

Лесопожарные гусеничные

ОТЗ поставит технику Карелии

Компания «ЧЕТРА-Форест», специализированная сбытовая единица машиностроительно-индустриальной группы «Концерн «Тракторные заводы» (Machinery & Industrial Group N.V.) поставит в Республику Карелия 10 лесопожарных гусеничных машин ЛХТ-100А-12. Это было озвучено на 14 Международной специализированной выставке «ИНТЕРЛЕС-КАРЕЛИЯ: Технологии и оборудование для лесного хозяйства, лесозаготовка и первичная обработка древесины в лесу», прошедшей в Петрозаводске.

В ходе осмотра экспонатов «Концерн «Тракторные заводы», у главы республики Карелия Андрея Нелидова, министра и экологии по природопользованию Сергея Штрахова особый интерес вызвали представленные лесопожарная гусеничная ЛХТ-100А-12 и «Онежец-300», которые производятся на Онежском тракторном заводе (ОТЗ, находится под управлением «Тракторных заводов») в Петрозаводске. Исполнительный директор ОТЗ Даниил Демаков рассказал о преимуществах техники, об образцах удостоенных наград, и отметил, что республиканские власти уже авансировали поставку 10 единиц лесопожарной техники производства ОТЗ. Как отметил Демаков, в портфеле заказов Онежского завода на сегодня находится 46 только лесопожарных тракторов, и это помимо лесозаготовительных машин.

Всего на выставке было представлено три вида инновационных лесохозяйственных машин. Ведущие конструкторы машиностроительно-индустриальной группы рассказали посетителям выставки об своих инновационных разработках, последней из которых стала гусеничная машина «Онежец-300».

«Онежец» серии 300 предназначен для замены лесопромышленного трактора серии ТЛТ-100. Новинка оснащена кардинально новой кабиной, усиленной рамой, ходовой системой повышенной проходимости с более широкой гусеницей и планетарными бортовыми редукторами с приближенными к опорной поверхности ведущими колесами большего диаметра.

Изменения ходовой системы позволяют резко увеличить проходимость трактора на грунтах с низкой несущей способностью и при глубоком снежном покрове, а также боковую устойчивость машины. Звенья гусениц увеличенной ширины обеспечивают малую повреждаемость почвы при поворотах трактора, что уменьшает вредное воздействие на лесные грунты.

Гидростатическая передача (ГСТ) состоит из регулируемого насоса фирмы LINDE установленного на редукторе привода насосов фирмы Stibel и регулируемого мотора LINDE, установленного на блоке заднего моста. Применение усиленной рамы позволяет увеличить надежность работы машины. Средний ресурс до первого капитального ремонта 10000 моточасов.

На машине предусмотрена установка двигателей, как отечественных, так и зарубежных производителей.

Особое внимание и интерес у участников и посетителей выставки вызвал колесный харвестер «ЧЕТРА КХ45». Среди главных достоинств машины — высокая производительность, возможность работать на грунтах с низкой несущей способностью, а также машина может одновременно двигаться и работать на склонах под углом до 45°.

Харвестер оснащен измерительной системой, которая позволяет контролировать объем, количество и длину сортиментов. В результате обеспечивается не только скорость работы, но и высокое качество обрезки веток. Харвестер способен работать в суровых климатических условиях при температуре до -40°С.

ОАО «ЧЕТРА-Форест» — специализированная торговая компания машиностроительно-индустриальной группы «Концерн «Тракторные заводы», занимающаяся продвижением лесозаготовительной и лесопожарной техники, выпускаемой предприятиями холдинга. Перечень продукции, представляющей компании, включает не только традиционные модели лесозаготовительных тракторов, выпускаемых на Красноярском заводе лесного машиностроения (Краслесмаш) и Онежском тракторном заводе (ОТЗ), но и перспективную линейку колесной и гусеничной техники для сортиментной заготовки леса на основе технологии входящей в Концерн датской компании Silvatec.

