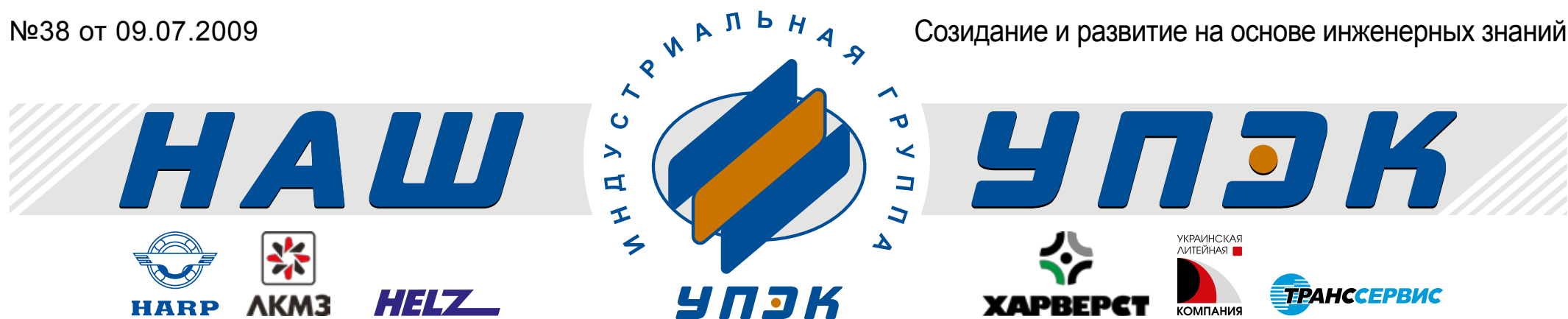




ИМЕННО ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ МОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ УКРАИНСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Интервью с президентом Индустриальной группы УПЭК Анатолием ГИРШФЕЛЬДОМ

— Анатолий Моисеевич, ровно год назад принята долгосрочная стратегия развития Индустриальной группы. С тех пор в мире многое изменилось...

— Наша стратегия — стать клиентоориентированной инженерной индустриальной группой.

Еще в июне 2008-го, когда никто не говорил о кризисе, когда все рассказывали о высоких темпах роста, мы провели корпоративный семинар по стратегическому планированию. Задали себе вопросы: чем закончится рост стоимости ресурсов и энергоносителей на 70%, неуправляемая инфляция? Какие внешние вызовы нам готовит мировой рынок, Китай с его дешевой рабочей силой? И как компания должна развиваться?

Мы пришли к таким выводам. Нам придется конкурировать с глобальными мировыми компаниями, технологически во многом превосходящими нас. Нам предстоит пережить немыслимый скачок стоимости всех производственных ресурсов. Государство в этой ситуации поддерживать реальный сектор экономики не станет — в Украине в ближайшие годы не будет определена стратегия развития. Более того, мир вступил в постиндустриальную эпоху, благосостояние в которой зависит от успехов в индустрии знаний, от инженерных решений.

— Компания видела угрозы. Но никто и представить себе не мог, к чему это в действительности приведет через 3–4 месяца...

— Во всем мире, хочу напомнить, кризис начался с того, что банки накопили большие рискованные кредиты в области ипотеки. Пошло резкое снижение ликвидности банковской системы, обесценивание ценных бумаг и, как следствие, замедление мировой экономики.

Что произошло в Украине? Наша экономика, во-первых, «питалась» западными ресурсами, во-вторых, зависела от внешних заказов в сырьевых отраслях — химии и металлургии. Она во многом функционировала за счет внешних кредитов — западные деньги прокачивались через Украину на покупку импортного ширпотреба (холодильников-телевизоров-автомобилей) и на кредитование строительства, которое большинству было не по карману.

В то время как политики говорили, что Украину не затронет спад мировой экономики, на нас уже накатилась первая волна кризиса. Его проявления начались со снижения заказов в основных экспортноориентированных отраслях — металлургии и химии. И усугубились банковским кризисом из-за массового оттока денег с депозитов физических лиц. Причем паника среди населения, бросившегося забирать свои деньги из банков, была во многом спровоцирована непрофессиональными действиями власти.

Сегодня в Украине проблема «плохих кредитов» не решена, поскольку реальный сектор экономики находится в сложнейшем положении, доходы людей резко упали. Поэтому осенью можно ожидать новую волну банковского кризиса, связанную с накапливающимися невозвратами кредитов.

— В мире уже появились «рецепты» выхода из кризиса?

— Если раньше я говорил, что на Западе и в мире нет эффективных рецептов, то сегодня — есть.

Правительства многих стран делают все возможное, чтобы финансовый кризис не отразился на реальном секторе экономики, другими словами, чтобы нехватка денежных ресурсов не распространилась на производство. С этой целью санация банков и поддержание их ликвидности возводятся в ранг государственной политики.

Сегодня на Западе, пока идет оздоровление банковской системы, промышленность может брать кредиты под 1,5–2,0%, государство снижает налоговую нагрузку, временно входит в капитал компаний. Кроме того, к примеру, правительство Германии в случае простоя предприятия выплачивает работникам 60–67% заработной платы по заявке работодателя. И, что очень важно, в отличие от Украины, государство не делает различий между государственным и частным сектором — политики отвечают за всю страну.

Мы уже видим стабилизацию в странах Европы, Америки и рост экономики в Китае, в Индии.

— Украина может воспользоваться успешным опытом других стран?

— Правительство нашей страны по-прежнему не имеет программы вывода экономики

из кризиса. Более того, в последние годы мотивация прихода во власть была, к сожалению, не созидать, а заработать. Даже на кризисе!

Мировое промышленное производство, думаю, восстановится к весне будущего года, но его общий объем сократится. Менее всего оно пострадает в странах, которые в период кризиса сумели поддержать и сохранить свою промышленность. Сокращение, скорее всего, произойдет за счет таких стран как Украина — наше государство не поддерживает реальный сектор экономики и, в частности, высокотехнологичное машиностроение.

Между тем, важно понимать, что именно эта отрасль может обеспечить конкурентоспособность украинской экономики и, как следствие, социальную стабильность. Уверен, что не может страна стать богатой только за счет экспорта зерна, металла, полуфабрикатов, транзита газа...

