

КНР- Экспорт

По тоннажу судостроения китайцы на третьем месте в мире после Японии и Кореи. Эти три страны способны производить судовые двигатели на 50 тыс. л.с. Заводы-гиганты строят танкеры водоизмещением до 300 тыс.т. Есть заказ на 9 сверхкрупных судов по 8530 контейнеров. Половина экспорта страны приходится на продукцию машиностроения и электроники. Китайцы осуществляют сборку (на экспорт тоже) массовых партий лучших в мире иностранных станков, лифтов, катеров, медоборудования, т.е. всего на что есть спрос в мире.

– Шэньянская компания тяжелого машиностроения на днях подписала с Казахстаном строительный контракт стоимостью 20 млн. евро. В ближайшие 2г. она построит в Казахстане линию по производству цемента мощностью 400 тыс.т. в год. В последние годы компания уделяет большое внимание развитию производства комплектного оборудования и активно осваивает мировой рынок. Стоимость последнего заказа побила рекорд в истории компании. Синьхуа, 30.10.2007г.

– По мере непрерывной оптимизации структуры экспортной продукции Китая повышается доля машиностроительной и электронной продукции с высокой добавленной стоимостью. По последним данным китайской таможни, в первые три квартала тек.г. объем экспорта продукции машиностроения и электроники составил 497,23 млрд.долл. США, рост на 28% по сравнению с тем же периодом пред.г. и 56,6% от общего объема экспорта страны.

Объем экспорта новой высокотехнологической продукции составил 244,28 млрд.долл., рост на 24,8%, 28% от общего объема внешнеторгового экспорта страны.

В янв.-сент. 2007г. лидирующее место занял экспорт машиностроительной и электронной продукции, ускорились темпы экспорта текстиля, одежды и мебели. Среди традиционных товаров массового потребления объем экспорта одежды и аксессуаров составил 85,57 млрд.долл., увеличившись на 23%; текстильной пряжи и текстиля – 1,09 млрд.долл. (рост на 14,2%).

Среди импортных товаров, в первые три квартала объем импорта первичной продукции составил 173,38 млрд.долл. (рост на 22,4%) и составил 25% от общего объема импорта за аналогичный период. Объем импорта готовой промышленной продукции достиг 519,21 млрд.долл. (рост на 18,1%) и составил 75% от общего объема импорта страны в тот же период. Объем импорта продукции машиностроения и электроники составил

360,51 млрд.долл. (рост на 16,1%), было ввезено 221 тыс. автомашин (рост на 35,4%). «Женьминь Жибао», 15.10.2007г.

– Океанское судно системы космического слежения нового типа, проект которого полностью разработан китайскими корабелами, 29 сент. на Цзяннаньской судовой верфи в Шанхае передан заказчику – Китайскому бюро по измерению и управлению полетами спутников. Построение и сдача в эксплуатацию этого крупного океанского судна системы космического слежения на мировом передовом уровне свидетельствуют о повышении китайской способности слежения и управления полетами космических аппаратов на море.

Новое судно водоизмещением в 25 000 т. оснащено необходимым комплексом новейшего навигационного и специального оборудования, что позволит им решать весь комплекс задач, включая контроль, связь и метеорологию.

Судно, которое обладает высокой ветроустойчивостью, способно противостоять штормам силой в 12 баллов и плавать в любых морских акваториях в пределах 60 градусов южной и северной широты. «Женьминь Жибао», 30.9.2007г.

– 25 сент. на проходящих в г. Ухань (пров. Хубэй, Центральный Китай) 8 Китайской международной ярмарке продукции машиностроения и электроники и 9 Уханьской торгово-экономической ярмарке заключены 12 контрактов по проектам в сфере производства автозапчастей, судостроения и оптико-электронной промышленности. Дневной объем сделок достиг 1,02 млрд.долл.

Из 12 проектов, по которым заключены контракты о сотрудничестве, 5 контрактов стоимостью 335 млн.долл. связаны с импортом продукции, 7 контрактов общей стоимостью 689 млн.долл. – с экспортом. Автомобильная компания «Шэньлун» будет заказывать запасные части к автомобилям стоимостью 200 млн.долл. у французской компании «Пежо-Ситроен», а Китайское судостроительное объединение «Чанцзян» поставит немецким партнерам 4 многоцелевых грузовых судна. Синьхуа, 26.9.2007г.

– Китай уверенно удерживается в тройке крупнейших мировых судостроителей: в 2006г. в мировом объеме судостроения его доля достигла 22%, а по объему портфеля заказов он впервые превысил Японию. Эти данные были приведены на проходящем в Ухане форуме по вопросам развития мирового судостроения.

Замминистра коммерции КНР Вэй Цзяньго напомнил, что по выпуску судов Китай занял третье место еще в 1994г. – отставанием от мировых судостроительных лидеров – Японии и Кореи. В следующие 12 лет стране, неизменно удерживавшейся на третьем месте, удалось постепенно сократить этот разрыв.

В 2001-05гг. объем судостроения увеличивался ежегодно в среднем на 28%, при этом в последние годы темпы роста достигли 37%. В прошлом году общий тоннаж поставленных на эк-

спорт судов составил 11,71 млн.т., а стоимость экспорта преодолела рубеж 8 млрд.долл. США. Суда китайского производства поставляются более чем в 100 стран и районов.

Как отметил замминистра, китайские судостроители справляются с проектированием и постройкой практически всех основных типов судов, включая танкеры, сухогрузы и контейнеровозы. В 2006г. три китайские судостроительные верфи вошли в мировую десятку, а 15 – в число 50 крупнейших верфей мира. Синьхуа, 24.9.2007г.

– В последние два года в Китае провели проверку 1050 судостроительных верфей, из них 457 были закрыты; завершена реконструкция 511, остальные 82 реконструируются. Об этом стало известно на состоявшемся на днях Всекитайском рабочем совещании по морским делам-2007.

В результате быстрого развития экономики в Китае резко растет спрос на суда, что привело к появлению в некоторых районах страны низкокачественных судов. По словам представителя Управления по морским делам при министерстве путей сообщения КНР, судостроительные верфи, которые строят низкокачественные суда, оказывают огромное негативное влияние на водный транспорт и судостроительную промышленность страны, кроме того, низкокачественные суда представляют большую угрозу безопасности водного транспорта.

Министерство путей сообщения и другие ком-

Океанское судно системы космического слежения нового типа, проект которого полностью разработан китайскими кораблями передан заказчику – Китайскому бюро по измерению и управлению полетами спутников. Новое судно водоизмещением в 25 тыс.т. способно противостоять штормам силой в 12 баллов.

«Женьминь Жибао», 30.9.2007г.

На проходящих в г. Ухань (пров. Хубэй, Центральный Китай) 8 Китайской международной ярмарке продукции машиностроения и электроники и 9 Уханьской торгово-экономической ярмарке дневной объем сделок достиг 1,02 млрд.долл.

Синьхуа, 26.9.2007г.

В 2006г. в мировом объеме судостроения доля КНР достигла 22%, а по объему портфеля заказов он впервые превысил Японию. По выпуску судов Китай занял третье место еще в 1994г., с отставанием от мировых судостроительных лидеров – Японии и Кореи.

В 2001-05гг. объем судостроения КНР увеличивался ежегодно в среднем на 28%, при этом в последние годы темпы роста достигли 37%. В прошлом году общий тоннаж поставленных на экспорт судов составил 11,71 млн.т., на 8 млрд.долл. США. Суда китайского производства поставляются в 100 стран. В 2006г. три китайские судостроительные верфи вошли в мировую десятку, а 15 – в число 50 крупнейших верфей мира.

Синьхуа, 24.9.2007г.

петентные ведомства подписали в апр. 2005г. специальный проект по борьбе с некачественными судами, согласно которому в стране развернута кампания по упорядочению судостроительной промышленности. Синьхуа, 20.9.2007г.

– 12 сент. танкер тоннажем в 300 тыс.т. «Звезда Янцзы» причалил к пристани «Наньцзян-1» Тяньцзиньского порта – самый крупный комплексный порт в Северном Китае. В конце августа завершена реконструкция и сдана в пробную эксплуатацию пристань «Наньцзян-1» в этом порту.

Теперь глубина в районе переднего края причала достигает 18,8 м., что позволяет принимать суда водоизмещением 300 тыс.т. при неполной загрузке. Успешная реализация данного проекта, объем капиталовложений в который составил 35 млн. юаней (1 долл. США=7,5169 юаня), позволит этому северо-китайскому порту дополнительно увеличить пропускную способность на 2 млн. т. В этом году грузооборот порта превысит 300 млн. т. «Женьминь Жибао», 13.9.2007г.

– В 2006г. доходы немецкой корпорации «Сименс» от хозяйственной деятельности в Китае превысили 50 млрд. юаней (1 долл. США = 7,54 юаня). Китай стал важным звеном в цепи мирового производства этой корпорации.

Приход «Сименса» на китайский рынок начался с 1872г., сообщил заместитель президента компании «Сименс-Китай» Ван Сяобай на проходящей в Шэньяне 6 Китайской международной ярмарке машиностроительного оборудования. «Сименс» открыл в Китае более 70 заводов и 60 представительств, где заняты 43 тыс.чел. По количеству работников «Сименс» находится в первых рядах среди транснациональных корпораций в Китае, при этом большинство его работников составляют китайцы.

В Китае действуют предприятия и исследовательские центры «Сименса» в области выработки электроэнергии, коммуникаций, медицинского оборудования, информатики, светотехники и бытовых электроприборов. В этих центрах работают 2500 инженеров. На 2005г. корпорация получила более 1000 патентов в Китае, годовой объем ее заготовок в стране превысил 5 млрд. юаней. Синьхуа, 6.9.2007г.

– На проходящей 3 Ярмарке Северо-Восточной Азии предприятия Северо-Восточного Китая по производству оборудования привлекают особое внимание зарубежных коммерсантов, сказал гендиректор цзилиньской машиностроительной компании «Жуйда» Лю Фуи, участвующий в ярмарке.

По статистике Канцелярии Госсовета КНР по возрождению Северо-Восточного Китая, в 2006г. валовая продукция предприятий по производству оборудования северо-восточных провинций выросла более чем на 30%. С начала реализации стратегии возрождения старых промышленных баз Северо-Восточного Китая успешно реализовался целый ряд проектов в области производ-

ства оборудования, благодаря чему значительно повысились технический уровень и инновационная способность местных предприятий. Шэньянская и Даляньская станкостроительные компании вошли в мировую десятку станкостроительных предприятий-гигантов. Харбинское объединение по производству крупного оборудования для электростанций поставляет свою продукцию в зарубежные страны.

В ярмарке участвуют более 500 представителей правительственных структур и коммерсантов из России. Они обсудят вопросы сотрудничества с северо-восточными предприятиями по производству оборудования. Синьхуа, 4.9.2007г.

– В Китае продолжается быстрое развитие судостроения: в I пол. тек.г. тоннаж построенных судов достиг 7,55 млн.т., увеличившись на 43% по сравнению с тем же периодом пред.г. На долю Китая приходится почти одна пятая мирового показателя.

Согласно информации из Канцелярии по управлению судостроительной отраслью Комитета оборонной науки, техники и промышленности КНР, в янв.-июне этого года судостроительная отрасль страны получила заказы на строительство судов общим тоннажем 42,62 млн. т. с приростом на 165% по сравнению с аналогичным прошлогодним показателем, комплексный индекс экономической эффективности отрасли достиг 189 пунктов (рост на 37 пунктов).

3 китайских судостроительных предприятия вошли в список 10 крупнейших в мире судостроителей. Синьхуа, 1.9.2007г.

– В текущем десятилетии основные показатели развития китайского рынка металлообрабатывающего оборудования (МОО) характеризуются следующими данными. КНР является крупнейшим мировым потребителем МОО; на эту страну приходится более 20% мировых продаж станков и КПО. По оценке VDMA, в 2006г. видимое потребление продукции станкостроения в КНР равнялось 10,1 млрд. евро, что на 19,1% превышает уровень предыдущего года.

По оценке отраслевой ассоциации China Machine Tool and Tool Builders Industry Association (СМТВА), в ближайшей перспективе ежегодный прирост спроса на станки и КПО в КНР составит 10-15%. Особенно быстро в стране растет спрос на оборудование с ЧПУ типа CNC.

60% видимого потребления металлообрабатывающего оборудования в КНР приходится на долю импортной продукции, при чем доля ФРГ в китайском импорте в 2006г. равнялась 14,9%. По мнению президента германской компании Trumpf, наиболее прочные позиции китайские компании занимают на рынке сверлильных и фрезерных станков. В то же время их оборудование существенно уступает аналогам западных компаний по точности и скорости обработки. Лишь немногие предприятия КНР располагают возможностями для выпуска лазерной техники.

Крупнейшей станкостроительной компанией КНР является Shenyang Machine Tool Group; большое внимание уделяется расширению кооперации с западными, особенно немецкими, фирмами. В 2004г. китайская компания установила контроль над немецкой фирмой Schiess AG. В ФРГ ведется сооружение совместного конструкторского центра, а в КНР – контрольно-измерительного центра.

Большое внимание Shenyang Machine Tool Group уделяет проведению НИОКР, которые ведутся в четырех научно-исследовательских центрах. Ежегодные расходы на НИОКР у этой компании составляют 4-5% оборота; в то же время в общей численности занятых (15 тыс.) на долю инженеров приходится лишь 9%. В 2006г. оборот Shenyang Machine Tool Group равнялся 0,8 млрд. евро (в 2004-05гг. – соответственно 0,4 и 0,6 млрд.). В 2006г. компания изготовила 75 тыс. станков, в т.ч. 15 тыс. с ЧПУ типа CNC.