Machinery & Industrial Group N.V. — один из крупнейших российских интеграторов научно-технических, производственно-технологических и финансовых ресурсов в машиностроении как в России, так и за рубежом. В управлении машиностроительного холдинга находится более 20-ти крупнейших предприятий, расположенных в 9 субъектах Российской Федерации, а также в Дании, Германии, Австрии, Нидерландах, Сербии и Украине. Производственная деятельность представлена пятью направлениями: промышленное машиностроение, железнодорожное машиностроение, сельскохозяйственное машиностроение, машиностроение специального назначения, запасные части и OEM-компоненты. Предприятия холдинга занимают лидирующие позиции в сегментах рынка, где представлена их продукция: горнодобывающая отрасль, дорожное и инфраструктурное строительство, нефтегазовый сектор, транспортная и оборонная отрасли, сельское хозяйство. Техника эксплуатируется более чем в 40 странах мира.

Расти рынок, расти большой

Отечественный выпуск автомобилей должен вырасти в семь раз выше нынешнего

Влас Рязанов

В Москве в отеле «Балчуг Kempinski» состоялась третья международная конференция Sreop «Полимеры в транспортостроении 2011». Мероприятие прошло при партнерской поддержке SABIC Innovative Plastics и группы «Полипластик». Использование полимеров в выпуске транспортных средств никогда не было основной сферой их применения, однако новые требования к конструкционным и отделочным полимерам создают мощный импульс для технологического прогресса в отрасли. В то же время, по словам генерального директора Sreop Санджара Тургунова, в России с каждым годом все труднее смотреть в будущее индустрии с оптимизмом, поскольку неясно, каковы перспективы развития отечественного транспортостроения и применения полимерных материалов в этой отрасли.



Доклад исполнительного директора НАПАК Михаила Блохина был посвящен проблемам и перспективам локализации производства автокомплетирующих — одной из наиболее перспективных сфер применения полимеров в транспорте. По словам докладчика, этот рынок в России, как и во всем мире, полностью определяется планами автопроизводителей, многие из которых вместо создания производств комплектующих в России решили создавать совместные предприятия с местными компаниями и так выполнить требования по локализации. Во всем мире автопроизводство давно разделилось на автозаводы и выпуск отдельных автокомпонентов, тогда как в России они по-прежнему интегрированы друг с другом, более 60% автокомплетирующих в стране производит сами автозаводы.

При этом качество комплектующих на вторичном рынке зачастую превосходит оригинальные детали. Локализация производства зарубежными компаниями в основном касается дорогих в транспортировке крупногабаритных деталей и узлов, однако проблемой является локализация выпуска отдельных компонентов второгорного уровня притом, что на них действие налогового режима промышленной сборки было распространено еще в 2005 году. Согласно оценкам, для локализации выпуска той или иной детали нужен объем рынка примерно в 700 тыс. штук, тогда как в России для любой зарубежной компании этот показатель сейчас в семь раз меньше. Между тем, согласно подписанному с автопроизводителями соглашениям, к 2020 году показатель локализации должен составить 60%, однако без местных сырьевых ресурсов он вряд ли поднимется выше 20-30%. Сейчас в России при доле современных автомобилей в автопарке 50%, доля современных автокомплетирующих в объеме выпуска составляет только четверть, а доля современных материалов, в том числе полимерных, которые используются для выпуска таких комплектующих, не превышает 15%. Докладчик предложил пересмотреть параметры локализации производства и сделать ее более плавной: к 2014 году уровень локализации должен составить 15%, к 2017 году — 30%, а к 2020 году — 45%.

Директор по науке и развитию группы «Полипластик» Михаил Кацевман считает «локализацию» производства автокомпо-

нентов западными компаниями важной стратегией развития рынка полимеров в автопроме. Вместо ожидания прихода в Россию вслед за зарубежными компаниями их глобальных поставщиков, полезнее и правильнее было бы создавать собственные российские производства автокомплетирующих. По словам г-на Кацевмана, рынок полимерных материалов для автопрома растет на 15-20% в год и по темпам роста сравним с общим рынком полимерных материалов. В то же время содержание полимерных материалов в одном автомобиле в пересчете на их вес заметно снижается, главным образом за счет повышения качества этих материалов и уровня дизайна. В России в прошлом году было продано 1,8 млн автомобилей, а собрано только 1,2 млн и, по прогнозам, объемы производства вернутся на докризисный уровень только спустя несколько лет. Однако даже в этом случае объем потребления полимеров в автопроме не превысит 80 тыс. т в год, что сейчас сравнимо с выпуском полимерных композитов для всех отраслей промышленности одним только «Полипластиком» (60 тыс. т). Поэтому ведущие мировые автопроизводители предпочитают больше инвестировать в страны Восточной Европы, которые работают на общий рынок Евросоюза с объемом спроса в 22 млн автомобилей ежегодно, чем в Россию.