Приведу один пример — цифры впечатляют. Харьковское дизелестроение — «Серп и молот» и ХЗТД — было рассчитано на производство 200 тыс. дизельных двигателей средней мощности в год. Вдумайтесь в эту цифру! В сегодняшних рыночных ценах стоимость этой продукции — 6 млрд гривен. Но специфика машиностроения состоит в том, что этот объем производства мультиплицируется в 5–7 раз за счет загрузки предприятий-смежников — которые, кстати, тоже были размещены в Харькове: Автрамат, Держачевский компрессорный, Купянский литейный и десятки других мелких и средних предприятий.

Таким образом, утратив харьковское дизелестроение, Украина потеряла 30 млрд гривен в год.

Харьков был одним из крупнейших центров науки и промышленности в Союзе. Наше машиностроение — копилка, которую собирали многие поколения харьковчан. Складывали аккурратно свои знания и опыт, создавая интеллектуальный актив. И эту копилку мы на протяжении последних 17 лет варварски разбивали.

Сегодня рассчитывать, что на выходе из кризиса Украину можно будет назвать машиностроительной державой, что у нас будет системное машиностроение, практически невозможно. Выживут только отдельные предприятия отрасли: в первую очередь, те, которые сумеют предложить рынку новые высокотехнологичные продукты.

— Вы возглавляете Объединение организаций работодателей Харьковской области «Гранит»...

— Сегодня харьковские промышленники консолидируют усилия, чтобы добиться системных действий по выведению экономики из кризиса.

Вместе с руководством города и области нам удалось предпринять ряд практических мер по поддержке предприятий нашего региона. Совместно мы создали рабочую группу и разработали пакет антикризисных предложений для правительства Украины. Эти предложения вошли в программу антикризисных действий, подготовленную Федерацией работодателей Украины вместе с учеными Национальной академии наук.

Совсем недавно мы направили открытые письма Президенту и премьер-министру Украины. На наш взгляд, сегодня приоритетным должно быть решение таких насущных проблем: поддержка оборотного капитала экспортоспособных предприятий, снижение налоговой нагрузки, стимулирование технического перевооружения и внедрения энергосберегающих технологий. (Интернет-сайт ООР ХО «Гранит»: www.rd.kh.ua — прим. ред.).

— Каковы приоритеты Индустриальной группы УПЭК сегодня?

— Машиностроение всегда работало на базовые отрасли промышленности — именно по ним кризис ударил сильнее всего.

Нашей компании, как и многим другим, очень нелегко. Нам приходится вносить коррективы в сроки реализации намеченных программ, но мы остаемся верны курсу на инженерно-техническое перевооружение, понимая, что только таким образом сумеем обеспечить конкурентные преимущества и в кризисный, и послекризисный периоды.

Важнейшая задача, над которой сегодня работают все предприятия Индустриальной группы, — выпустить на рынок продукцию нового поколения. На выходе из кризиса мы должны быть готовы предложить потребителям принципиально новое качество продукции, соответствующее мировым стандартам.

Я благодарен всем сотрудникам Индустриальной группы за наше взаимопонимание, за профессионализм, лояльность к компании и желание трудиться с большой отдачей.



Альтернативные турботехнологии

ИГ УПЭК приступает к производству нового поколения энергосберегающего холодильного и теплотехнического оборудования класса hi-tech. Об этом рассказывает директор УПЭК по R&D докт.техн.наук проф. Эдуард СИМСОН.

Индустриальная группа УПЭК в рамках реализации инженерной стратегии развития создала компанию для освоения новейших научных разработок и промышленного производства альтернативных теплотехнических устройств и бесфреоновой холодильной техники. Новое предприятие ATT Ltd (ООО «Альтернативные Турботехнологии») возникло в результате многолетнего сотрудничества УПЭК с инжиниринговой компанией ЗАО «Турбо-Веста».

Речь идет о производстве принципиально нового поколения альтернативных тепловых насосов и комбинированных климат-систем, а также холодильных машин. Эти системы не используют для режима охлаждения фреон или его аналоги, равно как не используют для режима обогрева ни ТЭНы, ни процессы сжигания какого-либо топлива. Весь холодильный и обогревательный эффект достигается исключительно за счет специального термодинамического цикла на основе обычного воздуха, выступающего в этих машинах основным и единственным рабочим телом.

Идея создания холода за счет резкого расширения воздуха впервые была реализована Нобелевским лауреатом С.П.Капицей в его знаменитом турбодетандере.

Сердцем новой техники АТТ являются высокооборотные (десятки тысяч оборотов в минуту) энергоэффективные электротурбокомпрессоры TV, связанные с полезным помещением и окружающей средой специальными тепломассообменными схемами.

АТТ Ltd создает машины и агрегаты, которые базируются на уникальном сочетании ноу-хау

компании сразу в нескольких областях инженерных знаний и бурно развивающихся направлений техники:

- моделирование и оптимизация высокоэффективных турбокомпрессоров;
- применение высокооборотных высокоэффективных электродвигателей;
- расчет и проектирование бесконтактных подшипников;
- применение современных высокоэффективных теплообменных аппаратов;
- моделирование и оптимизация теплотехнических схем.

Это, с одной стороны, формирует высокие конкурентные преимущества создаваемой техники. С другой стороны, сможет обеспечить традиционные промышленные направления Индустриальной группы УПЭК — подшипниковое (ХАРП), электротехническое (ХЭЛЗ) и литейное (УЛК) новыми высокотехнологичными объектами производства — компонентами и узлами для различных агрегатов АТТ.

В настоящее время АТТ Ltd ведет разработку и создание опытных образцов в рамках трех крупных промышленных проектов:

- создание воздушных климат-систем для пассажирских вагонов железнодорожного транспорта;
- освоение серийного производства семейства бесфреоновых холодильных машин;
- промышленное производство воздушных тепловых насосов.