Вторым китайским продуцентом металлорежущих станков является компания Dalian Machinery Group. В 2007г. компания предполагает изготовить 83 тыс. станков, в т.ч. 29 тыс. с ЧПУ типа CNC, а оборот должен превысить 1 млрд. евро. БИКИ, 11.8.2007г.

– Крупнейший в Китае сверхкритический паротурбинный генератор мощностью 1 млн. квт. создан на Харбинском электромашиностроительном заводе Харбинского объединения по производству оборудования для электростанций. Фактическая мощность генератора достигает 1,1 млн. квт., что не имеет аналогов в стране.

В 2005г. завод заимствовал из Японии технологии изготовления подобной продукции. За 2г. специалисты завода на основе зарубежных технологий успешно разработали соответствующую отечественную продукцию. Заместитель главного инженера завода Ван Яньбинь сказал, что доля отечественных деталей на производстве энергоагрегатов большой мощности в Китае составляет 80%. Синьхуа, 7.8.2007г.

– Первый в Китае кольцевой подъемный кран отечественного производства (190+190 т.) на днях прошел экспертизу и приемку в г.Тайюань пров.Шаньси и будет использован на стройке объектов в рамках расширения второй очереди Циньшаньской атомной электростанции (АЭС) в юго-восточной пров.Чжэцзян.

Новый подъемный кран был разработан и изготовлен Тайюаньской корпорацией тяжелого машиностроения. По сравнению с импортным кольцевым подъемным краном, использованным для объектов в рамках 1 и 2 очередей строительства АЭС «Циньшань», новая машина китайской разработки позволяет экономить треть денежных расходов. «Женьминь Жибао», 2.8.2007г.

– Мировой лидер по производству и обслуживанию лифтов компания Otis в северо-китайском портовом г.Тяньцзинь создала крупнейшую в мире производственную базу. Новый проект реали-

зуются в новом городском приморском районе «Биньхай» и занимает 140 тыс. кв. м. Он располагает годовой мощностью для выпуска 20 тыс. лифтов и 50 тыс. буксировщиков.

Как сообщили в руководстве компании Otis, новая база нацелена на разработку подъемно-транспортного оборудования с применением высоких технологий, для которого характерны экологическая безопасность, экономия энергии и высокая эффективность. На Китай приходится 20% мирового количества эксплуатируемых в новых зданиях лифтов. Годовой объем китайского рынка лифтов составляет 93 тыс. ед.

Компания Otis является крупнейшим в мире производителем лифтов, а также предоставляет услуги по обслуживанию лифтовых устройств, эскалаторов и тралаторов. Компания предлагает свою продукцию и услуги более чем в 200 странах и обслуживает 1,9 млн. лифтов и 130 тыс. эскалаторов по всему миру. Она является также крупнейшим в Китае производителем лифтов и эскалаторов и агентом по их обслуживанию. Синьхуа, 20.7.2007г.

– На Даляньском заводе по производству дизельных двигателей для судов создан самый мощный в стране дизельный двигатель – 49 680 л. с.

В Китае в I пол. тек. г. тоннаж построенных судов достиг 7,55 млн. т., увеличившись на 43% по сравнению с тем же периодом пред. г. На долю Китая приходится почти одна пятая мирового показателя. В янв.-июне этого года судостроительная отрасль страны получила заказы на строительство судов общим тоннажем 42,62 млн. т.

Синьхуа, 1.9.2007г.

В текущем десятилетии по основным показателям развития рынка металлообрабатывающего оборудования (МОО) КНР является крупнейшим мировым потребителем МОО; на эту страну приходится более 20% мировых продаж станков и КПО. БИКИ, 11.8.2007г.

Мировой лидер по производству и обслуживанию лифтов компания Otis в северо-китайском г. Тяньцзинь создала крупнейшую в мире производственную базу. Новый проект реализуется в новом городском приморском районе «Биньхай» и занимает 140 тыс. кв. м. Он располагает годовой мощностью для выпуска 20 тыс. лифтов. На Китай приходится 20% мирового количества эксплуатируемых в новых зданиях лифтов.

Синьхуа, 20.7.2007г.

На Даляньском заводе по производству дизельных двигателей для судов создан самый мощный в стране дизельный двигатель – 49 680 л. с. (36 550 квт.). Китай вслед за Японией и Республикой Корея вошел в число стран, способных производить дизельные двигатели единичной мощностью в 50 тыс. л. с.

Синьхуа, 3.7.2007г.

(36550 квт.). Китай вслед за Японией и Республикой Корея вошел в число стран, способных производить дизельные двигатели единичной мощностью в 50 тыс. лошадиных сил.

Длина нового двигателя – 15,6 м., высота – 12,4 м., вес – 1253 т. Им будет оснащен контейнеровоз, рассчитанный на 4250 контейнеров и выпускаемый заводом судостроительного объединения «Тайпиньян» («Тихий океан»).

До этого на даляньском заводе также был создан дизельный двигатель мощностью 34 650 л. с. (25480 квт.), которым будут оснащены отечественные танкеры водоизмещением 300 тыс. т. Синьхуа, 3.7.2007г.

– 21 июня Нанкинский судостроительный завод «Цзиньлин» спустил на воду грейлерное судно водоизмещением 10 тыс. т., построенное для шведского заказчика. Общая длина судна – 187 м., грузоподъемность – 11,3 тыс. т. Предназначено главным образом для перевозки рулонной бумаги и прицепов, может плавать в акватории, где образовался ледяной покров, при температуре 35 градусов ниже нуля. «Женьминь Жибао», 22.6.2007г.

– В Пекине насчитывается 100 тыс. рабочих-операторов станков с программным обеспечением. Дефицит специалистов этого профиля составляет 30 тыс. чел. Об этом сказал 13 июня представитель Пекинской федерации профсоюзов Ван Бэйпин.

По мере бурного развития современной обрабатывающей промышленности станки с программным обеспечением становятся важной опорой развития этой отрасли. В 2006г. в стране количество станков с программным обеспечением превысило 1 млн. ед. Квалифицированных рабочих, способных управлять этой техникой, мало. В целях распространения технологий программного обеспечения и повышения квалификации рабочих Пекинская федерация профсоюзов начала с 2005г. раз в два года проводить конкурс среди операторов станков с программным обеспечением. Синьхуа, 15.6.2007г.

– Напряженная ситуация с поставками судов на международном рынке содействовала значительному росту экспорта судов через КПП Тяньцзинь. Согласно статистике Тяньцзиньской таможи, за янв.-апр. тек. г. через КПП города было вывезено за границу 78 судов общей стоимостью 70,32 млн. долл. США, эти две цифры выросли соответственно в 2,5 и 2,6 раза по сравнению с аналогичным периодом пред. г.

За первые четыре месяца с. г. в рамках торговли, основанной на переработке привозного сырья, стоимость вывезенных через КПП Тяньцзинь судов достигла 69,61 млн. долл. США, что выросло в 2,9 раза и составило 99% от общего объема экспорта судов через названный КПП за тот же период. Основными экспортными рынками стали Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ), Саудовская Аравия и ЕС. За указанный период на рынки ОАЭ и Саудовской Аравии поставались суда стоимостью со-

ответственно 27,95 млн. и 23,31 млн.долл.США, а в пред.г. не поставлялось судов на эти два рынка; объем экспорта в ЕС составил 14,56 млн.долл. при снижении на 40,4%. На долю этих трех рынков приходилось 93,6% общего объема экспорта судов через Тяньцзиньский КПП за янв.-апр.

По анализам таможи, в 2005г. Китай получил заказ на строительство судов общей грузоподъемностью 16,99 млн.т., заняв второе место в мире по этому показателю, производственный цикл постройки судов, особенно крупных, составляет почти 1-2г. В связи с большим ростом заказов на строительство судов в 2005-06гг. динамично растет экспорт из Китая судов в 2007г. «Женьминь Жибао», 7.6.2007г.

– Вступление КНР в ВТО способствовало увеличению влияния глобализации на структуру промышленности страны. В 2005г. в отраслевой структуре промышленного производства КНР на машиностроение приходилось 30% совокупного объема произведенной продукции в стоимостном выражении. В 2002-05гг. в объеме производства промышленной продукции КНР заметно увеличилась доля черной металлургии (с 6,2 до 8,9%), уменьшилась доля легкой (с 10,3 до 8,4%) и пищевой промышленности (с 9,7 до 8,1%). Доли машиностроения, электроэнергетики и цветной металлургии, топливной промышленности практически не изменились, тогда как удельный вес химической промышленности, лесопромышленного комплекса и промышленности строительных материалов сократился.

Наибольший удельный вес (35%) в объеме машиностроительного производства имеет электронная промышленность, за которой следуют транспортное машиностроение (более 20%) и электротехническая промышленность (18%). При этом за 2002-05гг. доля электроники выросла на 3 пункта, повысилась доля общего машиностроения и, незначительно, приборостроения, тогда как удельный вес электротехнической промышленности, специального и, особенно, транспортного машиностроения снизился.

На машиностроение приходится свыше 25% всех инвестиций в основные фонды промышленности (без электроэнергетики). Еще более существенна доля машиностроения в объеме промышленных НИОКР. В частности, на него приходится 35% общего научно-технического персонала в обрабатывающей промышленности и 36% ученых и инженеров (данные China Statistical Yearbook on Science and Technology 2005).

Факторами, обуславливающими структурные сдвиги в промышленности КНР (динамичный рост выпуска машиностроительной и металлургической продукции, снижение доли легкой и пищевой промышленности), являются масштабные инвестиции и развитие инфраструктуры, что стало возможным благодаря целенаправленной государственной политике.

Опираясь на такие исторические предпосылки, как значительный внутренний рынок и дешевая рабочая сила, правительство Китая создало благоприятные условия для вложения капиталов, установив единую долгосрочную стратегию социально-экономического развития, обеспечив преемственность экономического курса и стабильность социально-экономической ситуации в стране, открытость миру при отстаивании насущных и перспективных экономических интересов страны.

Поступление капитала из-за рубежа началось после 1978г., когда Китай приступил к осуществлению рыночных реформ. Тогда, под лозунгом «пусть одни обогащаются раньше других», был принят комплекс мер по созданию в отдельных районах на востоке страны режимов наибольшего благоприятствования для инвесторов и предпринимателей. Первыми такими территориями стали свободные экономические зоны Сямэнь, Шаньтоу, Шэньчжэнь, Чжухай и Хайнань. На современном этапе в Китае существует развитая сеть районов научно-технического развития и других зон содействия торговле, производству, льготного налогообложения, установленных на уровне провинций. Интерес иностранных инвесторов к таким анклавам стимулировался благодаря более либеральному, ориентированному на развитие рыночных отношений режиму. Именно поэтому в зонах отмечалась активизация инвестиционной деятельности, быстрое развитие экспорта и сопутствующей инфраструктуры.

Особое внимание всегда уделялось развитию машиностроения, как стратегической отрасли хозяйства. На современном этапе целью КНР является развитие высокотехнологичных производств и создание собственной системы передовых НИОКР. Большое внимание китайскому машиностроению уделяет не только государство, но и частный бизнес, в т.ч. зарубежный. По числу проектов с иностранным участием и величине поступающих прямых иностранных инвестиций (35 млрд.долл., 7 тыс. предприятий с иностранным участием в 2004г.) машиностроение значительно опережает не только остальные отрасли промышленности, но и другие сектора хозяйства. При этом 2/3 инвестиций в машиностроительный комплекс поступает в проекты по выпуску электроники и телекоммуникационного оборудования.

Высокие темпы роста наблюдаются в производстве не только экспортных товаров, но и товаров, предназначенных для удовлетворения внутреннего спроса. В последние годы весьма динамично растет выпуск энергетического и металлургического оборудования, сельскохозяйственной техники, автомобилей.

Эффективному включению КНР в мировую экономику и развитию ее промышленности способствует внешняя экспансия частных китайских компаний. Яркими примерами новой стратегии китайских фирм стали покупка Lenovo компью-

терного подразделения IBM и приобретение TSL производства телевизоров у французской Thomson. Одной из целей альянсов с иностранными компаниями, в т.ч. приобретения иностранных брендов, является повышение качества корпоративного управления, управления производством, работы маркетинговых подразделений за счет использования западного опыта.

Ускорение экспорта капитала произошло в 90гг., после того как для этого была создана достаточная правовая база, что расширило географию экспорта капитала с нескольких промышленно развитых стран до стран Восточной Европы и СНГ, Африки, Латинской Америки. Продолжается совершенствование законодательства, регламентирующего инвестиции предприятий КНР за рубеж, поскольку последние видят в инвестировании способ развивать собственные марки, привлечь сырьевые ресурсы, заимствовать технологии. В.В.Бегарь, замдиректора ВНИКИ. БИКИ, 5.6.2007г.

– КНР имеет гражданский флот в 320тыс. судов общим тоннажем 50 млн.т., в т.ч. совокупный тоннаж судов, занятых внешнеторговыми операциями, превышает 23 млн.т. ВМС НОАК

Поступление капитала из-за рубежа началось после 1978г., когда Китай приступил к осуществлению рыночных реформ. Под лозунгом «пусть одни обогащаются раньше других» был принят комплекс мер по созданию в отдельных районах на востоке страны режимов наибольшего благоприятствования для инвесторов и предпринимателей. Первыми такими территориями стали свободные экономические зоны Сямэнь, Шаньтоу, Шэньчжэнь, Чжухай и Хайнань. В Китае существует сеть районов научно-технического развития и других зон содействия торговле, производству, льготного налогообложения, установленных на уровне провинций.

БИКИ, 5.6.2007г.

В КНР создается 14,4% общемирового тоннажа – рынок судостроения и судоремонта имеет устойчивую тенденцию к росту. Китай наряду с Республикой Корея и Вьетнамом входит в тройку стран с наиболее низкими ценами на судостроительные работы в мире. Судостроение в КНР – прибыльная отрасль, развитие которой способствует повышению общего уровня машиностроения и росту производства металлургической и электротехнической промышленности. Правительство КНР намерено к 2015г. вывести отрасль на первое место в мире.