А у российских производителей при узости внутреннего рынка нет другого выхода, кроме как искать выход на рынок мировой, однако автопроизводители не торопятся пересматривать глобальные контракты в пользу российских компаний. Как рассказал собравшимся г-н Кацевман, требования к российской продукции оказываются намного более жесткими, чем к используемой зарубежной и чтобы выполнить их, компании вынуждены увеличивать закупки дорогих зарубежных добавок, что снижает их конкурентоспособность. Отечественные поставщики полимерного сырья (прежде всего, полипропилена и полиамида) из-за малых объемов поддержать их не всегда готовы; цены на сырье в России меняются по конъюнктуре мирового рынка, тогда как его качество и ассортимент остается стабильно низким. В итоге себестоимость российской продукции оказывается всего на 5-8% ниже, чем у европейских конкурентов и для быстрого развития бизнеса этого оказывается явно недостаточно. Выпуск полимерных композитов для автопрома представитель «Полипластика», чьим основным бизнесом является производство пластиковых труб, сравнил с хобби: усилия, которые компания затрачивает на разработки в этой сфере, пока приносит очень скромную реакцию рынка.

Руководитель направления SABIC Innovative Plastics Бернд Шпринглер рассказал собравшимся о новых продуктах компании для дизайнера интерьеров железнодорожного и авиатранспорта. Основные требования к ним это легкость, пожаробезопасность, свобода дизайна, удобство окрашивания и устойчивости к граффити. Из поликарбоната SABIC изготавливается широкий спектр деталей салонов: отделочные панели стен и потолка, подлокотники и спинки кресел, лампы освещения, шторки, окна поездов. В России компания ведет работу с потенциальными клиентами на протяжении уже двух лет, однако сообщить о крупных заказах пока не может.

Заместитель генерального директора НАМИ Анатолий Эйденов рассказал о перспективах использования полимерных материалов в грузовых автомобилях. По его словам, использование полимеров снижает вес отдельных деталей на 40-70% и более. Разрабатываются инновационные решения, например, использование стеклопластиков в отдельных деталях двигателя, что может существенно уменьшить уровень шума и расход топлива. В целом же доля пластика в общей массе грузовых автомобилей достигает уже 10%, а снижение массы автомобиля на 10% влечет за собой уменьшение расхода топлива на 7%. Сейчас разработки института уже представлены в опытное производство грузовых автомобилей. Участники мероприятия, однако, поставили под сомнение целесообразность использования стеклопластиковых и углепластиковых деталей, которые не подлежат вторичной переработке, как того требуют экологические нормативы. Присутствующие на мероприятии представители автопроизводителей рассказали о том, как продвигается внедрение полимерных материалов на их предприятиях в России. По словам начальника бюро полимеров «АвтоВАЗ» Аллы Басасовой, на этот год запланировано начало серийного выпуска Lada Granta, которая будет содержать до 60-70 кг полимерных материалов, в основном полипропиленовых композитов. При этом особенно жесткие требования к полимерам не предъявляются — используются достаточно простые и доступные марки. Инженер испытательной лаборатории Volkswagen Сергей Карасев сказал, что никакие отличия в требованиях к поставщикам комплектующих в России от других стран компания не делает и уже начала использовать бамперы и накладки российского производства. Специалист по закупкам производственных материалов Ford Motor Тимофей Есаулов сообщил, что в связи с окончанием производства базовой модели Ford Focus прекращено и использование российских комплектующих, а цикл локализации производства новой модели начался заново.

При этом проблемы остаются прежними — сложно добиться от поставщиков комплектующих какой-то реакции на предъявляемые требования. Специалист по развитию поставок автокомпонентов Реуеот Алексей Григорьев отметил, что в силу небольших объемов производства о локализации выпуска комплектующих в России говорит пока рано. Руководитель направления инженерии материалов Renault Владимир Смоленцев рассказал о том, что сейчас компания пытается наладить общую схему работы с «АвтоВАЗом», активно использует полимерные композиты отечественных поставщиков, но у них нет собственного полимерного сырья, а производителям этого сырья в России столь малый рынок не очень интересен. Кроме того, в России практически не производится вторичное полимерное сырье, которое компания обязана использовать согласно принятым на себя экологическим обязательствам.