Конкурентные преимущества бесфреоновой холодильной техники АТТ столь разнообразны и кардинальны, что можно без преувеличения говорить о революции в «промышленном холоде»:

- принципиальное отсутствие фреона или его аналогов (хладагентов), что означает, во-первых, безупречное соответствие международным экологическим требованиям; во-вторых и в-третьих, существенное облегчение сервиса и удешевление эксплуатации;

- отсутствие масла в системе смазки подшипников, что особенно важно для пищевой промышленности;

- увеличение скорости охлаждения камеры и полезного продукта;
- возможность достижения температуры в холодильной камере ниже –50 С;
- выделение одновременно с процессом охлаждения тепла, используемого для промышленных и бытовых целей.

Опираясь на промышленный потенциал ИГ УПЭК, АТТ Ltd намерено на новой инженерной и технологической базе совершить без преувеличения технический переворот в нескольких областях промышленного холода, представив новое поколение машин АТТ вслед за Южной Кореей на рынки Израиля, России, США и других стран.

Создаваемые АТТ Ltd реверсные воздушные тепловые насосы, или, как принято называть, климат-системы, для пассажирского железнодорожного транспорта используют одно и то же устройство для кондиционирования воздуха в летнее время и для обогрева вагона — в зимнее. При этом оборудование пассажирского вагона освобождается не только от заправки фреоном, но и от котлов водяного отопления. Подавая воздух из вагона в обратный (по сравнению с холодильным) термодинамический цикл (так называемый реверсный режим), агрегат АТТ работает как высокоэффективный тепловой насос, подающий в зимнее время подогретый в цикле воздух непосредственно в пассажирский вагон. В летнее время получаемая параллельно с охлажденным воздухом горячая вода также может быть использована в технических и санитарных целях.

Утечки фреона, известного своей высокой летучестью, являются особой проблемой в традиционных системах кондиционирования на железнодорожном транспорте из-за динамической нагруженности и высокого уровня меха-

нических вибраций. По данным Deutsche Bahn, на немецких железных дорогах утечки фреона составляют не менее 20%. В России и Украине — никак не меньше, что обуславливает значительную дополнительную экономию от применения вагонных климат-систем АТТ не только за счет отсутствия исходной заправки системы фреоном, но и в процессе эксплуатации.

Общий вес пассажирского состава при замене системы водяного отопления вагонов на климат-системы АТТ снизится на вес одного вагона! Потребление энергии в среднем годовом исчислении значительно уменьшится.

А по экологическим характеристикам машины АТТ, не содержащие фреона, систем смазки, продуктов горения, настолько превышают традиционные системы, что сравнение не имеет смысла.

Первые образцы этой техники будут представлены Укрзалізниці и РЖД для испытаний и сертификации уже в конце этого — весной следующего года.

Практически та же машина, но в стационарном исполнении, представляет собой реверсный турбокомпрессорный тепловой насос, который позволит с высокой эффективностью кондиционировать (охлаждать) и обогревать офисы, промышленные модули, жилые помещения (прежде всего, коттеджи). АТТ Ltd работает над созданием типоразмерного ряда таких климат-систем, первая из которых, для помещений объемом 400–600 куб.м, будет представлена в специально создаваемом выставочном центре УПЭК одновременно с транспортной климат-системой.

Разработки АТТ Ltd ведутся в тесном контакте с Исследовательским инженерным центром УПЭК (UPEC R&D Center of Excellence).

Справка: АО «УПЭК» будет контролировать около 60% АТТ Ltd. Соответственно ЗАО «Турбо-Веста» — около 40%. В руководство компании вошли президент АО «УПЭК» А.М.Гиршфельд, президент ЗАО «Турбо-Веста» к.т.н., лауреат Госпремии Украины В.А.Петросянец и директор УПЭК по R&D д.т.н., проф., чл.-корр. ИАНУ, лауреат Госпремии Украины Э.А.Симсон.

Харверст: обеспечить выполнение плана

Рассказывает генеральный директор Харьковского станкостроительного завода Владимир ПАРФЕНОВ.

О производственной программе

Производственная программа станкостроительного завода в сегодняшней непростой экономической ситуации корректируется. Это связано с тем, что наши заказчики изменили программы технического развития своих предприятий — увеличили сроки модернизации, внедрения новой техники.

Особенность нашего производства — длительные сроки изготовления продукции. В частности, вальцешлифовальный станок может изготавливаться в течение 2 лет, и оплата согласно договорам идет поэтапно. Сегодня не все заказчики имеют возможность своевременно оплачивать этапы изготовления оборудования. А нестабильное финансирование ведет к нестабильной работе нашего предприятия.

Но заказы у нас есть, договора заключены. И если мы не будем системно работать — можем попасть в замкнутый круг: не закончен этап работы — заказчику не за что нам платить. Следовательно, нам надо выполнять план! Иначе ни о каких надеждах и перспективах не может быть и речи.

В сложившейся ситуации руководство УПЭК и Харверста приняло решение — обеспечить выполнение плана. С 1 июня на заводе возобновлена полная рабочая неделя. Более того, для своевременного выполнения программы мы сейчас организуем и двухсменный режим, и работу по субботам.

Для того чтобы наша продукция была конкурентной и по техническим характеристикам, и по стоимости, мы будем продолжать комплексное перевооружение завода. Закончен капремонт и модернизация одного из трех ивановских горизонтально-расточных обрабатывающих центров — ИС800. Подготовлены помещения и коммуникации для нового оборудования, подобран кадровый резерв — мы намерены

брать на работу и опытных специалистов, и уделить большое внимание выпускникам вузов.

О планах завода

Уже сегодня мы формируем портфель заказов на 2010 год и занимаемся перспективным планированием. Наши задачи: сохранить позиции в СНГ и выйти на новые рынки сбыта; определить приоритеты в развитии нашей продукции — мы должны понимать, какое шлифовальное оборудование будет конкурентно, например, через пять лет.

Также мы продолжаем работу над структурой завода: нужно привести ее в соответствие с эффективной экономической моделью, в основе которой — рентабельность, выработка на одного работающего и заработная плата. Численность основных рабочих должна соответствовать объемам производства, а количество вспомогательных рабочих и служащих — не превышать количество основных. Мы стремимся к соотношению 1:1 — это позволит нам повысить производительность труда, а значит, и поднимать зарплаты.