БИКИ, 5.6.2007г.

Сверхкрупный контейнеровоз 8530TEU, на который Китай имеет полное право самостоятельной интеллектуальной собственности, спущен на воду в Шанхае. Китай стал четвертой после Республики Корея, Японии и Дании страной, способной самостоятельно спроектировать и построить сверхкрупный контейнеровоз.

«Женьминь Жибао», 29.5.2007г.

имеют на вооружении 750 боевых кораблей и вспомогательных судов различного класса.

В 2005г. доля Китая в мировом судостроении составила 18%. По данным Китайской ассоциации судостроения, на китайских верфях были построены суда водоизмещением 12 млн.т. Китай является третьей страной в мировом судостроении после Республики Корея и Японии, в КНР создается 14,4% общемирового тоннажа.

Рынок судостроения и судоремонта КНР имеет устойчивую тенденцию к росту. Китай наряду с Республикой Корея и Вьетнамом входит в тройку стран с наиболее низкими ценами на судостроительные работы в мире. В последние годы крупные и значительное число средних и малых судостроительных и судоремонтных предприятий страны получили право свободного поиска заказчиков, а также выхода с этой целью на внешний рынок. Это вынуждает китайских судостроителей, наряду со снижением цен на проводимые работы, обеспечивать их высокое качество.

Судостроение в КНР – прибыльная отрасль, развитие которой способствует повышению общего уровня машиностроения и росту производства металлургической и электротехнической промышленности. Правительство КНР намерено к 2015г. вывести отрасль на первое место в мире.

Активному развитию китайского судостроения способствует повышающийся спрос на мировом рынке: заказы на суда в мире уже 2 года подряд превышают 100 млн.т. двт. По прогнозам экспертов, в ближайшие годы спрос будет стабилен и сохранится на уровне 60 млн.т. двт в год.

Говоря об успехах КНР в области судостроения, большинство экспертов отмечают, что они обусловлены низким уровнем оплаты труда в отрасли. Дополнительными факторами такого роста отрасли КНР служат применение высоких технологий и развитие собственных наукоемких разработок.

Как сообщает Shanghai Daily, Китай планирует ограничить иноинвестиции в судостроение уровнем в 49%, что означает, что государство относит судостроение к стратегическим отраслям и усиливает контроль в этой сфере. В 2005г. иностранные компании вложили в китайское судостроение 220 млн.долл., что на 45% больше, чем в 2004г.

Правительство планирует производство судов общим дедвейтом до 17 млн.т. в год к 2010г. Планы китайского правительства также включают создание к 2010г. трех судостроительных центров – в заливе Бохай, рядом с Шанхаем, и в районе р. Жемчужная, рядом с Гуанчжоу. БИКИ, 5.6.2007г.

– Интенсивно идет строительство крупнейшей в Китае судостроительной базы – судовой верфи «Цзяннань-Чансин». Ожидается, что ее три производственные линии будут сданы в эксплуатацию в окт. тек.г. Об этом сообщили в Китайском объединении судостроительной промышленности.

Судоверфь «Цзяннань», входящая в это объединение, была создана в 1865г. Она находится на берегу р. Хуанпу на участке между мостами «Наньпу» и «Лулу». Согласно плану, в данном районе будут построены павильоны и другие объекты для проведения Экспо-2010. В этой связи объединение начало с июня 2005г. строительство новой судостроительной базы «Цзяннань» на о-ве Чансин в устье р.Янцзы.

По сообщению главного инженера судостроительной компании «Цзяннань» Го Сивэня, первая производственная линия базы была сдана в эксплуатацию в сент. пред.г., вторая – в мае этого года. База уже получила заказы на строительство судов тоннажем 7 млн.т. Синьхуа, 2.6.2007г.

– Сверхкрупный контейнеровоз 8530TEU, на который Китай имеет полное право самостоятельной интеллектуальной собственности, 28 мая был спущен на воду и выведен из дока Судостроительной корпорации «Худун Чжунхуа» в Шанхае. Китай стал четвертой после Республики Корея, Японии и Дании страной, способной самостоятельно спроектировать и построить сверхкрупный контейнеровоз.

Этот контейнеровоз 8530TEU был создан судоверфью «Худун Чжунхуа», подведомственной Китайской компании судостроительной промышленности, для Китайской компании океанского контейнерного транспорта, которая заказала пять подобных судов. Мега-контейнеровоз имеет в длину 334 м., в ширину – 42,8 м., его осадка составляет 24,8 м., а грузоподъемность – 101 тыс.т., скорость – 27 узлов.

Новый контейнеровоз шестого поколения, который достиг передового мирового уровня по всем технико-экономическим показателям, может соответствовать требованиям глобализации мировой экономики и быстрого развития контейнерного транспорта. Судоверфь получила заказ на строительство 9 сверхкрупных контейнеровозов 8530 TEU. «Женьминь Жибао», 29.5.2007г.

– 21 апр. в г.Боао состоялась церемония подписания Китайской компанией океанских перевозок – крупнейшей в стране судостроительной компании – и тремя национальными судостроительными компаниями контрактов на строительство 66 судов. На церемонии подписания присутствовал член постоянного комитета политбюро ЦК КПК, председатель ПК ВСНП У Банго, прибывший в это местечко в пров.Хайнань для участия в ежегодном совещании Боаоского азиатского форума.

Контракты предусматривают строительство 66 судов различных модификаций, относящихся к четырем классам – контейнеровозы, суда для перевозки насыпных грузов, нефтеналивные суда и суда для перевозки автомобилей. Общая законтрактованная грузоподъемность этих судов составит 5,14 млн.т. Новый крупный судостроительный проект призван удовлетворить высокие потребности быстро развивающейся китайской экономики в судовых перевозках, особенно при импорте энер-

горесурсов и экспорте- импорте автомобилей. Поставки этих судов запланированы в 2008-10гг.

Как пояснил ответственный представитель Китайской компании океанских перевозок Чжан Фушэн, заказы на строительство этих судов будут полностью размещены среди китайский судостроительных предприятий. Это не только первый прорыв китайского судоходного предприятия в области высоких технологий строительства крупных судов по перевозке автомобилей и полупогруженных судов, а также мощное транспортное обеспечение экспортно-импортных операций Китая в области энергоресурсов и автомобильной продукции. Это, одновременно, и сильная поддержка дальнейшего развития и повышения технического уровня китайского судостроения. Синьхуа, 23.4.2007г.

– В июле этого года в г.Шэньчжэнь (пров.Гуандун, Южный Китай) будет сдана в эксплуатацию крупная судоремонтная база. Об этом сообщили в городском торгово-инвестиционном ведомстве. Строительство новой судоремонтной базы «Юлянь» началось в декабре 2004г. Капиталовложения в ее строительство оцениваются в 2,5 млрд. юаней (325 млн.дол.). После ввода в эксплуатацию судоремонтная база будет способна ежегодно ремонтировать 98 крупных судов. «Женьминь Жибао», 10.4.2007г.

– 28 марта крупнейшее в Китае рейсерное судно «Бохай Инчжу» («Бохайская серебряная жемчужина»), предназначенное для перевозки автомобильного транспорта и пассажиров, отправилось в свой первый рейс из Нового порта г.Далянь пров.Ляонин. Это судно было разработано и построено собственными силами Китая. «Бохай Инчжу» имеет 161,2 м. в длину и 24,8 м. в ширину, может вместить 120 15-метровых автомашин и 1160 пассажиров. Оно будет курсировать между г.г. Далянь и Яньтай (пров.Шаньдун).

Судно, стоимость постройки которого составила 270млн. юаней (34,8 млн.дол. США), будет работать в акватории Бохайского залива.

Открытие данной линии значительно сократит время поездки из Даляня в Яньтай: прежде поездка на машине требовала 40 часов, теперь морем ее можно совершить за 5 часов. «Женьминь Жибао», 30.3.2007г.

– Китайское объединение судостроительной промышленности и Баошаньский металлургический комбинат 16 марта в Пекине подписали соглашение о совместном строительстве крупнейшего в Китае центра судостроения «Цзяннань-Чансин», характеризующегося крупнейшими в стране масштабами производства и высочайшим уровнем модернизации. Общий объем капиталовложений в реализацию этого проекта превысит 10 млрд. юаней (1 долл. = 7,74 юаня), в руках Китайского объединения судостроительной промышленности будет находиться 65% акций, а Баошаньский металлургический комбинат станет обладателем 35-процентного пакета акций.

Центр судостроения «Цзяннань-Чансин» на о-ве Чансин в устье р.Янцзы, на месте ее впадения в море, является крупнейшей в Китае базой судостроения. Его строительство началось в июне 2005г. В рамках первой и второй поточных производственных линий будут созданы 4 дока с годовой производственной мощностью в 4,5 млн.т. (совокупный тоннаж выпускаемых судов). Ускоренными темпами идет строительство этих доков. Синьхуа, 21.3.2007г.

– Компания по производству лифтов Otis, подразделение United Technologies, вошла в первую тридцатку в списке 500 самых влиятельных компаний с иностранным капиталом в Китае по итогам за 2006г. Такие данные опубликовали Southern Weekend, одно из самых многотиражных еженедельных изданий в Китае, и Мультинациональный исследовательский центр Университета Нанкай.

«Мы очень рады получить это официальное признание нашего присутствия в Китае, – заявил президент компании Otis Ари Бусбиб. – Мы запустили наше первое совместное предприятие в Китае 20 лет назад, а сегодня у нас открыто 8 подобных предприятий и 6 производственных центров. Otis является лидером индустрии в Китае с продукцией и услугами, используемыми в ведущих производственных сооружениях в 130 городах Китая и экспортируемые в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, на Ближний Восток и в Южную Африку».

Представленный список является первым в Китае исчерпывающим рейтингом, оцениваю-

щим статус 500 корпораций с иностранным капиталом, действующих на территории Китая. Компании классифицированы в соответствии с общим размером инвестиций, деловых операций, локальных вкладов, а также по итогам их услуг обществу и авторитета торговой марки.

Компания Otis присоединилась к другим традиционным компаниям-лидерам в автомобильной области и области коммуникаций – таким, как Shanghai Volkswagen, Motorola China и Guangzhou Honda.

Ранее компания Otis входила в список 500 ведущих предприятий Китая и в 2005г. стала одной из 500 ведущих китайских производственных компаний, признанной Ассоциацией китайских предприятий и Ассоциацией предпринимателей Китая. В 2004г. компания Otis получила Орден дружбы Китайской Народной Республики – высшую награду, присуждаемую китайским правительством иностранным компаниям, делающим вклад в экономический и социальный прогресс Китая.

Компания по производству лифтов Otis является самой большой в мире компанией по производству и обслуживанию оборудования для перемещения людей – лифтов, эскалаторов и движущихся дорожек. Персонал компании, главный офис которой находится в Фармингтоне, шт.Коннектикут, насчитывает 61 тыс. чел. Компания предлагает свои продукты и услуги в 200 странах и обслуживает 1,5 млн. лифтов и эскалаторов во всем мире. United Technologies, штаб-квартира которой находится в Хартфорде, штат Коннектикут, является многопрофильной компанией, поставляющей высокотехнологичную продукцию и услуги для строительной и аэрокосмической промышленности. PRNewswire, 27.2.2007г.

– Как сообщили в Китайской отраслевой ассоциации судостроительной промышленности, в 2006г. 2 китайских судостроительных объединения вошли в десятку крупнейших в мире предприятий-производителей судов: они занимают 2 и 9 места соответственно. Помимо 2 китайских предприятий, в списке фигурируют 2 предприятия Республики Корея и 6 японских корпораций. Первое место принадлежит южнокорейскому предприятию.

Китайское объединение судостроительной промышленности в 2006г. изготовило суда общим тоннажем в 6 млн.т., на его долю пришлось 7,9% от общемирового показателя.

Китайское объединение тяжелого судостроения в пред.г. построило суда совокупным тоннажем в 2,61 млн.т. В 2006г. в мире были построены в общей сложности 1778 судов (общий тоннаж – 74,4 млн.т., что на 6% больше по сравнению с пред.г.). Китайские судостроительные заводы в пред.г. построили суда общей тоннажностью в 14,52 млн.т., что 12 раз подряд обеспечило КНР 3 место в мире. Синьхуа, 18.2.2007г.

– Совокупная тоннажность построенных в пред.г. в Китае судов, установив новый рекорд, достигла 14,52 млн.т. (рост на 20%); ее доля составила 20% от мировой тоннажности, сообщили

Китайское объединение судостроительной промышленности и Баошаньский металлургический комбинат 16 марта в Пекине подписали соглашение о совместном строительстве крупнейшего в Китае центра судостроения «Цзяннань-Чансин», характеризующегося крупнейшими в стране масштабами производства и высочайшим уровнем модернизации. Общий объем капиталовложений в реализацию этого проекта превысит 10 млрд. юаней (1 долл. = 7,74 юаня).

Синьхуа, 21.3.2007г.

Компания по производству лифтов Otis, подразделение United Technologies, вошла в первую тридцатку в списке 500 самых влиятельных компаний с иностранным капиталом в Китае по итогам за 2006г. В 2004г. компания Otis получила Орден дружбы – высшая награда китайского правительства иностранным компаниям. PRNewswire, 27.2.2007г.

В пред.г. доля выпущенных в Китае крупнотоннажных танкеров уже достигла 51% от мирового производства таких судов. В устьях рек Янцзы, Чжуцзян и на побережье залива Бохайвань будут созданы 3 модернизированных центра судостроительной промышленности.

Синьхуа, 31.1.2007г.

