-2005 | Автотранспорт | Авиапром | Авиация • **Чили** | Авиация | Автодороги • **Швейцария** • **Швеция** | Автопром | Volvo | Авиация • **ЮАР** | Автопром • **Япония** | Автопром-2007 | Автопром-2006 | Мотоциклы | Hyundai | Авто для инвалидов | Автопогрузчики | Авиапром-2007 | Авиапром-2006

АВИАПРОМ. АВТОПРОМ 7-8. 2008г. (1500 Кб PDF/288 стр.) **Италия** | Автопром-2007 | Автопром-2006 | Автопром с РФ | Авиапром с РФ • **Казахстан** | Автопром с РФ-2007 | Автопром с РФ-2006 • **Канада** | Авиапром с РФ • **Катар** • **Кения** • **Киргизия** • **Китай** | Автопром | Подшипники | Автоэкспорт | Вертолеты • **КНДР** • **Колумбия** | Авиакомпания • **Корея** | Авиаперевозки | Аэропорты | Авиация | Автопром-2007 | Автопром-2006 | Hyundai Motor • **Куба** • **Латвия** • **Ливан** | Автопром • **Ливия** • **Литва** | Автопром | Автотранспорт | Авиация • **Люксембург** • **Малайзия** | Автопром • **Марокко** • **Мексика** | Автопогрузчики • **Молдавия** • **Монако** • **Монголия** • **Намибия** • **Нигерия** | Вертолеты | Автопром • **Нидерланды** | Авиапром | Автопром • **ОАЭ** | Авиасалон • **Пакистан** | Автопром | Мототехника • **Перу** | Горавтотранс | Автопром • **Польша** | Аэропорты | Автопром • **Португалия** • **Россия** • **Румыния** • **Саудовская Аравия** | Автопром • **Сенегал** • **Сербия** • **Сингапур** • **Сирия** | Автопром • **Словакия** | Автопром • **Сомали** | Вертолеты • **США** | Сельхозтехника | «Боинг»

АВИАПРОМ. АВТОПРОМ 5-6. 2008г. (1500 Кб PDF/244 стр.) **Австралия** | Автопром • **Австрия** • **Азербайджан** • **Алжир** • **Ангола** • **Аргентина** • **Армения** • **Афганистан** • **Бахрейн** • **Белоруссия** • **Бельгия** | Авиапром с РФ • **Болгария** | Автопром • **Бразилия** | Автопром-2007 | Автопром-2006 | Сельхозтехника | Стройоборудование | Авиапром | Инфраструктура | Автодороги • **Великобритания** | Автопром | Авиапром-2007 | Авиапром-2006 | Вертолеты • **Венгрия** • **Венесуэла** • **Вьетнам** | Авиация | Автопром | Мотоциклы • **Гана** | Автопром • **Гвинея** • **Германия** • **Гонконг** | Авиакомпания • **Греция** • **Грузия** • **Дания** | Авиация • **Евросоюз** • **Египет** | Автопром • **Зимбабве** • **Израиль** • **Индия** • Автопром | Tata-авто | Тракторы • **Индонезия** • **Иордания** • **Ирак** • **Иран** • **Испания**

АВИАПРОМ. АВТОПРОМ Том 3-4. 2007 г. (1600 Кб PDF/320 стр., 594 евро) **КНДР** • **Колумбия** | Автопром • **Корея** | Автопром-2005 | Авто-

пром-2004 | Автопром-2003 | Автопром-2002 • **Куба** • **Латвия** • **Ливия** • **Литва** | Сельхозтехника | Автопром с РФ • **Малайзия** • **Марокко** • **Мексика** | Автопром-2004 | Автопром-2003 • **Молдавия** • **Монголия** • **Намибия** • **Нидерланды** | Авиапром | Автопром • **Норвегия** | Автотранспорт | Авиакомпания • **ОАЭ** | Авиапром • **Пакистан** • **Панама** • **Польша** • **Португалия** | Автопром • **Россия** • **Румыния** • **Сербия** • **Сингапур** • **Сирия** • **Словакия** • **Словения** • **СНГ** • **Сомали** • **Судан** • **США** | Автопром | Автопром с РФ | Автошины | Авиапром с РФ | «Форд» • **Таджикистан** • **Таиланд** • **Туркмения** • **Турция** | Автопром-2006 | Автопром-2004 | Мототехника • **Узбекистан** • **Украина** | Сельхозмаш • **Финляндия** • **Франция** | Автопром-2005 | Автопром-2003 | Автопром с РФ | Сельхозмаш | Мотоциклы | Авиапром | Авиапром с РФ-2005 | Авиапром с РФ-2004 • **Хорватия** • **Чехия** | Автопром-2004 | Авиапром • **Чили** • **Швейцария** • **Швеция** | Автопром | Scania-2005 | Scania-2004 | Scania-2002 | Volvo-2005 | Volvo-2004 | Volvo-2002 | Saab-2005 | Saab-2004 | Saab-2002 | Автопром с РФ • **Шри-Ланка** • **Эквадор** • **Эстония** • **Эфиопия** • **ЮАР** • **Япония** | Автопром-2005 | Автопром-2004 | Авиапром

АВИАПРОМ. АВТОПРОМ 1-2. 2007 г. (1738 Кб PDF/324 стр.) **Австралия** | Автопром • **Австрия** • **Аргентина** | Автопром-2005 | Автопром-2003 | Автомобили | Импорт автомобилей | Сельхозтехника • **Азербайджан** • **Алжир** • **Аргентина** • **Армения** • **Афганистан** • **Бахрейн** • **Белоруссия** | Сельхозмаш • **Бельгия** | Автопром | Автопром с РФ | Авиапром-2006 | Авиапром-2005 | Авиапром с РФ-2006 | Авиапром с РФ-2005 | Авиапром с РФ-2004 | Авиапром с РФ-2003 | Авиапром с РФ-2002 • **Болгария** | Авиация • **Бразилия** | Автопром | Авиапром • **Великобритания** | Автопром-2005 | Автопром-2004 | Автопром-2003 | Автопром-2002 | Авиапром-2005 | Авиапром-2004 | Авиапром-2003 | Авиапром-2002 | Авиапром-экспо | Авиапром с РФ • **Венгрия** | Автопром • **Венесуэла** • **Вьетнам** | Автопром • **Гайана** • **Гвинея** • **Германия** | Авиапром | Автопром | Автокомплетирующие | Газоавтомобиль | Мотоциклы | Велосипеды | BMW Group Russia | Авиашоу ILA-2006 | Авиапром с РФ • **Греция** • **Грузия** • **Дания** | Автотранспорт | Авиация • **Евросоюз** • **Египет** | Автопром | Автотранспорт • **Израиль** • **Индия** | Автопром-2006 | Индонезия | Автопром • **Иордания** • **Ирак** • **Иран** | Автопром-2005 | Автопром-2004 | Автопром-2003 • **Испания** | Автопром | Авиация • **Италия** | Автопром-2004 | Автопром-2002 | Автопром с РФ | Авиапром с РФ-2006 | Авиапром с РФ-2005 | Авиапром с РФ-2004 • **Казахстан** | Сельхозмаш | Автопром | Автопром с РФ • **Канада** | Автопром | Авиапром | Вертолет Камов • **Катар** • **Кения** | Автопром • **Киргизия** • **Китай** | Автопром-2006 | Автопром-2005 | Автопром-2004 | Авиапром с РФ | Мотоциклы