На Харверсте, как и на других предприятиях Индустриальной группы, организуется инженерный центр, где будут созданы современные условия работы для конструкторов. Уже сегодня он оснащается компьютерным оборудованием и IT-продуктами по программе КСА. В инженерный центр будут приглашены и специалисты ОКБ ШС, и новые сотрудники — создается команда, на которую мы возлагаем большие надежды.

О продуктах

Заканчивается модернизация вальцешлифовального станка модели 3415CNC для Череповецкого меткомбината «Северсталь», предназначенного для обработки прокатных валков диаметром 1000 мм, длиной 6500 мм и весом 20 т. Одновременно со сборкой ведется исследовательская работа: на станок устанавливается уникальная система управления и активного

контроля линейных размеров обрабатываемой поверхности — это революционная для СНГ технология.

Сдача этого станка — а ее ждут все металлургические предприятия СНГ — обеспечит заводу подобные заказы от других меткомбинатов. Сегодня почти готова механическая часть вальцешлифовального станка ХШ5-30 для Новолипецкого меткомбината, на который будет установлена та же программа ЧПУ, которая разрабатывается сегодня специалистами ОКБ ШС для 3415CNC.

Востребованность наших тяжелых шлифовальных станков позволяет заводу с надеждой смотреть в будущее. Еще одно направление работы — изготовление оборудования для нового завода железнодорожных подшипников, который создается Индустриальной группой УПЭК в России.



ХАРП: производственные планы растут

Генеральный директор ХАРП Виктор ТРЕТЬЯКОВ:

Состояние подшипниковой отрасли СНГ и рынка в целом сегодня достаточно сложное. С конца 2008 г. конъюнктура рынка складывалась так, что заказы от автомобильной промышленности и сельхозмашиностроения (шариковые подшипники) снижались. Потребление железных дорог и вагоностроителей (роликовые подшипники) также уменьшалось, но загрузку производства ХАРП удавалось обеспечить за счет увеличения рыночной доли.

Несмотря на сложную экономическую ситуацию, Индустриальная группа УПЭК в текущем году проводит последовательную инвестиционную и инновационную политику: ХАРП продолжает модернизацию и железнодорожного потока, и производства шариковых подшипников.

Как мы и ожидали, во втором полугодии в связи с освоением выпуска новых продуктов и внедрением нового технологического оборудования производственные планы завода увеличиваются.



Индустриальная группа УПЭК



УПЭК Железнодорожный дивизион

Директор железнодорожного дивизиона УПЭК Вячеслав ЮРОВ:

Рынок железнодорожных подшипников находится в переломной точке.

С одной стороны, объемы грузоперевозок железных дорог «пространства 1520» (1520 мм — ширина ж/д колеи на постсоветском пространстве) значительно снизились. Это приводит как к сокращению объемов выполняемых ремонтных работ, так и сворачиванию проектов по обновлению парка подвижного состава.

Производство грузовых вагонов за 5 месяцев 2009 г. упало в Украине на 71,2%, в России на 57,8%, В целом по СНГ — на 62,6%.

Украинские вагоностроители, за исключением «Азовмаша», с конца 2008 г. перешли на сокращенный режим работы, а часть из них в вынужденном простое. Во втором квартале этого года они также работают очень нестабильно.

С другой стороны, у железных дорог СНГ существует острая необходимость обновления изношенного парка грузовых вагонов. Эта потребность в ближайшие годы будет нарастать, так как со второй половины 2010 г. ожидается пик выбытия вагонов, выпущенных до 1988 г. (в следующие 12 лет их практически не строили).

При этом к подвижному составу предъявляются новые требования, актуальность которых резко возрастает в связи с кризисом. Сегодня для большинства отраслей стран СНГ, включая железные дороги, пришло время замены морально устаревших узлов и внедрения новых инженерных и технических решений.

Требования клиента

На «пространстве 1520» в буксовые узлы тележек тягового и подвижного состава в основном ставят подшипники с короткими цилиндрическими роликами типа CRB. Они рассчитаны на 360 тыс. км межремонтного пробега и нагрузку на ось 23,5 тонно-сил. При этом по данным РЖД, в 2008 г. 66% всех отцепок вагонов произошло из-за неисправностей буксового узла, и более половины из них — из-за ослабления торцевого крепления подшипников.

Основные требования железных дорог — увеличение грузоподъемности подвижного состава и межремонтного пробега, экономия затрат на обслуживание, сокращение времени ремонта. Поэтому практически во всех новых

разработках тележек предусмотрено использование корпусных подшипников, обеспечивающих нагрузку на ось 25 и более т/с, межремонтный пробег — не менее 1 млн км (около 8 лет). Кроме того, сервисное обслуживание должно перейти к производителю.

Сегодня в этом сегменте представлены только зарубежные бренды: производители СНГ не сумели осуществить полный цикл создания такого продукта. До сих пор считалось, что выполнить требуемые параметры позволит только применение двухрядного конического подшипника кассетного типа TBU. А это значит, что поставки важнейшего узла подвижного состава могут быть монополизированы зарубежными производителями, уже активно продвигающими TBU, что приведет к резкому увеличению стоимости буксового узла.

Возможности инженерной стратегии

Президент ИГ УПЭК Анатолий ГИРШФЕЛЬД:

Харьковский подшипниковый завод традиционно был центром инноваций в производстве железнодорожных подшипников для рынков стран СНГ. ХАРП единственный из заводов бывшего СССР сохранил собственную производственную и создал современную научно-техническую базу. Кроме того, завод является единственным предприятием в СНГ, не имеющим обязательств по отказу от собственных разработок современных продуктов. В результате сегодня ХАРП может самостоятельно разрабатывать и внедрять в производство новые инженерные и технические решения, выпускать и сертифицировать собственные продукты, соответствующие современным требованиям рынка.

Сегодня ХАРП намерен составить прямую конкуренцию ведущим зарубежным брендам и вывести на рынок ряд качественно новых подшипниковых узлов для железнодорожного транспорта.

Реальная альтернатива импортным коническим подшипникам для эксплуатирующихся и новых вагонов с нагрузкой 23,5 т/с на ось — цилиндрический двоярный подшипник, так называемый CRU-дуплекс.

Новый подшипник — совместная разработка Всероссийского НИИ подшипниковой промышленности, Всероссийского НИИ железнодорож-

ного транспорта и предприятий Индустриальной группы УПЭК: Украинского конструкторско-технологического бюро подшипниковой промышленности, управления развития и Научно-исследовательского R&D-центра УПЭК.