в комитете оборонной науки, техники и промышленности. Китай уже 12 лет подряд является 3 крупнейшим судостроителем мира после Республики Корея и Японии. Впрочем, разрыв между Китаем и названными странами в величине объемов производства заметно сокращается. В пред.г. Китайское объединение судостроительной промышленности (КОСП) и Китайская корпорация судостроительной промышленности (ККСП) занимают первые 2 места среди отечественных судостроителей. Тоннажность судов, построенных на этих гигантских предприятиях, составила 6,02 млн. и 2,67 млн.т. соответственно.

Гендиректор КОСП Чэнь Сяоцин считает, что ныне отечественная судостроительная промышленность переживает «золотой век», и к 2015г. страна может выйти на первое место в мире по производственным мощностям судостроения. По словам специалистов, китайские предприятия в состоянии строить разные виды передовых судов гражданского назначения. В пред.г. доля выпущенных в Китае крупнотоннажных танкеров уже достигла 51% от мирового производства таких судов. В августе пред.г. на заседании постоянного комитета госсовета КНР была принята «Программа развития судостроительной промышленности на средний и длительный период»; согласно этому документу, в ближайшее время в устьях рек Янцзы, Чжуцзян и на побережье залива Бохайвань будут созданы 3 модернизированных центра судостроительной промышленности. Синьхуа, 31.1.2007г.

– Согласно имеющимся в КНР планам, к 2015г. эта страна должна опередить по объему производства судов ее азиатских конкурентов в лице Республики Корея и Японии. Успехи, уже достигнутые Китаем в этой отрасли, впечатляют. По данным базирующейся в Норвегии международной сертификационной организации DNV, с 2003г. доля КНР в мировом судостроении возросла с 5,2 до 16,5%, и построенные в Поднебесной суда эксплуатируются в 40 странах, на всех пяти континентах.

В последние годы номенклатура продукции, выпускаемой крупнейшими китайскими судостроительными группами China State Shipbuilding (CSSC) и China Shipbuilding Industry (CSIC), пополнилась плавучими системами для добычи, хранения и выгрузки нефти и газа (далее они будут сокращенно называться плавучими производственными системами), танкерами для перевозки сжиженного природного газа, танкерами для транспортировки сырой нефти дедвейтом 300 тыс.т. и более крупными контейнеровозами и трейлерными (накатными) судами.

В ближайшие 5 лет развитию китайского судостроения будет способствовать высокий мировой спрос на плавучие производственные системы. Согласно прогнозу International Maritime Associates (IMA), в указанный период будет заказано (арендовано) до 130 таких систем, из них 75-95

будут построены вновь или изготовлены путем конверсии существующих судов, а 28-35 будут представлять собой системы, перемещенные с других месторождений. Общая сумма этих заказов оценивается в 35-44 млрд.дол.

В мире насчитывается 30 верфей, изготавливающих плавучие производственные системы, и 97 проектов (в стадии торгов или планирования), в которых могут быть задействованы такие системы. За последние 10 лет их парк возрос на 230% – до 180 ед., из которых 21% относится к полупогружным системам и 10% – системам с натяжным якорным креплением. Существует 80 систем, предназначенных только для хранения.

Упомянутая выше группа CSSC планирует к 2015г. увеличить мощности по производству судов до 14 млн.т. дедвейт (с 4 млн.). Ее самая современная верфь Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding изготовила свое первое судно в середине 2003г. В 2004г. дедвейт отгруженных ею судов уже превысил 1,2 млн.т., а в 2006г. составил, по оценке, 2,2 млн.; в 2008г. данный показатель достигнет, как ожидают, 2,6 млн. Основной продукцией данной верфи являются навалочные суда дедвейтом 80 тыс.т. и более, танкеры для сырой нефти дедвейтом до 105 тыс.т. и плавучие производственные системы дедвейтом 105-300 тыс.т. Следующим шагом явится налаживание производства танкеров для сырой нефти дедвейтом 300 тыс.т. и более, а также контейнеровозов.

CSSC намерена стать к 2015г. самым крупным в мире продуцентом судов. С этой целью она построит на о-ве Чаньсин (Chanxing) верфь, которая превзойдет по размерам все доселе существующие в мире. На первой фазе проекта предполагается поменять в 2007г. местоположение верфи Jiangnan, а на второй – построить новую верфь в районе Гуанчжоу, а также расширить другие верфи CSSC. Корпорация Csic разработала план, по которому ее судостроительные мощности и отгрузки судов должны к 2010г. возрасти соответственно до 6 млн. и 5 млн.т. дедвейт, а к 2015г. – до 9 млн. и 8 млн.т. Данный план предусматривает сооружение дополнительных сухих доков на верфях Dalian, Dalian New и Bohai, а также завершение строительства новой верфи в Циндао, которая будет иметь четыре дока для изготовления танкеров дедвейтом 300 тыс.т. и более (совокупная мощность доков составит 2 млн.т. дедвейт).

Сооружение в Китае плавучих производственных систем началось в 80г., когда верфи Hudong и Jiangnan изготовили три таких системы для компании Споос. В 1999г. Dalian New построила для месторождения Qinghuangdao 326 плавучую производственную систему дедвейтом 150 тыс.т.; всего эта верфь изготовила корпуса для четырех плавучих производственных систем. Она построила буровые основания для Споос и PetroChina и четыре корпуса таких платформ для норвежской фирмы Ocean Rig.

Выполняли заказы на сооружение плавучих производственных систем также верфи Shanghai-guan (заказчик – Petrobras), Jiangnan и Shanghai Waigaoqiao (Сноос). Последняя имеет с Сноос и ConocoPhillips China Inc. контракт на строительство корпуса плавучей производственной системы для нефтяного месторождения Peng Lai в заливе Бохай. Заказ в 200 млн.долл. предусматривает проектирование и изготовление самого крупного из всех построенных до настоящего времени в Китае корпуса, его длина составит 310 м., ширина – 60, высота – 29. Корпуса для пяти из эксплуатируемых в КНР плавучих производственных систем были построены в КНР. Это системы Bohai Ming Zhu, Bohai You Yi Hao, Bozhong, Chang Qing Hao и Offshore Oil III. БИКИ, 30.1.2007г.

– В янв.-нояб. 2006г. общий объем импорта и экспорта продукции машиностроения и электроники в провинции Хэйлуцзян (Северо-Восточный Китай) достиг 2,77 млрд.долл.США при росте на 55,75%. Экспорт составил 1,58 млрд.долл.США (рост – 113,7%), импорт – 1,19 млрд.долл.США (рост – 14,39%), экспорт этой продукции впервые превысил импорт, а активное сальдо достигло 400 млн.долл.США.

За первые 11 месяцев пред.г. на продукцию машиностроения и электроники пришлось 23,44% внешнеторгового оборота провинции. Основными статьями экспорта стали средства связи, аудио- и видеопродукция, автомобили, автоматическое оборудование для обработки данных, осветительная аппаратура, часы, сельхозмашины.

Объем экспорта продукции машиностроения и электроники негосударственного сектора достиг

942 млн.долл.США, увеличившись на 150% и составив 59,5% от общего объема экспорта данной продукции провинции. 784 хэйлуцзянских производителя продукции машиностроения и электроники поставляли свою продукцию в зарубежные страны. Синьхуа, 11.1.2007г.

– Недавно в Харбинской северной судостроительной компании завершены основные работы по строительству трейлерного судна для России. Разработанное сотрудниками вышеназванной компании судно, которое отличается инновационным дизайном и удобством управления, может обеспечить автомашине свободный доступ, вместить 6 полностью нагруженных прицепов и 80 пассажиров. По плану оно будет передано России и введено в эксплуатацию к июню 2007г. Новое судно будет курсировать по маршруту между Китаем и Россией. «Женьминь Жибао», 13.12.2006г.

– Частная акционерная компания Q&N Asia Pacific (США) приобрела 43% акций китайского производителя легких дорожно-строительных машин – компании Yuchai Engineering Machinery и получила три места в совете директоров. Остальная часть капитала осталась у корпорации Yuchai. Данная китайская фирма является лидером в производстве компактных экскаваторов; ее доля на этом рынке оценивается в 30%, а новые инвестиции позволят довести эту долю до 50% в течение ближайших 3-5 лет. Американский партнер согласился на меньшую долю, т. к. заинтересован в большой гамме производимых миниэкскаваторов, минибульдозеров и небольших колесных погрузчиков.

Это приобретение идет в разрез с преобладающим в западных деловых кругах мнением о трудно преодолеваемых препятствиях для иностранных инвестиций в дорожно-строительное машиностроение КНР. За 6 месяцев американская фирма получила разрешение китайского правительства на инвестирование 45 млн.долл. Между тем другая американская компания – Carlyle, еще год назад заявившая о намерении приобрести 85% в капитале аналогичного предприятия (Xugong Construction Machinery), столкнулась со значительными трудностями; из-за вопросов, связанных с национальной безопасностью, ее долю пришлось уменьшить до 50%.

Ряд других инвесторов также проявляют интерес к данному сектору китайского машиностроения. Компания Volvo Construction Equipment (Швеция) объявила в сент. 2006г. о намерении приобрести 70% капитала крупного китайского производителя колесных погрузчиков – фирмы Shandong Lingong Construction Machinery. Шведская сторона надеется получить одобрение этой сделки правительством КНР до конца года. БИКИ, 7.12.2006г.

– В Харбине приемку на уровне провинции прошел первый робот, предназначенный для очистки корпуса судна в воде. Данный робот, разработанный в Харбинском инженерном университете в результате более чем трехлетних усилий,

В последние годы номенклатура продукции, выпускаемой крупнейшими китайскими судостроительными группами China State Shipbuilding (CSSC) и China Shipbuilding Industry (CSIC), пополнилась плавучими системами для добычи, хранения и выгрузки нефти и газа, танкерами для перевозки сжиженного природного газа, танкерами для транспортировки сырой нефти дедевейтом 300 тыс.т., крупными контейнеровозами и трейлерными (накатными) судами.

CSSC намерена стать к 2015г. самым крупным в мире продуцентом судов. С этой целью она построит на о-ве Чаньсин (Chanxing) верфь, которая превзойдет по размерам все доселе существующие в мире.

БИКИ, 30.1.2007г.

Шэньянская станкостроительная компания – 7 по величине станкостроительное предприятие в мире, имеет 4 дочерние холдинг-компании, акции 2 из которых котируются на фондовых биржах. Общие активы Шэньянской станкокомпании – 8,66 млрд. юаней (1,1 млрд.долл.США). В 2005г. компания выпустила 60 тыс. станков, в т.ч. 10 тыс. станков с цифровым управлением. По этим двум показателям компания лидирует в этой отрасли страны.

Синьхуа, 29.11.2006г.

способен очищать внешнюю поверхность корпуса судна под водой как самостоятельно, так и управляемый человеком.

Итоги проверки показали, что робот может работать под водой на глубине 20 м., плавно перемещаясь по внешней поверхности корпуса судна на высокой, средней и низкой скоростях, двигаясь вперед, назад или поворачивая налево и направо.

По мнению профессора упомянутого университета Ван Лицюаня, успешная разработка нового робота позволяет проводить некоторые работы по ремонту судов вне доков, во время стоянки судна на якорях или у причала. Это будет способствовать экономии рабочих рук и повышению эффективности ремонтных работ. Синьхуа, 6.12.2006г.

– Крупнейшее в Китае станкостроительное предприятие – Шэньянская станкостроительная компания – 29 нояб. провела в Шанхае свою презентацию, чтобы объявить о выставлении на продажу китайским и зарубежным инвесторам 49% своих акций. Акциями Шэньянской станкостроительной компании владеет Комитет по контролю и управлению государственным имуществом г.Шэньян. После продажи 49% акций Комитет продолжит владеть 51% акций, сохранив право на владение контрольными пакетами акций. Продажа акций будет осуществляться в форме открытой торговли на Шанхайской объединенной бирже по торговле имуществомными правами.

В соответствии с требованиями упомянутого Комитета, инвесторы, которым будет передано 49% акций Шэньянской станкокомпании, должны иметь хорошую коммерческую репутацию, удовлетворительное финансовое состояние и достаточную платежеспособность. В принципе 49% акций должно принадлежать 3 инвесторам, доля владения пакетами акций каждого из которых не должна превышать 30%. Для обеспечения стабильного развития компании в будущем инвесторы, получившие 49% акций, в течение 5 лет не будут иметь права передачи этих акций.

Шэньянская станкостроительная компания – 7 по величине станкостроительное предприятие в мире, имеет 4 дочерние холдинг-компании, акции 2 из которых котируются на фондовых биржах. Общие активы Шэньянской станкокомпании – 8,66 млрд. юаней (1,1 млрд.долл.США). В 2005г. компания выпустила 60 тыс. станков, в т.ч. 10 тыс. станков с цифровым управлением. По этим двум показателям компания лидирует в этой отрасли страны. Синьхуа, 29.11.2006г.

– «Юйкунь» – первое в стране учебное океанское судно построено на Учанской судовой верфи (г.Ухань центральнокитайской пров.Хубэй) и спущено на воду. Его качественные характеристики достигают передового мирового уровня.

По сообщению представителя Даляньского морского университета, длина и ширина судна «Юйкунь» составляет 116 м. и 18 м. Его макси-

мальная дальность плавания – 10 тыс. морских миль. В его каютах одновременно могут разместиться 196 практикантов. Судно оснащено оборудованием для ведения целого ряда научных экспериментов в области транспортной инженерии, судоходства и т.д.

Выступая на торжественной церемонии спуска судна на воду, замминистра образования КНР У Цици сказал, что сдача в эксплуатацию судна «Юйкунь» позволит стране поднять на более высокий уровень подготовку высококвалифицированных моряков. Синьхуа, 20.11.2006г.