Несмотря на вышеназванные проблемы, у многих российских компаний, государственных и научных структур интерес к созданию производств полимерных автокомплетирующих остается высоким. Так эксперт управления взаимодействия с резидентами специальной экономической зоны «Алабуга» в Татарстане Иван Чернышев рассказал об опыте работы автопроизводителей на этой территории с особым налоговым режимом. Проект особой экономической зоны действует с 2008 года и за это время привлек более \$1,5 млрд инвестиций, сейчас занято 60% из 20 кв. км территории зоны. Одним из «якорных проектов» на территории СЭЗ стали проекты автопроизводителей Sollers и Isuzu, недавно к ним присоединился Ford, объем инвестиций которого в площадку оценивается в \$1,4 млрд. На территории зоны работают уже три производителя полимерных автокомплетирующих и ожидается появление новых. Важным конкурентным преимуществом СЭЗ «Алабуга» является развитая инфраструктура и близость как к основным центрам автопроизводства в России, так и к основным поставщикам полимерных материалов.

Научный сотрудник «Макполимера» Ляна Шоранова рассказала об опыте производства нанокompозитов на основе полибутилентерефталата, которые могут использоваться в качестве отделочных панелей в авиационной и автомобильной промышленности. Доля ПБТ в структуре мирового потребления конструктивных пластмасс постоянно растет и сейчас составляет уже 18%, в России потребляется 8,5 тыс. т этого полимера, тогда как в мире — 1 млн и, согласно прогнозам, за пять лет эта цифра удвоится. Потенциально только российский автопром может потреблять до 35-40 тыс. т композитов на основе ПБТ. Разработанный инвестиционный проект по созданию на территории Кабардино-Балкарии производства композитов мощностью 10 тыс. т в год, однако его реализацию сдерживает отсутствие в России сырья (баундиола) и недостаток финансовых ресурсов.

По мнению главы компании Sreop Фареса Кильцев, для успешного ведения бизнеса в индустрии полимеров для авто- и авиационной промышленности необходима интеграция с транснациональными компаниями, которая невозможна без вступления России в ВТО при полном снятии всех формальных технических барьеров между игроками. Другой путь — формально закрыть границы и разрабатывать один на страну «народный автомобиль» и «народный самолет» и создавать для них своих поставщиков комплектующих. Но по такому пути страна однажды уже шла.

Запуск серийного производства

ДЗГИ в Московской области — крупнейший в России завод по выпуску газобетона

Ксения Вершинина

На прошлой неделе в Дмитровском районе Московской области состоялся торжественный запуск серийного производства на Дмитровском заводе газобетонных изделий (ДЗГИ) — крупнейшем в России предприятии по выпуску легких стеновых блоков из ячеистого бетона автоклавного твердения (газобетона). В церемонии приняли участие: глава администрации Дмитровского района Московской области Валерий Гаврилов, министр строительства правительства Московской области Павел Перепелица, президент Ассоциации строителей России Николай Кошман, генеральный директор ДЗГИ Виктор Бердиков, исполнительный директор ООО «АэроСтон-Дмитров» Сергей Потураев. Также мероприятие посетили руководители строительного комплекса Московской области и города Москвы, представители крупных строительных компаний и проектных организаций, почетные гости из Ассоциации Индустриальных Парков и ведущих некоммерческих партнерств и союзов в области строительства и строительных материалов.

ДЗГИ — самый передовой в своей отрасли завод. Его максимальная производственная мощность достигает 500000 кубометров газобетонных блоков в год (1440 куб. м в сутки). Такая производительность эквивалентна возможности ежедневной застройки одного небольшого коттеджного поселка (10 домов площадью по 200 кв. м каждый).

Строительство предприятия началось в 2008 году, общий объем инвестиций в проект составил 2,3 млрд руб. (кредит был обеспечен Газпромбанком). Общая площадь заводского комплекса составляет 8 га. Новый завод обеспечивает 150 рабочих мест. Предприятие удобно расположено относительно недалеко от МКАД в Индустриальном парке «Подосинки» (площадь парка — 60 га) на Московском Малом Кольце (ММК — «бетонка» А107. Продукция выпускается под торговой маркой AeroStone®.