Директор по развитию бизнеса компонентов УПЭК Владимир РУКАВИШНИКОВ:

CRU-дуплекс уже сертифицирован и поставлен на серийное производство. Новый подшипниковый узел предназначен для установки в буксы грузовых и пассажирских вагонов и представляет собой заправленный смазкой двоярный подшипник качения закрытого типа.

Его основные конкурентные преимущества — увеличение межремонтного пробега до 800 тыс. км, защита от влаги и конденсата, существенное снижение эксплуатационных затрат и сервисное обслуживание от производителя. При этом стоит CRU более чем в 3 раза дешевле «конической кассеты» (TBU).

Но мы намерены предложить данный продукт и для тягового подвижного состава. Один типоразмер CRU сможет применяться как на старых электровазонах серии ВЛ, которые выпускал Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ, Россия), так и в электровазонах новых серий этого же завода — 2ЭС5К (Ермак), а также для грузопассажирского электровоза ДС-3 производства Днепропетровского электровозостроительного завода (ДЭВЗ, Украина). Опытную партию этих подшипников планируется изготовить до конца текущего года.

Другой типоразмер будет ориентирован на новые перспективные пассажирские электровазны ЭП20, разрабатываемые НЭВЗ, и пассажирские электровазны ЭП2К, которые производятся в Коломне. Этот же узел подойдет для пассажирских тепловозов ТЭП 70 (Коломенский завод), грузовых тепловозов 2ТЭ25К (Брянский машиностроительный завод), а также грузовых тепловозов 2ТЭ10 и 2ТЭ116 (Лугансктепловоз). Опытную партию CRU данного типоразмера планируется предложить производителям в начале следующего года.

Для совершенствования CRU-дуплекса планируется:

- применять импортную высокоэффективную пластичную смазку, которая обеспечит надежную работу буксовых подшипниковых узлов с гарантийным пробегом не менее 800 тыс. км;
- внедрять последние разработки ИГ УПЭК по оптимизации осевого контакта торца ролика с рабочими бортами колец;
- внедрять требования к микрогеометрии дорожек качения колец и образующей роликов (требования к отклонению от круглости и волнистости) для минимизации износа.

Конический «кассетный» подшипник TBU. Для вагонов нового поколения с нагрузкой на ось 25 т/с и выше ИГ УПЭК планирует предложить рынку еще один продукт — конический «кассетный» подшипник TBU.

Его стоимость на 20% ниже западных аналогов благодаря альтернативной технологии производства и ноу-хау в области применения металла и термической обработки. Разработка подшипника будет завершена в ближайшее время. Опытную партию TBU 150х250 планируется изготовить и направить на испытания в первом квартале будущего года.

Вячеслав ЮРОВ:

Подшипниковый узел TBU предназначен для вагонов нового поколения с нагрузкой на ось от 25 т/с. Переход на такие вагоны — одна из приоритетных задач железных дорог СНГ: это увеличит

пропускную способность железных дорог почти на 10%. Применение TBU позволит увеличить грузоподъемность вагонов, время безремонтного пробега, значительно снизить отказы в работе буксового узла, а также увеличить производительность труда при монтаже на вагоноремонтных и вагоностроительных предприятиях.

Новый проект Индустриальной группы УПЭК

Подшипники под торговой маркой HARP скоро будут выпускаться и в России: ИГ УПЭК создает завод по выпуску железнодорожных подшипников на территории Белгородской области в г. Старый Оскол.

Анатолий ГИРШФЕЛЬД:

Организация производства ж/д подшипников на территории России — это логическое продолжение стратегии преобразования ИГ УПЭК в инженерную клиентоориентированную компанию.

Традиционно рынок ж/д подшипников является стратегическим для каждой страны, в частности для Российской Федерации, которая имеет наибольшую протяженность железных дорог в мире. И в ближайшей перспективе Российские железные дороги (РЖД) остаются нашим стратегическим партнером.

Сейчас в России прослеживается четкая тенденция защиты отечественного рынка и ориентация на работу с российскими производителями и поставщиками. Особенно это касается стратегически важных отраслей. Поэтому, для того чтобы занять лидирующие позиции на этом емком и быстроразвивающемся рынке, мы размещаем производство и сервисное обслуживание железнодорожных подшипников в стране-потребителе, что является нормой в мировой практике.

Завод будет единственным отечественным производителем с полным пакетным предложением продуктов для подшипниковых узлов, обладающим возможностью вести полный цикл разработки и изготовления продукта с последующим сервисом на протяжении всего жизненного цикла.

Вячеслав ЮРОВ:

Основные задачи создаваемого производства — выпуск новых продуктов и их комплексная сервисная поддержка. На российском заводе будут организованы термообработка, твердое точение, шлифование и суперфиниширование наружных и внутренних колец, суперфиниширование роликов, изготовление сепараторов и крепежных колец, комплектация и сборка. Проектная мощность производства составит 600 тыс. подшипников типа CRB либо 300 тыс. подшипников типа CRU и 120 тыс. подшипников TBU.

Начать производство на территории Белгородской области планируется уже в четвертом квартале текущего года, с тем чтобы в течение трех лет в несколько этапов полностью построить завод. В реализацию данного проекта ИГ УПЭК намерена привлечь свыше \$40 млн.

Виктор ТРЕТЬЯКОВ:

Реализация российского проекта не меняет инвестиционных планов УПЭК по развитию технологических возможностей ХАРП. При этом значительно увеличится нагрузка на заготовительное производство предприятия — кузнечный цех, токарную и термическую обработку. Мощности по производству конечной продукции на ХАРП останутся неизменными и будут нацелены в большей мере на потребности отечественных вагоностроителей и железных дорог Украины, Грузии, Азербайджана, Казахстана.



Индустриальная группа УПЭК



УПЭК Автомобильный дивизион

Автодивизион поставяет продукцию для автомобилестроения, сельхозмашиностроения, а также для промышленных предприятий.