– В Пекине подписано рамочное соглашение о строительстве базы по строительству пассажирских катеров в Шанхае, в южной части района Фэнсян, которая должна стать крупнейшей в Китае. Госсоветом КНР недавно была принята средне- и долгосрочная программа развития судостроительной промышленности, в которой предусмотрено в ходе роста внутреннего туризма всемерно наращивать постройку пассажирских катеров, сообщил генеральный директор Китайской корпорации судостроительной промышленности Чэнь Сяоцзинь на церемонии подписания соглашения. Создание новой базы в Шанхае позволит не только сделать катеростроение новым источником экономического роста Шанхая, но и вывести его на новый уровень развития, отметил Чэнь Сяоцзинь.

300 китайских предприятий строят пассажирские катера, из них 60% поставляются в 70 стран и районов. В этой области Китай пока далеко отстает от развитых стран. На мировом рынке ежегодно продаются катера на 30 млрд.долл. США, но на долю Китая приходится лишь 100 млн.долл. Синьхуа, 10.10.2006г.

– Три производственные линии и 4 дока мощностью 300 тыс.т. первой очереди судостроительной верфи «Чансин» Китайской судостроительной корпорации уже вступили в строй возле Шанхая. По масштабам и темпам строительства они не имеют себе равных в истории китайского судостроения, редки и для мирового судостроения. Уже видно, что Шанхай станет крупнейшей в мире судостроительной базой.

«Чансин» назван «объектом надежды» китайской судостроительной промышленности, представляет собой важную опору ее быстрого развития. К 2015г. там будет построено 7 доков, годовой объем судопроизводства составит 8 млн.т. С окт. 2005г. «Чансин» уже получила 38 заказов на строительство новых судов водоизмещением 6 млн.т., общий объем контрактов достиг 2,67 млрд.долл. Производство обеспечено до 2010г. «Женьминь Жибао», 14.9.2006г.

– Темпы роста капиталовложений Китая в августе снизились на 5,9% по сравнению с июлем т.г., заявил 12 сент. глава государственного статистического управления КНР Цю Сяохуа. Выступая с речью, посвященной опубликованию индексов конкурентоспособности продукции китайско-

го машиностроения в 2005г., Цю Сяохау отметил, что в течение последних двух месяцев благодаря макрорегулированию стали появляться позитивные изменения в развитии народного хозяйства.

Отмечена тенденция к снижению темпов роста инвестиций. В июле объем капиталовложений вырос на 27,4%, эта цифра была на 7% меньше, чем в июне, в августе был зарегистрирован рост на 21,5%, снизившись на 5,9% против июля. Отсюда видно, что макрорегулирование в инвестиционной сфере уже дало активный эффект. Общий объем капиталовложений в стране за январь-август увеличился на 29,1%. Цю Сяохау призвал дальше оптимизировать структуру инвестиций. «Женьминь Жибао», 12.9.2006г.

– ОАО Судостроительная фирма Алмаз планирует в следующем году заключить с Китаем контракт на поставку шести судов «Зубр», сообщил гендиректор предприятия Леонид Грабовец. Он не сообщил о стоимости и сроках исполнения контракта.

Корабль «Зубр» является самым крупным в мире десантным кораблем на воздушной подушке. Он предназначен для транспортировки боевой техники вместе с десантными подразделениями и высадки на необорудованный берег с обеспечением огневого прикрытия. Корабль может осуществлять транспортировку мин и постановку минных заграждений. «Зубр» способен принимать на борт 3 танка Т-80 или 10 бронетранспортеров БТР-70, а также десантные подразделения. Об-

щая грузоподъемность – 140 т. Его скорость достигает 60 узлов, запас хода – 300 миль. ОАО Алмаз – одно из крупнейших судостроительных предприятий Санкт-Петербурга. Оборот судостроительной фирмы в 2005г. превысил 1,7 млрд.руб. РИА «Новости», 1.9.2006г.

– В 10 пятилетке (2001-05гг.) Китай поставил на экспорт суда общим водоизмещением 23,62 млн. т. По этому показателю он занимает третье место в мире, на его долю приходится 12% мировых экспортных поставок судов. Синьхуа, 28.8.2006г.

– В Шанхае состоялась торжественная церемония официальной передачи Ирану крупнотоннажного балкера «Иран Бам», построенного в Китае по заказу Судходной компании ИРИ (СКИ). На церемонии присутствовали представители совета директоров СКИ, посольства Ирана в Китае, генконсул ИРИ в Шанхае и представители китайской судостроительной компании «Цзян Нань».

Сухогруз «Иран Бам» стал последним из пяти крупнотоннажных балкеров, построенных в КНР по заказу СКИ. В 2003г. СКИ заказала в Китае серию из пяти крупнотоннажных сухогрузов (балкеров) типа «Панамакс», предназначенных для перевозки навалочных и насыпных грузов. Стоимость контракта составила 116 млн.долл. Эти суда получили следующие названия: «Иран Табас», «Иран Боджнурд», «Иран Бирджанд», «Халидже Фарс» и «Иран Бам». Максимальная грузоподъемность судна составляет 74 тыс.т., длина – 225 м., ширина – 32 м., вес – 23 тыс.т., осадка – 14 м., скорость – 14,7 узлов, сообщает ИРНА. ИА Regnum, 26.8.2006г.

– За янв.-июнь 2006г. объем прибыли машиностроительной отрасли Китая составил 127,6 млрд. юаней (1 долл. = 7,972 юаня), увеличившись на 44% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Такие высокие темпы роста этого показателя редко бывают в истории. Статистические данные, опубликованные Китайской машиностроительной ассоциацией 2 авг., показали, в I пол. объем добавленной стоимости промышленной продукции во всех 13 подотраслях машиностроения продемонстрировал двухзначные цифры роста, в частности в отрасли инженерного и тяжелого горнорудного машиностроения был зарегистрирован наиболее динамичный рост.

В I пол. совокупный индекс экономической эффективности машиностроительной промышленности в Китае составил 169,55%, или на 20% пунктов вырос по сравнению с тем же периодом прошлого года, доходности по основным хозяйственным операциям – 5,33%, на 0,49% выше прошлогоднего уровня за тот же период.

По словам зампреда Китайской машиностроительной ассоциации Цай Вэйци, причинами быстрого роста прибыли машиностроительной отрасли стали правительственной политики подъема машиностроения, растущий рыночный спрос, повышение инвестиционной способности отрасли и т. д.

В Пекине подписано рамочное соглашение о создании базы по строительству пассажирских катеров в Шанхае, которая должна стать крупнейшей в Китае. 300 китайских предприятий строят пассажирские катера, из них 60% поставляются в 70 стран. На мировом рынке ежегодно продаются катера на 30 млрд.долл. США, но на долю Китая приходится лишь 100 млн.долл.

Синьхуа, 10.10.2006г.

Три производственные линии и 4 дока мощностью 300 тыс.т. первой очереди судостроительной верфи «Чансин» уже вступили в строй возле Шанхая. Уже видно, что Шанхай станет крупнейшей в мире судостроительной базой.

«Женьминь Жибао», 14.9.2006г.

За янв.-июнь 2006г. объем прибыли машиностроительной отрасли Китая составил 127,6 млрд. юаней (1 долл. = 7,972 юаня), увеличившись на 44% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Объем добавленной стоимости промышленной продукции во всех 13 подотраслях машиностроения продемонстрировал двузначные цифры роста, в частности в отрасли инженерного и тяжелого горнорудного машиностроения был зарегистрирован наиболее динамичный рост.

«Женьминь Жибао», 2.8.2006г.

В 2006г., отметил он, в большей мере улучшается структура машиностроительной продукции, ускоряются темпы технического новаторства, сохраняется хорошая ситуация экспорта. Согласно данным статистики, поступления от экспорта в отрасли машиностроения Китая за первые 6 мес. достигли 65,2 млрд.долл., что выросло на 36,15% по сравнению с аналогичным периодом 2005г., общий объем отрицательного сальдо торгового баланса составил 1 млрд.долл., снизившись на 5,6 млрд.долл. против прошлогоднего показателя за I пол..

Цай Вэйци рассказал, что улучшилась модель роста торговли в машиностроительной отрасли, повысилась доля экспорта в рамках обычной торговли с более высокой добавленной стоимостью, постепенно повышается качество импортно-экспортной продукции, автомобили, станки с числовым программным управлением, оборудование для электростанции и другие виды продукции с высокой добавленной стоимостью занимают видное место в экспорте.

Интенсивный рост капиталовложений в основные фонды, чрезмерно быстрый рост цен на некоторые виды сырьевых материалов и другие проблемы оказывают потенциальное влияние на развитие машиностроительной промышленности.

За I пол. общий объем капиталовложений в основные фонды машиностроительной отрасли составил 223,553 млрд. юаней с приростом на 52,89% по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Цай Вэйци полагает, что такой небывалый рост капиталовложений не только может отрицательно сказаться на перспективах предприятий, но и может усугублять противоречия, вызванные избыточными производственными мощностями отрасли.

По его прогнозу, во II пол. темпы роста будут из месяца в месяц снижаться, но объем производства и сбыта, добавленная стоимость промышленной продукции, общий объем прибыли и поступления от экспорта в нынешнем году будут увеличиваться с 20-процентным приростом. «Женьминь Жибао», 2.8.2006г.

– Всекитайская международная выставка машинно-технической продукции является единственной специализированной выставкой машинно-технической продукции государственного значения, проводимой в Центральном и Западном Китае. Ее проведение утверждено Госсоветом КНР, а организаторами являются Минкоммерции КНР, Комитет содействия международной торговле Китая, Народное правительство пров.Хубэй, Народное правительство г.Ухань, Союз машиностроительной промышленности Китая, Китайская торгово-промышленная палата машинно-технической продукции. Данная выставка входит в число трех важнейших выставок машинно-технической продукции, поддерживаемых Минкоммерции КНР.

Выставка включает в себя переговоры между предприятиями по торговому и инвестиционному сотрудничеству, проведение специализированных семинаров и направлена на демонстрацию передовых образцов техники мирового уровня в области машиностроения, новых видов продукции и предприятий. Она также имеет своей целью способствовать росту экспорта машинно-технической продукции районов Центрального и Западного Китая. С 2002г. в выставках приняло участие около тысячи предприятий из 50 государств и территорий мира, а также 2 тыс. машиностроительных предприятий Китая. В 2005г. в 6 выставке количество участвовавших предприятий достигло 487, из которых 160 иностранные, в т.ч. 62 предприятия из числа 500 крупнейших в мире компаний. В период выставки было подписано 46 инвестиционных соглашений на 1,13 млрд.долл., в т.ч. на 730 млн.долл. контрактов иностранных инвестиций.

7 Всекитайская международная выставка машинно-технической продукции состоится с 23 по 26 сент. 2006г. в г.Ухань пров.Хубэй. На ней будут развернуты экспозиции по таким темам, как производство оборудования, контрольно-измерительных приборов, автомобилей и запасных частей, строительной техники, электронно-информационная индустрия, судостроение. В числе других важных мероприятий выставки можно назвать форум по инвестиционному сотрудничеству районов Центрального Китая с транснациональными корпорациями, форум по торговому сотрудничеству в области торговли машинно-технической продукцией Китай – Европейский Союз, семинар по основным торговым маркам и инновациям в области обрабатывающей промышленности Китая, семинар по экспорту автомобилей и запасных частей к ним, форум по инвестициям транснациональных корпораций, а также семинар по защите прав интеллектуальной собственности, международный форум логистики в районе г.Ухань и др.

Подробную информацию о предстоящей выставке можно получить в Торгпредстве РФ в КНР. Тел. (8610) 6532-22-01, 6532-21-81, 6632-13-81; ф. 6532-53-98, 6532-48-53; russtorg@public.bta.net.cn www.economy.gov.ru, 13.7.2006г.

– Впервые в истории суда-контейнеровозы, самостоятельно разработанные и произведенные китайскими специалистами, вышли на мировой рынок. На днях шанхайская судостроительная компания «Худун чжунхуа» и греческая компания по морским перевозкам подписали контракт на строительство 4 судов, рассчитанных на перевозку 8530 контейнеров. На сегодня это самые большие контейнеровозы, экспортирующиеся Китаем. Это означает, что Китай совершил новый важный прорыв в высокотехнологичном судостроении. «Женьминь Жибао», 6.7.2006г.

– 29 июня в Харбине было успешно спущено на воду пассажирское судно, произведенное Хар-

бинской судостроительной компанией «Бэйфан» («Север») для России. Это знаменует начало серийного производства и выход на российский рынок пассажирских судов, на которые Китай имеет полное право интеллектуальной собственности. Новое судно имеет длину 37 м., ширину – 7 м. Оно способно разместить до 200 пассажиров.

Гендиректор Харбинской судостроительной компании «Бэйфан» Сюй Цзайцзюнь рассказал, что судно под названием «Амур-2006» спроектировано и построено целиком по китайским технологиям и в целом отвечает международным стандартам охраны окружающей среды. Компания «Бэйфан» является преемником Харбинского судостроительного завода, имеющего 78-летнюю историю.

Как рассказал замдиректора Амурского пассажирского порта, Россия испытывает большую потребность в пассажирских судах. В последние годы из-за повышения цен на сырье и увеличения зарплат постоянно растет себестоимость производства судов, поэтому ряд российских компаний начал искать сотрудничества с Китаем, обладающим сильной судостроительной промышленностью. Практика показала, что спроектированные и построенные в Китае суда качественные, красивы и надежны, так что стороны установили долгосрочное сотрудничество. «Женьминь Жибао», 30.6.2006г.