Блоки AeroStone открывают новые перспективы в массовом домостроении. Первые тестовые партии продукции уже успешно опробованы на крупнейших стройках Москвы и Московской области. Для изготовления газобетонных (газосиликатных) блоков AeroStone® на ДЗГИ установлено новейшее передовое обо-



рудованием от ведущего мирового производителя — компании «Masa-Henke» (Германия). Полная автоматизация и компьютеризация производственного процесса обеспечивают гарантированно высокое качество стеновых газобетонных блоков.

Газобетонные блоки AeroStone®, без сомнения, являются одним из самых перспективных материалов на современном строительном рынке — легкие, прочные, экологичные, обеспечивающие высочайшую степень теплоизоляции и большую экономию затрат при строительстве.

Ключевым рынком дистрибуции газобетонных блоков, выпускаемых ДЗГИ, станут крупные строительные объекты Москвы и Московской области. Продукция AeroStone® будет применяться для многоэтажного каркасно-монолитного жилищного строительства, объектов коммерческого назначения, а также

возведения жилых коттеджных поселков. Одним из главных конкурентных преимуществ предприятия станет удобная приближенность к Москве (всего 45 км от МКАД, с оптимальной транспортной доступностью по нескольким основным трассам — Ленинградскому, Дмитровскому, Ярославскому шоссе и др.). Удобная логистика обеспечивает оперативность доставки блоков AeroStone® на основные строительные площадки Московской области при соответствующем снижении транспортных расходов.

Индустриальный парк «Подосинки» — уникальная территория, где созданы отличные условия для производства широкого комплекса энергосберегающих материалов и разработки новых, современных технологий. «Мы, безусловно, планируем дальнейшее развитие всего Индустриального парка «Подосинки» и очень

гордимся этой возможностью внести свой вклад в развитие индустрии жилищного строительства в России», — отметил генеральный директор ДЗГИ Виктор Бердиков.

«Я очень рад присутствовать сегодня на открытии предприятия, которое станет одним из ключевых производств по выпуску газобетона, как в нашей области, так и во всей России. Это не только существенные инвестиции в экономику региона и создание новых рабочих мест. Продукция завода имеет повышенный спрос на строительном рынке Московского региона и всего Центрального федерального округа. Я убежден, что этот бизнес даст серьезный дополнительный импульс для развития и откроет новые перспективы в российском массовом домостроении», — заявил глава администрации Дмитровского района Московской области Валерий Гаврилов.

ООО «Дмитровский завод газобетонных изделий» — крупнейшее в России современное предприятие по производству широкого ассортимента блоков ячеистого газобетона автоклавного твердения с плотностью от 400 до 800 кг/м³ по ГОСТ 31360-2007. Продукция, выпускаемая на ДЗГИ, полностью соответствует требованиям нормативных документов Евросоюза, Германии и всем установленным стандартам РФ. Завод расположен в Дмитровском районе на удалении всего 40 км от МКАД на Московском Малом Кольце (ММК, «бетонка») А107 (дер. Селевкино), на территории Индустриального парка «Подосинки». ООО «АэроСтон-Дмитров» выполняет функции торгового дома предприятия.

Газобетон (газосиликат) AeroStone — передовой однослойный стеновой материал, не требующий дополнительной утепления. Стена из блоков AeroStone толщиной всего 375 мм по тепловой изоляции эквивалентна полутрадиционной кирпичной кладке. Легкие, прочные, точные, надежные и долговечные, блоки AeroStone производятся из газобетона с самым высоким соотношением прочности/плотности, что одновременно обеспечивает отличную теплоизоляцию и высокую несущую способность (до 3-4 этажей). Использование блоков AeroStone позволяет снизить капитальные затраты на строительство до 50%, возводить стены в 5 раз быстрее, чем из кирпича, снизить трудозатраты на стройке на 50%, понизить массу стен в 5-10 раз, повысить тепловое сопротивление стен на 40-100%, обеспечить комфортные условия проживания при постоянном температурно-влажностном режиме и гарантировать высочайшую степень огнестойкости.