Интервью с директором автомобильного дивизиона Эдуардом ГЛЕБОВЫМ:

— **Расскажите, пожалуйста, какова ситуация на рынке шариковых подшипников?**

— С начала года объем продаж нашей продукции резко уменьшился. Это связано с состоянием дел у наших заказчиков: в этом году снилось производство, в частности, в автомобилестроении СНГ — на 40–50%, в комбайностроении — на 20–30%, в тракторостроении — в 2 раза,

в производстве навесных прицепных орудий — в 10 раз. Кроме того, многие предприятия в этом году так и не начали работать и распродают остатки техники. Основная проблема — неплатежи: заказчики не могут рассчитаться даже за отгруженную продукцию.

В результате в январе-феврале ХАРП приостанавливал работу шарикового потока. Но с весны спрос на нашу продукцию начал повышаться. Причем сегодня, когда конвейерные предприятия работают нестабильно, мы получаем заказы в основном со вторичного рынка Украины, Беларуси, России, Египта и стран Восточной Европы. Например, заказ только от египетской компании GF-trade на этот год — около 500 тыс. шт.

Традиционно с апреля по июль — сезон продаж по этой номенклатуре. Сегодня заказы превышают возможности шарикового потока: ХАРП производит в месяц 450–500 тыс. шариковых подшипников, а, например, в июне объем заявок составил 840 тыс. шт.

— **Расскажите, пожалуйста, о новой маркировке подшипников.**

— Проанализировав рынок и потребности клиентов, мы пришли к выводу, что конструктивные и эксплуатационные требования к каждой из групп подшипников предъявляются разные.

На ХАРП всегда было четкое разделение номенклатуры по назначению, что отражается в маркировке каждого подшипника. В технической маркировке хорошо разбираются специалисты предприятий — крупных потребителей.

А на вторичном рынке не так много специалистов, которые могут определить предназначение того или иного подшипника. Например, один и тот

же подшипник с одинаковым номером может выпускаться в нескольких исполнениях: в базовом — для общепромышленного применения, с увеличенным зазором — для электротехнической промышленности, со специальным уплотнением — для сельскохозяйственного машиностроения. Из-за номерного сходства возникала большая вероятность ошибки в применении, что могло повлечь выход узлов из строя и влиять на имидж ХАРП как поставщика надежной продукции.

Поэтому для удобства и дилеров, и непосредственных потребителей с мая этого года подшипники для вторичного рынка разделены на три категории и поставляются в индивидуальной упаковке. Подшипники общепромышленного исполнения — с маркировкой HARP, подшипники специального исполнения для грузовых и легковых автомобилей — HARP AUTO, для сельхозмашин — HARP AGRO.

Окончание на стр. 4 ►

► Окончание. Начало на стр. 3

— Над чем Вы работаете?

— ХАРП сегодня — производитель самой широкой номенклатуры подшипников шариковой группы. Например, для сельхозмаша СНГ завод обеспечивает 80% номенклатуры.

Мы ставим цель — нарастить присутствие в автомобильной группе, где мы закрываем только 10% существующей в СНГ номенклатуры. Здесь мы будем предлагать новые высокотехнологичные решения, над которыми сегодня работают УКБ ПП и R&D-центр УПЭК.

Наша задача — перейти к изготовлению подшипников базового 6-го класса точности и выйти в более высокую ценовую категорию. Мы намерены постепенно уйти от выпуска низкорентабельных подшипников (так, в прошлом году завод отказался от производства подшипников мелких серий, поскольку у китайских производителей они существенно дешевле). Кроме того, мы должны обеспечить оптимальное соотношение цены и качества продукции: снизить расход металла, увеличить производительность труда.

На заводе продолжается модернизация оборудования. Это позволит замкнуть в рамках предприятий ИГ УПЭК одну из технологических цепочек. Если до сих пор мы 100% продукции производили из трубной заготовки, поставляемой монополистом «Интерпайпом», то теперь планируем выпускать из трубы только 30% подшипников, а 70% — из штампованной заготовки, которую будет производить и ХАРП (ЦГШ) и ЛКМЗ. Использование штампованной заготовки позволит снизить издержки и существенно увеличить ресурс эксплуатации подшипников, что является ключевым требованием наших потребителей.

**Главный конструктор УКБ ПП
Сергей СЕМЫКИН:**

Подшипники, предназначенные для автомобилестроения, требуют особого подхода к проектированию и изготовлению. Для легковых автомобилей осваиваются подшипники 6-го класса точности с конкретными требованиями к уровню вибрации. В новых продуктах мы будем применять более эффективные уплотнения манжет-

ного типа. В целях уменьшения уровня шума и вибрации — использовать высококачественные смазки с антизадириными присадками, повышать точность изготовления рабочих поверхностей деталей подшипников.

В настоящее время ХАРП проводит работы по подготовке к сертификации системы менеджмента качества на соответствие ИСО/ТУ 16949 «Особые требования по применению ГОСТ ИСО 9001-2000 в автомобильной промышленности и организациях, производящих соответствующие запасные части».

В этом году планируется поставка опытных образцов 11 типов подшипников на АВТОВАЗ. Шесть из них будут изготовлены, испытаны на ХАРП и направлены потребителю для прохождения процедуры одобрения и принятия решения о серийных поставках уже в июле. Для того чтобы стать постоянным поставщиком АВТОВАЗ, необходимо пройти процедуру одобрения, которая включает все виды испытаний как на заводе-изготовителе, так и у потребителя.

У подшипников для сельхозтехники своя специфика. Они рассчитаны на небольшие

скорости вращения, поэтому, например, не так существенны требования к вибрации. Но так как сельхозмашины работают в условиях повышенной запыленности, в подшипниках необходимо применение специальных пылезащитных уплотнений. В настоящее время ХАРП выпускает линейку подшипников для сельхозтехники с уплотнением повышенной герметичности (в обозначении подшипника присутствует К10). И при проектировании новых типов сельхозподшипников именно конструкции уплотнения уделяется особое внимание.

Также ХАРП осваивает подшипники индустриальной группы с внутренним диаметром 80–150 мм, которые ранее заводом не выпускались. Здесь нет каких-то особых требований, но необходим повышенный ресурс эксплуатации, что существенно уменьшает потребителю ремонтные расходы. Дорожки качения указанных подшипников имеют модифицированный профиль, который позволяет увеличить динамическую грузоподъемность подшипников на 5%.