– 6 июня в Пекине прошло 3 заседание руководящей группы Госсовета КНР по делам подъема старых промышленных баз в северо-восточном и других районах страны, на котором были подведены итоги работы в 2005г., поставлены задачи на 2006г. Премьер Госсовета, руководитель вышеназванной группы Вэнь Цзябао председательствовал и выступил с важной речью на заседании

Участники заседания отметили, что в 2005г. был достигнут большой прогресс и совершен новый прорыв в важных направлениях работы по

подъему старых промышленных баз в северо-восточном и других районах. В северо-восточном Китае сохранялась благоприятная тенденция социально-экономического развития, ускорился процесс реформы и открытости, были предприняты более эффективные меры по урегулированию структуры, дальше повысилась совокупная производственная мощность сельского хозяйства, усилилось строительство инфраструктурных объектов, были достигнуты поэтапные результаты в трансформации городов ресурсного типа, продолжают продвигаться вперед экологическое строительство и охрана окружающей среды.

Было подчеркнуто, что нынешний год – год начала осуществления программы на 11 пятилетие. Налаживание работы по содействию подъему старых промышленных баз в северо-восточном и других районах имеет важное значение. Поставлены следующие важные задачи: дальше углублять реформу и расширять открытость; всемерно развивать современное крупное сельское хозяйство; продвигать оптимизацию производственной структуры; ускорить подъем машиностроения в северо-восточном районе; предпринимать действенные меры для усиления защиты окружающей среды и экологического строительства; уделять серьезное внимание разрешению выпуклых проблем, касающихся жизненных интересов народных масс.

Заседание потребовало твердо руководствоваться научным пониманием развития во всех направлениях подъема старых промышленных баз, по-настоящему перевести экономическое и социальное развитие в русло всестороннего, гармоничного и продолжительного развития; углублять исследование и изучение с упором на решении важных и трудных проблем, влияющих на подъем старых промышленных баз; развивать дух опоры на собственные силы, упорной и самоотверженной борьбы, смело совершить новаторство. «Женьминь Жибао», 7.6.2006г.

– 1 июня в Шанхайской судостроительной компании «Вайгаоцяо» состоялась церемония передачи тайваньскому владельцу судна-сухогруза «Чжунхуа фуцзинь». На церемонии присутствовал бывший глава администрации Специального административного района Сянган Дун Цзяньхуа. Упомянутый корабль является вторым судном, построенным шанхайской судовой верфью «Вайгаоцяо» для тайваньского заказчика. В июне прошлого года шанхайские судостроители построили и передали Тайваню грузовое судно «Чжунхуа хэпин». Синьхуа, 2.6.2006г.

– 29 мая в Харбинском центре международных конференций, выставок и спорта открылась 6 китайская харбинская международная ярмарка машиностроительной продукции, организаторами которой являются Китайская национальная торговая палата, Китайская механико-электронная торговая палата, администрации провинции Хэйлуцзян и города Харбин. На церемонии открытия

Рынок медицинского оборудования КНР позиционируется Центром содействия развитию международной торговли США как один из самых емких и динамичных в мире. Его нынешнее место в мировом рейтинге – 11. Подавляющая часть спроса на медицинскую технику в Китае удовлетворяется за счет импорта. БИКИ, 15.5.2006г.

На верфи китайского г.Нанкин прошла церемония наименования судна, построенного по заказу Дальневосточного морского пароходства. Судно способно взять на борт 1 тыс. 80 контейнеров в 20-футовом исчислении. Для перевозки охлаждаемых грузов на судне подключаются 220 рефрижераторных контейнеров. Контейнеровоз имеет высший класс автоматизации, предусматривающий безвахтовый режим обслуживания машинного отделения.

РИА «Новости», 18.4.2006г.

ярмарки присутствовал заместитель председателя Хэйлунцзянского провинциального правительства Лю Хайшэн.

Подъем старых промышленных баз в Северо-восточном Китае и преимущества в развитии торгово-экономических связей с Россией создали большие шансы для привлечения профессионалов выставочного бизнеса. На трехдневной ярмарке свою продукцию представляют 362 известных предприятий из 16 стран, включая Россию, ФРГ, Францию, США, Республику Корея, Японию, китайского Сянган, района Тайвань и 12 провинций и городов материковой части Китая. Выставочная площадь составляет 21 тыс. кв. м.

На ярмарке присутствовали 19 миссий по закупке, в т.ч. миссии из России, США, ФРГ, Японии.

В ходе ярмарки будет проводиться ряд мероприятий, таких, как переговоры по проектам внешнего сотрудничества, презентация торгово-экономической политики Китая и России, презентация новых видов продукции и т. д. Данная ярмарка непременно даст импульс к развитию машиностроения и укрепления китайско-российских обменов в этой области. «Женьминь Жибао», 30.5.2006г.

– Рынок медицинского оборудования КНР позиционируется Центром содействия развитию международной торговли США как один из самых емких и динамичных в мире. Его нынешнее место в мировом рейтинге – 11. Среднегодовой прирост продаж, как правило, не ниже 15%. В 2004г. их сумма была эквивалентна 6 млрд. долл., а в 2005г. – 7 млрд. долл.

подавляющая часть спроса на медицинскую технику в Китае удовлетворяется за счет импорта. В 2004г. его удельный вес в общих продажах равнялся 70%.

Ведущим иностранным поставщиком являются США (35% импорта), вторым – Япония (25%); доля стран Европы (в основном ФРГ) лишь ненамного превышает японский показатель (28%).

Несмотря на трудности, создаваемые для иностранного бизнеса некоторыми положениями местных законодательных актов, условия для его дальнейшего развития в Китае, безусловно, имеются. Особенно это касается сегмента высокотехнологичного оборудования. Вместе с тем в нише медицинской техники средней сложности он, очевидно, будет испытывать растущее противостояние со стороны набирающих силу местных производителей.

В принципе расчеты на возможность успешного продвижения на китайском рынке иностранного медицинского оборудования далеко не в последнюю очередь строятся западными аналитиками на ожидающихся сдвигах в системе национального здравоохранения по мере трансформации системы медицинского страхования. К этому местными властями обязывает нынешнее положение дел в данной области: 85% населения страны

обходится без медицинской страховки и 2% жителей имеют доступ к нормальному (по западным меркам) медицинскому обслуживанию. БИКИ, 15.5.2006г.

– На верфи китайского города Нанкин прошла церемония наименования судна, построенного по заказу Дальневосточного морского пароходства (ДВМП). Новому контейнеровозу, построенному на верфи Jinling, дано название «Аскольд». Это первое судно из серии четырех, строящихся для ДВМП в Китае.

Как сообщила пресс-секретарь Дальневосточного морского пароходства Вероника Казакова, строительство судна выполнено в контрактные сроки. «Судно способно взять на борт 1 тыс. 80 контейнеров в 20-футовом исчислении. Для перевозки охлаждаемых грузов на судне предусмотрена возможность подключения 220 рефрижераторных контейнеров. Контейнеровоз имеет высший класс автоматизации, предусматривающий безвахтовый режим обслуживания машинного отделения», – сказала Казакова.

Теплоход оснащен двумя 40-тонными электрогидравлическими кранами, мощной энергетической установкой, главный и вспомогательные двигатели спроектированы для работы на тяжелом топливе, добавила она. Наименование нового судна выбрано не случайно. В XX веке имя «Аскольд» носили два судна ДВМП. Пароход типа «Либерти», 1943г. постройки, обеспечивал поставку необходимого Советскому Союзу вооружения и продовольствия по «ленд-лизу». Балкер «Аскольд», построенный в 1972г. в Японии, долгое время работал на международных грузовых линиях. Оба судна давно списаны и вошли в историю. Теперь имя «Аскольд» будет носить новый контейнеровоз ДВМП.

Для ДВМП данный заказ является первым опытом судостроения в Китае. РИА «Новости», 18.4.2006г.

– В доме народных собраний в Пекине опубликованы итоги первого всекитайского конкурса «10 знаменитых судов», посвященного 600 годовщине путешествия выдающегося китайского мореплавателя Чжэн Хэ. 4 военных корабля и 6 судов гражданского назначения вошли в их список. Все эти 10 знаменитых судов были спроектированы и построены своими силами Китая. Они являются типичными представителями разных этапов истории развития китайской судостроительной промышленности. Среди них: 10 000-тонное океанское судно «Дунфэн», которое заложило фундамент для массового изготовления крупных судов тоннажем в 10 тыс. т. и выше; эскадренный миноносец с управляемыми ракетами первого поколения Китая «Цзинань», символизирующий скачок от изготовления по образцу в самостоятельную разработку и построение; первое в Китае многофункциональное крупное океанское судно для комплексного исследования «Сяньянхун-10», которое было построено собственными силами Ки-

тая, позволяет совершить взлет и посадку вертолету; судно «Чанчэн», изготовленное впервые в соответствии с международным стандартом для экспорта за границу. С его построением открылась новая эпоха экспорта китайских судов.

В числе четырех военных кораблей: подводная лодка с баллистическими ракетами первого поколения, с появлением которого был совершен стратегический прорыв в строительстве и оснащении ВМС НОАК; первое плавучее судно-резервуар «Бохай Юи», созданное самим Китаем; обычная подводная лодка нового типа, в которой сосредоточены наивысшие успехи научного исследования военных кораблей в Китае и который знаменовало достижение нового уровня разработки и изготовления подобных кораблей; эскадренный миноносец с управляемыми ракетами нового типа «Харбин», который представляют наивысший уровень вооружения военных кораблей Китая в 90гг.; судно для измерения параметров движения спутников и космических аппаратов, которое называется «Научным городком на море»; первый крупный танкер вместимостью в 300 тыс.т., находящийся на передовом мировом уровне. «Женьминь Жибао», 24.3.2006г.

– ООО «Тайга-Шеньян МДФ» (Нижний Новгород, российско-китайское СП по производству плит МДФ) заключило контракт с Шиньянской корпорацией тяжелого машиностроения (Китай) на приобретение оборудования на 1 млн.долл. Об этом сообщил начальник управления лесного комплекса Нижегородской обл. Николай Довбня. ООО «Тайга-Шеньян МДФ» выкупил участок площадью

25 га под строительство завода в Уренском районе Нижегородской обл.

Шиньянская корпорация тяжелого машиностроения планирует построить в Нижегородской обл. завод по производству МДФ-плит (материал, изготовленный из высушенных древесных волокон, обработанных синтетическими связующими веществами). Объем инвестиций в проект составит 23 млн.долл. Срок строительства завода мощностью 80 тыс.куб.м. МДФ в год составит 2г.

Партнером китайской корпорации стало нижегородское ОАО «Юнипласт». Китайская сторона обеспечит поставку оборудования, а нижегородская компания – его установку и пуско-наладочные работы. Заводы по выпуску плит МДФ действуют в Ханты-Мансийском АО, Костромской обл., планируется строительство заводов в Красноярском крае, в Кемеровской и Пермской областях. ИА Regnum, 14.3.2006г.

– В 2005г. стоимостный объем экспорта судов из Китая составил 4,7 млрд. ам.долл., увеличившись на 49,4% против показателя 2003г. Согласно статистике китайской таможни, в пред.г. Китай экспортировал 215 761 судно. В т.ч., по выпуску судов для перевозки сыпучих материалов, танкеро-наливных и контейнерных судов Китай теперь обладает, соответственно, 42, 25 и 19% спроса на международном рынке. В минувшем году объем экспорта этих трех видов судов из Китая составил 3,2 млрд.долл.

В 2005г. китайские компании импортировали 3818 судов стоимостью 490,8 млн.долл. Ревальвация китайской национальной валюты, возможно, отрицательно скажется на экспорте судов китайского производства. В 2003г. объем экспорта судов из Китая превысил 3 млрд.долл. Синьхуа, 28.2.2006г.

– 23 фев. Харбинская северная судостроительно-промышленная компания завершила основные работы при изготовлении парома на 200 мест, заказанного Россией. Это первый крупный паром, спроектированный и построенный Китаем для России. «Женьминь Жибао», 24.2.2006г.

– В период 11 пятилетнего плана северо-восточная пров.Хэйлунцзян будет и в дальнейшем ускорять развитие машиностроения, стремясь к тому, чтобы на основе Цицикарского локомотиво-вагоностроительного объединения и ряда других предприятий построить крупнейшую в стране базу по изготовлению и экспорту железнодорожных товарных вагонов.

Пров. Хэйлунцзян обладает большими преимуществами в построении железнодорожных товарных вагонов. Цицикарское локомотиво-вагоностроительное объединение, ведущее предприятие в этой области, с 1949г. по конек 2004г. выпустило 250 тыс. товарных вагонов, или на его долю пришлось четверть внутреннего рынка. Оно занимает ведущую позицию в проектировании и производстве железнодорожных товарных вагонов и грузоподъемников.

В 2005г. объем экспорта судов из Китая составил 4,7 млрд. ам.долл., увеличившись на 49,4% против показателя 2003г. В пред.г. Китай экспортировал 215 761 судно. В т.ч., по выпуску судов для перевозки сыпучих материалов, танкеро-наливных и контейнерных судов Китай теперь обладает, соответственно, 42, 25 и 19% спроса на международном рынке. В минувшем году объем экспорта этих трех видов судов из Китая составил 3,2 млрд.долл.

Синьхуа, 28.2.2006г.

В т.г. Китайское объединение океанских перевозок – крупнейшая в стране судостроительная компания – планирует доставку 6 млн.т. импортной нефти для Китайской нефтехимической компании. В последующие годы данный показатель возрастет до 30 млн.т.

Синьхуа, 9.2.2006г.

На 22 дек. Китайская судостроительная корпорация, крупнейшее из подобных предприятий в Китае, сдала заказчикам суда совокупным тоннажем 5 млн.т., или 50% от общего выпуска судов в стране в нынешнем году, 7% мировой рыночной доли. Она вошла в список 5 крупнейших судостроительных предприятий в мире.

«Женьминь Жибао», 22.12.2005г.

В период 11 пятилетки в соответствии с требованиями увеличения скорости движения поездов пров.Хэйлунцзян сделает упор на развитие железнодорожных вагонов для тяжеловесных грузов и гигантов-грузоподъемников.

Одновременно, эта провинция также намерена интенсивно развивать производство прецизионных измерительных приборов, прецизионных режущих инструментов, прецизионных тяжело нагруженных быстровращающихся малолитражных подшипников, новых типов сельскохозяйственного оборудования и оборудование для обработки продуктов с/х и подсобных промыслов, и т.д. «Женьминь Жибао», 20.2.2006г.

– В 2005г. Китай достиг рекордного уровня во внешней торговле продукцией машиностроения, ее общий объем составил 222,867 млрд.долл.США, увеличившись на 16,73% по сравнению с пред.г., экспорт сохранил ускоренный рост, а импорт продолжил явно замедляться, пассивное сальдо составило 13,947 млрд.долл.США, сократившись за год на 21,206 млрд.долл.США. В 2005г. объем импорта машиностроительной продукции составил 118,407 млрд. долл, увеличившись на 4,71% по сравнению с 2004г., а экспорта – 104,46 млрд. долл (рост на 34,13%). Синьхуа, 16.2.2006г.

– В т.г. Китайское объединение океанских перевозок – крупнейшая в стране судостроительная компания – планирует доставку 6 млн.т. импортной нефти для Китайской нефтехимической компании. В последующие годы данный показатель возрастет до 30 млн.т. Это зафиксировано в Соглашении долгосрочного сотрудничества в области импорта сырой нефти и поставки готовых нефтепродуктов, подписанном накануне между вышеупомянутыми двумя компаниями.

Это важный шаг на пути осуществления транспортировки импортной нефти отечественными танкерами. Ранее из-за нехватки отечественных океанских танкеров в стране импортируемую нефть в основном доставляли суда Японии и РК. За последние годы, по мере непрерывного увеличения объема ввозимой нефти, все больше количество отечественных судов включается в эту деятельность. Синьхуа, 9.2.2006г.

– Как стало известно в Китайской торговой палате по импорту и экспорту текстильных изделий, в стране сохраняется тенденция динамичного роста экспорта вышивальных станков. За первые 3 кв. пред.г. Китай экспортировал 20 568 вышивальных станков, валютная выручка достигла 142,64 млн.долл.США, данные цифры выросли соответственно на 83 и 101% по сравнению с аналогичным периодом 2004г.

В 2005г. Китай экспортировал вышивальные станки в 88 стран и районов мира. На долю Индии и Индонезии пришлось 57% общего объема экспорта данной продукции. Эти две страны стали крупнейшим рынком вышивальных станков китайского производства. Синьхуа, 26.1.2006г.

– Директор Китайской корпорации судостроительной промышленности Ли Чаньинь на рабочем совещании по плану 2006г. сообщил, что в 2005г. корпорация произвела суда общим водоизмещением в 3,17 млн.т., что на 47% больше, чем в пред.г. Годовой объем производства данной корпорации впервые превысил 3 млн.т.

В 2005г. корпорация получила заказы на изготовление судов, совокупный тоннаж которых составил 3,73 млн.т., реализованная прибыль измеряется 1 млрд. юаней (1 долл.США= 8,07 юаня), с приростом на 85%.

К концу 2005г. данная корпорация заключила контракты на 81 млрд. юаней, с приростом на 40%, получила заказы на суда, общий тоннаж которых насчитывает 10,7 млн.т. В 2005г. компания получила заказы на производство всего 99 судов с разным водоизмещением. В этом году корпорация подпишет контракты на 60 млрд. юаней, получит заказы на производство судов, общим водоизмещением в 3 млн.т. и реализует прибыль на 1,5 млрд. юаней, с приростом на 30% Синьхуа, 13.1.2006г.

– Статистика таможни Маньчжурия показывает, что в 2005г. объем экспортной продукции китайского машиностроения, вывезенной через контрольно-пропускной пункт Маньчжурия (автономный район Внутренняя Монголия) составил 11,22 млн. ам. долл, что на 150% больше по сравнению с 2004г.

Доля экспорта данной продукции в рамках обычной торговли увеличилась с 43% в 2004г. до 67,7% в 2005г. Экспорт машиностроительной продукции, изготовленной на частных предприятиях, составил в истекшем году 5,5 млн. долл (прирост в 3,1 раза), а экспорт предприятий с участием иностранного капитала – 212 тыс долл. В случае улучшения послепродажных услуг китайских предприятий перспективы освоения китайскими экспортерами российского рынка машиностроительной продукции станут еще более широкими. Синьхуа, 13.1.2006г.

– Началось строительство сооружения 2 линии самой большой судостроительной верфи страны – Чансинской. Строительство ведет Китайская судостроительная корпорация. Ежегодная проектная производственная мощность 4 доков 1 и 2 линии составляет 4,5 млн.т., что в 9 раз больше, чем у Цзяннаньской судовой верфи.

Первая очередь строительства ведется быстрыми темпами: сооружение 1 и 3 линий началось в 2005г. Строительные работы по сооружению 1 линии почти завершены, 3 линия вступит в строй к концу этого года, основное строительство 2 линии завершится в 2007г. Строительство 1 очереди обойдется в 3,2 млрд. юаней.

По словам ответственного представителя Китайской судостроительной корпорации, строительство 1 очереди предполагает сооружение 3 линий; каждая из первой и второй линий будет иметь по 2 больших дока, в т.ч. 3 док является

самым большим: его длина составит 580 м., ширина – 120 м., а глубина – 12,6 м.

Чансинская судостроительная верфь расположена на острове Чансин, который находится в устье впадения Янцзы в море между двумя ее рукавами; длина береговой линии здесь составляет 8 км. Строящаяся судоверфь станет крупнейшей в Китае. Синьхуа, 12.1.2006г.

– По данным Китайского общества станко-строительной промышленности, валовая продукция отрасли в 2005г. составила 130 млрд. юаней, увеличившись на 25% по сравнению с пред.г. Объем экспорта станочного оборудования составил 3 млрд.долл. США. В 2006г. темпы роста отрасли достигнут 15%, а валовая продукция – 150 млрд. юаней. Синьхуа, 11.1.2006г.

– На 22 дек. Китайская судостроительная корпорация, крупнейшее из подобных судостроительных предприятий в Китае, сдала заказчикам суда, совокупный тоннаж которых составляет 5 млн.т., или 50% от общего выпуска судов в стране в нынешнем году, 7% мировой рыночной доли. Она вошла в список 5 сильнейших судостроительных предприятий в мире.

После своего создания в июле 1999г. Китайская судостроительная корпорация добилась скачкообразного развития. Тоннаж судов, сданных ей в 2003г., составил 2,17 млн.т., в 2 раза больше, чем в первый период рождения корпорация; в 2004г. – 3,57 млн.т.; в 2005г. – превысил 5 млн.т. В последние 6 лет она уже способна создать контейнерные суда серии 1200 TEU-5688 TEU, успешно освоила и получила заказ на строительство самого крупного в стране контейнеровоза типа 8530 TEU; в 2004г. приступила к созданию газовоза LNG, который называется «жемчужиной на короне»; в 2005г. был подписан с американской нефтяной компанией договор о строительстве плавучей цистерны тоннажем 300 тыс.т.

На китайской верфи Цзянцзинь завершена модернизация теплохода Мурманского морского пароходства «Михаил Кутузов». На судне установлен дополнительный трюм, благодаря чему грузоподъемность судна увеличилась на 3 тыс.т.

ИА «Росбалт», 21.7.2005г.

В I пол. т.г. Китайская корпорация судостроительной промышленности построила судов общим водоизмещением 2,87 млн.т., что на 61% превосходит аналогичный прошлогодний показатель. 80% судов построены по заказу иностранных предприятий.

Синьхуа, 21.7.2005г.

Китай начал серийные поставки ж/д пассажирских вагонов в Центральную Азию. Запланировано к концу августа выполнить задание по поставкам Туркменистану 54 вагонов.

«Женьминь Жибао», 15.7.2005г.

Китайская судостроительная корпорация получила заказы на строительство судов общим тоннажем 16 млн.т. «Женьминь Жибао», 22.12.2005г.

– Согласно сводке о главных показателях всеобщей экономической переписи госстатуправления КНР машиностроительные предприятия составляют 90% промышленных предприятий Китая, 80% доходов от основных хозяйственных операций и 70% прибыли. Среди китайских промышленных предприятий (юридических лиц) 82 тыс. горнорудных, 1329 тыс. машиностроительных, 40 тыс. по производству и снабжению электроэнергии, газа и воды, которые составляют соответственно 5,7, 91,6 и 2,7% их общего количества.

В 2004г. доходы промышленных предприятий (юридических лиц) от основных хозяйственных операций составили 21844,28 млрд. юаней, в т.ч. на долю горнорудных, машиностроительных предприятий и предприятий по производству и снабжению электроэнергии, газа и воды пришлось соответственно 5,6, 86,8 и 7,6%. Имелось 7 отраслей, доходы каждой из которых превысили 1 трлн. юаней: производство оборудования связи, компьютеров и других видов электронного оборудования, выплавка и обработка продукции черной металлургии, производство и снабжение электроэнергии и тепла, производство оборудования для транспорта, производство химического сырья и химизделий, производство электротехнических машин и электрохозяйство, текстиль.

Общий объем прибыли промышленных предприятий составил 1306,54 млрд. юаней, в частности на долю горнорудных, машиностроительных предприятий и предприятий по производству и снабжению электроэнергии, газа и воды пришлось соответственно 19,6, 73,1 и 7,3%. Имелось 9 отраслей, прибыль каждой из которых превысила 50 млрд. юаней: добыча нефти и природного газа, выплавка и обработка продукции черной металлургии, производство и снабжение электроэнергией и тепла, производство химического сырья и химизделий, производство оборудования связи, компьютеров и других видов электронного оборудования, производство оборудования для транспорта, производство неметаллических минералов, производство универсального оборудования, производство электротехнических машин и электрохозяйство. «Женьминь Жибао», 14.12.2005г.

– Между группой компаний «Самарские подшипниковые заводы» (SPZ-Group) и Zhangjiagang AAA Bearing (КНР) достигнута договоренность о создании совместного предприятия, – сообщили в PR-группе ОАО «СПЗ». СП Zhangjiagang – SPZ Bearing будет располагаться в КНР, в пров.Цзянсу, в г.Чжанцзяган.

Основное направление деятельности совместного предприятия – производство сферических роликовых подшипников. Планируемая к выпуску конструктивная группа подшипников имеет повышенный спрос, как на рынке России, так и на рынке КНР; применяется в металлургии, станко-

строении, целлюлозно-бумажной промышленности, инженерно-строительной технике, в оборудовании горно-обогатительных комбинатов и других отраслях.

На совместном предприятии после выхода на проектную мощность планируется ежегодно производить 500 тыс. подшипников. Продукция совместного предприятия планируется реализовывать на российском рынке и в КНР. Вся продукция совместного предприятия для реализации на экспорт будет маркироваться товарным знаком SPZ-Group. Ориентировочный срок выхода предприятия на проектную мощность – июль 2006г.

21 окт. группу компаний «Самарские подшипниковые заводы» (SPZ-Group) посетит делегация из КНР, в составе которой, партийные представители Китая и топ-менеджеры Чжанцзяганского Подшипникового завода AAA. ИА Regnum, 20.10.2005г.

– Зампред Китайской ассоциации механической промышленности Цай Вэйцы отметил, что в 2001-04гг. объем валовой продукции механической промышленности Китая ежегодно возрастал на 16,1%. В 2001-04гг. добавленная стоимость механической промышленности страны ежегодно возрастала на 15,8%. В 2000г. общая сумма реализованной прибыли в указанной сфере составила 57,6 млрд. юаней (1 ам долл. = 8,09 юаня), а в 2004г. данный показатель достиг 185,8 млрд. юаней, при увеличении на 223%. В этом году объем валовой продукции механической промышленности вырастет на 15-20% по сравнению с прошлым годом. «Женьминь Жибао», 5.10.2005г.

– Развивая свое судостроение резкими темпами, Китай привлекает к себе внимание все большего количества известных зарубежных классификационных обществ, которые занимаются классификацией судов и надзором за их постройкой и эксплуатацией. Китайское классификационное общество (ККО) совместно с Британским классификационным обществом (БКО) Lloyds Register of Shipping, а также в паре с Итальянским классификационным обществом (ИКО) готовятся к созданию на территории КНР двух компаний с участием совместного капитала. В стране резкими темпами развивается судостроительная промышленность.

В 2004г. совокупный тоннаж построенных в КНР судов составил 8,55 млн.т. Предполагается, что в т.г. этот показатель превысит 10 млн.т. (более 15% мирового объема). Китай уже десять лет подряд удерживает место третьей по величине судостроительной державы мира. БКО Lloyds Register of Shipping и ИКО являются членами Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) и пользуются большой популярностью в мире. В мире действуют 150 классификационных обществ. В составленном МАКО списке ККО занимает 7 место. «Женьминь Жибао», 8.9.2005г.

– Электровоз «Звезда Китая», разработанный и изготовленный сотрудниками Чжучжоуского электровозостроительного завода Китая, 1 авг.

был сдан в эксплуатацию. Китайский скоростной электровоз доставил более 200 пассажиров из г.Шэньяна в Шаньхайгуань пров.Хэбэй. Скорость движения составил 160 км/час. Проектная скорость нового электровоза составляет 270 км/час, максимальная пассажировместимость – 726 чел. В начале 2003г. электровоз был введен в пробную эксплуатацию на железной дороге Циньхуандао-Шэньян. «Женьминь Жибао», 2.8.2005г.

– На китайской верфи Цзянцзинь завершена модернизация теплохода Мурманского морского пароходства «Михаил Кутузов». Как сообщили в пресс-службе пароходства, на судне установлен дополнительный трюм, благодаря чему грузоподъемность судна увеличилась на 3 тыс.т.