ЛКМЗ: создавать новую технику

**Генеральный директор ЛКМЗ
Василий ЧЕРНОМАЗ:**

Экономический кризис сильнее всего ударил по ЛКМЗ. Наиболее глубокий спад произошел именно в тех отраслях, на которые работал завод. Этот год показал, что автомобилестроение и сельхозмашиностроение СНГ практически не выпускают конкурентоспособной продукции.

Возможность выжить для ЛКМЗ, во-первых, связана с тем, как быстро мы сумеем создать новое поколение прицепных сельхозорудий. А во-вторых, с перспективным проектом: совместной работой ЛКМЗ и ХТЗ по созданию нового трактора, который будет способен завоевать рынок СНГ.

**Директор автомобильного
дивизиона Эдуард ГЛЕБОВ:**

На рынке сельхозтехники застой. Продажи у всех производителей прицепной сельхозтехники просто мизерные: агрегаты продаются даже не десятками, а единицами — спрос упал по сравнению с прошлым годом в 10 раз.

Простаивают практически все производители подобных агрегатов: и «Красная звезда» в Кировограде, и предприятие в Белой Церкви. У «Умань-ферммаш» — единичный выпуск. Люди отправлены в вынужденные отпуска.

Это связано, прежде всего, с отсутствием кредитования агрохозяйств. Для сравнения: «Укграползинг» в этом году реализовал техники всего на 10 млн грн. — тогда как в прошлые годы объемы лизинга исчислялись сотнями миллионов гривен.

Спад спроса на прицепную сельхозтехнику связан еще и с тем, что технический парк агрохозяйств значительно обновился в прошлом году, когда было продано вдвое больше техники, чем в 2007-м. А в этом году село старается получить урожай с минимальными затратами: хозяйства не покупают новое оборудование, а восстанавливают старое. Поэтому сегодня рынком востребованы запчастки. В частности, мы продали их вдвое больше, чем в прошлом году.

В июне и июле — во время уборочных работ — в реализации сельхозтехники традиционное затишье. Обычно сезон продаж начинается после сбора урожая. И мы рассчитываем, что и в этом году с августа появится спрос на нашу продукцию.

О том, когда стабилизируется рынок сельхозтехники, можно будет говорить к концу осени. Согласно экспертным оценкам, производство сельхозпродукции выйдет из кризиса одним из первых. И необходимость в новой технике станет еще более острой.

**Главный конструктор УКБТШ
Алексей ГРИНЕНКО:**

Сегодня наше КБ в основном сосредоточено на разработке и доведении до серийного изготовления различных сельскохозяйственных ору-

дий. Это короткие дисковые бороны и агрегаты для внесения почвенных гербицидов и жидких удобрений на базе серийных борон ЛКМЗ с пружинным зубом (ЗПГ-24 и ЗПГ-15). Также в ближайших планах серия приставок No-till для наиболее распространенных в Украине селянок и разработка собственной селянки. В первое время это будут простые агрегаты уровня СЗ-3,6/СЗ-5,4, но уже в следующем году они «вырастут» до современных посевных комплексов.

Путь у нас только один — создавать такую технику, которая была бы по своим техническим характеристикам на уровне импортной.

Важный аспект — скорость реагирования на потребности рынка, скорость разработки и вывода на рынок новых продуктов: мы, к сожалению, работаем недостаточно быстро.

Мы должны значительно повысить качество покраски нашей техники. Не добавляет нам плюсов и низкая износостойкость рабочих органов стерневых культиваторов — проблема, которую мы пытаемся переложить на наших потребителей, давая им дополнительный комплект для самостоятельной замены.

Ведь как показывает последняя выставка «АГРО-2009», конкурируем мы уже не только с отечественными предприятиями, но и с крупными транснациональными компаниями. А в борьбе с ними мелочей нет.

У ЛКМЗ есть положительная репутация на рынке благодаря разработанной более 10 лет назад бороне ЗПГ-24 — машине, незаменимой в условиях массового перехода на минимальные технологии обработки почвы.

Сегодня стерневые культиваторы КЛД высоко оценены ведущим украинским государственным институтом по сельхозтехнике. Мы смогли подготовить к летней выставке три новых изделия, причем одно из них в феврале этого года было только в планах на разработку.

Наша короткая дисковая борона вызвала большой интерес на выставке. Да, сейчас сложный период, но стоит напомнить, что спрос на подобные изделия в Украине в прошлом году исчислялся тысячами штук.

Наша машина для почвенного внесения гербицидов ЗПГ-24-01 на сегодняшний день не имеет аналогов в мире.

Все это — основа для дальнейшего развития ЛКМЗ как одного из ведущих производителей сельхозтехники в Украине. И реализация этого будущего в руках каждого из заводчан. Прошли времена, когда можно было сидеть и ждать, что за нас что-то решат, нам как-то помогут. Сегодня только мы сами можем строить будущее своего предприятия. Каждый лично, здесь и сейчас, каждый день, каждую минуту. Это будет сложно, очень сложно, но это возможно.



Индустриальная группа УПЭК



Электротехнический дивизион

В структуре Индустриальной группы УПЭК 1 июня создан электротехнический дивизион. В состав дивизиона входят производственное подразделение — ХЭЛЗ «Укрэлектромаш», Электротехнический инженерный центр и подразделение маркетинга и продаж. Исполняющим обязанности директора дивизиона назначен Андрей ШУТКА, ранее занимавший должность директора Торгового дома ХЭЛЗ.

**Генеральный директор ХЭЛЗ
Александр ЧКАЛОВ:**

С весны загрузка производства ХЭЛЗ начала расти. Это связано с сезонным ростом спроса на насосы, а также с тем, что мы увеличиваем выпуск корморезок, скважинных и других насосов. И с апреля завод перешел на шестидневную рабочую неделю.

Традиционно сезон продаж погружных насосов — июнь, но в этом году из-за жаркого лета мы рассчитываем на сохранение спроса и в июле. К сентябрю мы ожидаем сезонного роста продаж скважинных насосов и корморезок.

В мае производственная программа составила 12 тыс. изделий, в июне — уже 17 тыс. (но мы, к сожалению, не смогли ее выполнить полностью), а план июля — 19 тыс. Фактически мы приблизились к 100%-ной загрузке докризисного периода. Для стабильной работы предприятия нам необходимо обеспечить изготовление 20 тыс. изделий в месяц.

Чтобы выполнять такую программу, нам нужно решить ряд задач.

Первая. Для обеспечения рентабельности предприятия мы продолжаем оптимизировать затраты — сокращать непроизводственные потери. В соответствии с экономической моделью мы стремимся к соотношению численности основного и вспомогательного персонала 1 : 1. В результате выработка на одного работающего выросла на 30%, что привело к росту средней зарплаты на заводе. Да, мы выплачиваем зарплату частями, но задолженности практически нет. Сегодня мы дополнительно набираем основных рабочих: токарей, фрезеровщиков, наладчиков — всего около 40 человек.

Вторая. Предприятие испытывает постоянный дефицит средств. Это объясняется несколькими причинами. Во-первых, мы работаем на высококонкурентном рынке, что вынуждает нас продавать нашу продукцию по цене, близкой к себестоимости. Во-вторых, необходимые для развития производства закупка оборудования, разработ-

ка и освоение новых изделий требуют значительных вложений. Но к осени мы планируем вывести предприятие на точку безубыточности.

Третья. При производстве скважинных (погружных) насосов сейчас мы делаем только двигатели, а насосные части получаем по кооперации. Но поскольку объем производства быстро растет и мы видим, что эта продукция очень перспективна, сложились условия для того, чтобы наладить собственный выпуск большинства комплектующих. Такая же ситуация и по самовсасывающим насосам БСЦЧ, и по автоматическим насосным станциям, сделанным на их базе. На этот год на заводе намечено создание полного цикла их производства.

Четвертая. По своим мощностям оборудование ХЭЛЗ может справиться с существующей сегодня загрузкой, но оно очень изношено, и поломки затрудняют работу. УПЭК-Техсервис регулярно ремонтирует и модернизирует наши станки, но значительная часть станочного парка требует капитального ремонта или полной замены.

Поэтому сегодня вкладываются значительные средства в оборудование ХЭЛЗ. В целом объем инвестиций в ремонт, модернизацию и закупку оборудования в текущем году — около 5 млн грн.

Приобретается оборудование и оснастка для порезки и сварки металла — это позволит нам изготавливать корпуса насосов и бункеров корморезок. Также — индукционная печь для литья латуни и оснастка для пластиковых и латунных деталей насосов.

Пластиковые детали для насосов будут заказываться либо на ХАРП, где имеется необходимое оборудование, либо у других производителей. Кроме того, мы увеличиваем заказ чугунных деталей на УЛК. Латунные детали будем лить у себя.

Оборудование, которое сейчас приобретает, даст нам возможность также наладить выпуск тепловентиляторов, тепловых завес и тепловых пушек. А расширение ассортимента продукции, несомненно, положительно скажется на финансовых результатах работы предприятия.

И.о. директора электротехнического дивизиона УПЭК Андрей ШУТКА:

В этом году мы вывели на рынок новые разработки для животноводческих хозяйств: корморезки под маркой ИКОР-04 и комбинированный двухскоростной кормоизмельчитель ИКОР-03, который позволяет перерабатывать не только зерно, но и корнеплоды.

Наша продукция пользуется спросом, так как имеет ряд конкурентных преимуществ. Например, в отличие от

других конструкций, наша корморезка измельчает корнеплоды специальными ножами на дольки, а не перетирает крупной теркой в кашу. В прошлом году мы продали 2034 корморезки, а в этом году планируем около 20 тыс. шт. Мы начали экспорт корморезок в Россию, Казахстан, Молдову и Румынию. В ближайшее время планируем выйти на рынок Болгарии и ряда других стран СНГ и Восточной Европы.

Линейка бытовых центробежных погружных скважинных насосов HELZ состоит из восьми моделей (раньше было три), и теперь наша продукция покрывает диапазон номинальных напоров от 16 до 70 метров (16, 20, 25, 30, 40, 50, 60 и 70 метров). Только за январь-май мы выпустили 1738 насосов, что на 25% больше, чем за весь прошлый год. Всего же в этом году мы рассчитываем поставить покупателям 8 тыс. насосов (в 2008 г. — 1387).

Сейчас растет спрос и на нашу традиционную продукцию — электродвигатели. Конец лета и осень — сезон продаж двигателей для сельхозперерабатывающей техники. И несмотря на кризис, двигатели сегодня очень востребованы, в первую очередь, украинским рынком.

**Главный конструктор —
заместитель директора по развитию ХЭЛЗ Сергей ДЗЕНИС:**

Перспективы дальнейшего развития ХЭЛЗ связаны, прежде всего, с совершенствованием наших традиционных изделий и выводом на рынок новых продуктов. В соответствии с инженерной стратегией Индустриальной группы УПЭК для разработки продукции на заводе организовано собственное КБ, на основе которого создается Электротехнический инженерный центр.

Мы работаем, в первую очередь, над расширением линейки товаров народного потребления (корморезки, новые модели насосов, автоматические насосные станции, освоение новых деталей выпускаемых насосов). В настоящий момент ведется работа по проектированию линейки насосных частей погружных насосов. Рассматриваются и инновационные проекты — проведение исследований по созданию энергоэффективных электродвигателей, а также электродвигателей высокооборотных, с числом оборотов до 24 000 в минуту.

Есть продвижения в наукоемких проектах — в июне опытные образцы коммутатора и электродвигателя ВИРД поставлены на испытания и получен первый весомый практический результат. Обработаны первые данные: ВИРД работает во всем диапазоне регулирования. Теперь предстоит поработать над совершенствованием конструкции.

Также ведется работа по снижению себестоимости и, следовательно, повышению конкурентоспособности выпускаемой продукции.

Главный редактор: Галина ЛАНТУШКО. Редакция: Ирина БОРОДИНА, Наталия ВАРЯНИЦА.
Верстка: Виталий МЕЛЬНИК. Адрес редакции: г. Харьков, ул. Маршала Батицкого, 4, к. 307.
Тел.: 766-02-95; e-mail: pr@upec.ua; http://www.upec.ua