Длина теплохода увеличилась на 18,5 м. и составляет теперь 180,5 м. На «Михаиле Кутузове» отремонтированы многие судовые механизмы и системы, обновлен корпус. Чтобы произвести замену металла судового корпуса потребовалось 235 т. стали. Сухогруз не просто прошел очередной ремонт, а официально получил статус судна 10-летнего возраста. Балкер полностью соответствует современным требованиям международных морских конвенций. Это подтверждено соответствующими документами российского морского Регистра судоходства.

Модернизация «Михаила Кутузова» проводилась в рамках программы ММП по омоложению судов. В пред.г. на той же судоремонтной верфи в Китае подобную модернизацию и реновацию корпуса прошел сухогруз «Дмитрий Пожарский», а в начале т.г. – «Кузьма Минин». Программа полностью отвечает интересам ММП: при том же количестве транспортных судов удастся увеличить грузоподъемность флота, а также эффективность коммерческого использования судна после проведения модернизации и реновации. Техническое обоснование модернизации судов, связанной с удлинением корпуса, разработано в проектном институте Шанхая. Весь комплекс диагностических работ выполнен специалистами Департамента технической политики Мурманского пароходства.

Экипаж теплохода «Михаил Кутузов» грамотно подготовил ремонтную ведомость, произвел серьезные ремонтные работы главного двигателя и вспомогательных механизмов, ответственно принимал оборудование, отремонтированное специалистами верфи. Теплоход успешно прошел ходовые испытания и отправился в первый рейс. ИА «Росбалт», 21.7.2005г.

– В I пол. т.г. Китайская корпорация судостроительной промышленности построила судов общим водоизмещением 2,87 млн.т., что на 61% превосходит аналогичный прошлогодний показатель. 80% судов построены по заказу иностранных предприятий. Об этом стало известно корр. агентства Синьхуа в названной корпорации. Согласно годовому плану корпорации, общий тоннаж построенных судов в этом году должен превысить 4,5 млн. т. По объему производства крупнейший

китайский судостроитель досрочно войдет в первую пятерку на мировом рынке. Перспективный план корпорации – к 2015г. стать крупнейшим судостроителем мира. Синьхуа, 21.7.2005г.

– Китай начал серийные поставки ж/д пассажирских вагонов в Центральную Азию. 14 июля в Туркменистан были отправлены первые 9 ж/д мягких вагонов нового типа, выпущенные Таншаньским локомотиво-вагоностроительным заводом при Китайском объединении «Бэйчэ». Этот завод запланировал к концу авг. выполнить задание по поставкам Туркменистану 54 вагонов в общей сложности. Это первый серийный экспорт китайских пассажирских вагонов в район Центральной Азии. «Женьминь Жибао», 15.7.2005г.

– В последние годы в Китае быстро развивается судостроение, что свидетельствует о том, что страна становится мощной судостроительной державой. В 2004г. тоннаж построенных в КНР судов составил 8,8 млн.т., что на 33% больше по сравнению с пред.г.

По информации заместителя председателя Комитета оборонной науки, техники и промышленности Чжан Гуанцзиня, в т.г. этот показатель превышает 10 млн. т. (более 18% мирового объема). До образования КНР в стране было менее 20 судостроительных верфей, на которых работали 20 тыс.чел., а производственная мощность предприятий не достигала и 10 тыс. т. За 27 лет с 1952 по 1978гг. тоннаж поставленных Китаем за

В КНР появился ряд заводов-гигантов, способных строить суда водоизмещением свыше 100 тыс.т. Построенные в Китае суда поставляются в 110 стран и регионов мира, включая США, Великобританию, Германию, Японию, Францию.

Синьхуа, 13.7.2005г.

Церемония закладки киля нового скоростного контейнеровоза Дальневосточного морского пароходства (ДВМП) состоялась на китайской верфи в г.Нанкин. Спуск на воду нового судна запланирован в нояб. 2005г. Это первое судно из серии заказанных пароходством на этой судовой верфи. Данный проект фидерных контейнеровозов является одним из самых совершенных и пользуется популярностью у западноевропейских судовладельцев.

РИА «Новости», 23.6.2005г.

После остановки Уральского подшипникового завода (Екатеринбург) три года назад на региональном рынке укрепляют свои позиции китайские производители подшипников.

ИА «Росбалт», 17.6.2005г.

В 2004г. Китай экспортировал судов общим водоизмещением 5,6 млн.т. стоимостью в 3,16 млрд.долл. США (1 долл. США = 8,28 юаня).

Синьхуа, 17.6.2005г.

рубеж судов составил 160 тыс. т. С начала проведения политики реформ и открытости Китай заимствовал более 100 судостроительных технологий.

В КНР появился ряд заводов-гигантов, способных строить суда водоизмещением свыше 100 тыс.т. В 1980г. по годовому объему судостроения (200 тыс.т.) Китай занимал 17 место в мире. В 1995г. он впервые обошел Германию и занял 3 место после Японии и Республики Корея. 70% построенных в Китае судов поставляется в 110 стран и регионов мира, включая США, Великобританию, Германию, Японию, Францию и др. Синьхуа, 13.7.2005г.

– Церемония закладки киля нового скоростного контейнеровоза Дальневосточного морского пароходства (ДВМП) состоялась на китайской верфи в г.Нанкин. Спуск на воду нового судна запланирован в нояб. 2005г. Контейнеровоз войдет в состав флота ДВМП в марте 2006г., сообщили в четверг в пресс-центре судоходной компании. Это первое судно из серии заказанных пароходством на этой судовой верфи. На сегодняшний день данный проект фидерных контейнеровозов является одним из самых совершенных и пользуется большой популярностью у западноевропейских судовладельцев.

Будущий контейнеровоз имеет высший класс автоматизации. Это дает возможность обслуживать машинное отделение в безвахтовом режиме. Контейнеровозы будут оснащены мощной энергетической установкой, а главный двигатель и вспомогательные механизмы работать на тяжелом топливе, что тоже дает немало конкурентных преимуществ. В частности, они смогут перевозить грузы в рефрижераторных контейнерах. Для ДВМП данный заказ является первым опытом судостроения в Китае. С апр. т.г. на верфи «Джинлинг» в г.Нанкин организована группа наблюдения специалистов пароходства для постоянного контроля за качеством судостроительных работ. РИА «Новости», 23.6.2005г.

– После остановки Уральского подшипникового завода (УПЗ, Екатеринбург) три года назад, на региональном рынке стремительно укрепляют свои позиции китайские производители подшипников. Как сообщили сегодня «Росбалту» в пресс-службе Европейской подшипниковой корпорации» (ЕПК), восстановление УПЗ или перенос его за городскую черту сегодня уже не представляется возможным.

В отличие от Урала и азиатской части России в европейской части страны позиции китайцев не так сильны. «Китай довольно широко представлен на европейском рынке, но в основном шариковой группой подшипников, – говорит директор департамента маркетинга Управляющей компании ЕПК Сергей Сологубов. – Нашей корпорации, которая сосредоточена на производстве в основном роликовой группы подшипников, конкуренция китайских производителей грозит не так сильно. Если мы будем придерживаться сегод-

няшной ценовой политики и, естественно, повысить качество продукции».

ЕПК управляет Московским (МПЗ), Волжским (ВПЗ; Волгоградская обл.) и Степногорским (СПЗ; Казахстан) подшипниковыми заводами. На долю корпорации приходится 32% рынка подшипников. Учредители являются компании подконтрольные депутату Госдумы РФ Олегу Савченко. ИА «Росбалт», 17.6.2005г.

– В 2005г. судостроители Китая намерены построить судов общим водоизмещением свыше 10 млн.т., что составит 18% мирового объема судостроения. Об этом 16 июня на пресс-конференции объявил зампред Комитета оборонной науки, техники и промышленности Китая Чжан Гуанцин.

Чжан Гуанцин отметил, что по объему судостроения Китай 10 лет подряд занимает третье место в мире. Все последние 5 лет тоннаж построенных в Китае судов в среднем увеличивается на 26% в год, а в 2004г. общий тоннаж построенных Китаем судов достиг 8,8 млн.т.

По словам Чжан Гуанцина, 70% судов Китай экспортирует в 110 стран и регионов, включая США, Японию, Германию, Францию и Канаду. В 2004г. Китай экспортировал судов общим водоизмещением 5,6 млн.т. стоимостью в 3,16 млрд.долл. США (1 долл. США = 8,28 юаня). Синьхуа, 17.6.2005г.

– Строительство крупнейшей в Китае судостроительной базы при Китайской корпорации судостроительной промышленности на днях официально стартовало на о-ве Чансин г.Шанхай. О-ов Чансин расположен в устье Янцзы, находится в административно-территориальном подчинении у г.Шанхай. Строительство новой базы ведется в 2 этапа, его планируется завершить в 2015г. По окончании строительства новая база будет располагать семью доками, годовая мощность судопроизводства составит 12 млн.т. Строящаяся база станет крупнейшим и самым передовым судостроительным предприятием Китая. Синьхуа, 6.6.2005г.

– 10 июня с шанхайской судовой верфи «Вайгаоцяо» сойдет в море навалочное судно «Мирный Китай» – первое судно, которое судостроители континентальной части Китая построили по заказу тайваньской Китайской акционерной компании водного транспорта.

Длина судна-гиганта – 289 м., скорость – 15 узлов. Благодаря оптимальной конструкции вес судна максимально облегчен, а водоизмещение увеличено до 175 тыс.т. Порт назначения – ЮАР.

Конструкторы судна постарались сделать его экологически чистым: резервуар топлива изолирован в трюме с двуслойной обшивкой, что предотвратит утечку в случае кораблекрушения. Усовершенствованная конструкция труб позволяет уменьшать выбросы отработанного газа. Корпус судна покрашен краской, не содержащей олово, что защищает его от коррозии и не наносит вреда морской биосфере. Шанхайская судовой верфь «Вайгаоцяо» является главным предприятием Ки-

тайской корпорации судостроительной промышленности. Синьхуа, 2.6.2005г.

– Как сообщили на закрывшемся на днях ежегодном совещании Всекитайской федерации машиностроительной промышленности (ВФМП), если в 1998г. на тяжелую промышленность приходилось 60,22% добавленной стоимости индустрии Китая, то в 2004г. эта доля выросла до 67,58%.

На совещании было также отмечено, что рост тяжелой промышленности, которая начала набирать обороты в конце прошлого века, все больше сдерживается нехваткой энергоресурсов, поэтому перед Китаем стоит задача скорейшего перехода на интенсивную форму развития индустрии.

Председатель ВФМП Юй Чжэнь на совещании отметил, что ускоренный рост черной и цветной металлургии, машиностроения, автомобилестроения и химической промышленности форсировал процесс индустриализации страны, в то же время он назвал стремительный рост расхода энергоресурсов и загрязняющих выбросов сопутствующими особенностями развития тяжелой промышленности. В этой связи увеличивается дефицит поставок целого ряда энергоресурсов, продолжил он, заметив, что расходы энергоресурсов на реализацию 1 долл. США ВВП в Китае в 3 раза больше, чем в США и в 6,6 раза больше, чем в Японии. Синьхуа, 6.5.2005г.

– 20,25% от объема продаж продукции машиностроения Китая пришлось в 2004г. на долю 100 крупных предприятий, составляющих лишь 0,28% от числа предприятий данной отрасли. Согласно статистике, опубликованной в конце марта Государственным статистическим управлением Китая, Всекитайской федерацией машиностроительной промышленности (ВФМП) и Китайской автомобилестроительной ассоциацией, первые 3 места по объему продаж в минувшем году заняли Шанхайская электроэнергетическая компания, компания «Чуньлань» и Сюйчжоуская инжерно- машиностроительная компания.

Как сообщил зампред ВФМП Цай Вэйцы, в 2004г. в Китае насчитывалось 36 234 крупных машиностроительных предприятий (исключая автомобилестроительные предприятия). В список 100 крупнейших входят 31 предприятие, специализирующееся на производстве электроэнергетического оборудования. Синьхуа, 3.4.2005г.

– Китай активно развивает производственные технологии и стремится в ближайшие 15 лет выйти на ведущие позиции в мире. Об этом в Пекине сказал академик Инженерной академии Китая Лю Байчэн, выступая на форуме по вопросу развития машиностроения Китая.

Для решения названных проблем Лю Байчэн предлагает следующее: акцент на наукоемком производстве тяжелого оборудования, внедрение в производство оборудования, отвечающего передовым экологическим стандартам, информатизация промышленности. Синьхуа, 3.4.2005г.

– Представители ОАО «Уралхиммаш» подписали договор на поставку в Китай партии оборудования. Согласно условиям договора ОАО «Уралхиммаш» в течение двух лет будет осуществлять в Китай поставки реакторного оборудования – конверторов. Общий вес оборудования 50 т. Данные конверторы предназначены для переработки отходов от основного производства на новых химических заводах, что позволит существенно снизить себестоимость основной продукции. Оборудование будет использоваться на двух химических заводах, строительство которых в данный момент ведется в провинции Сычуань. Как сообщили в пресс-службе ОАО «Уралхиммаш», к работам над оборудованием приступят в конце авг. Поставки будут проводиться поэтапно, по мере готовности китайской стороны принять и установить на своих производственных площадях оборудование.

ОАО «Уралхиммаш» уже не раз выпускало оборудование для химпром Китая. Самая первая партия оборудования для Китая была изготовлена в 1959г.: «Уралхиммаш» выпустил оборудование для производства крепкой азотной кислоты, – автоклавы, сепараторы – для АТЗ (г. Ланьчжоу и г. Тайюань). Наиболее крупные поставки оборудования для химической промышленности Китая проводились ОАО «Уралхиммаш» в 1989-95гг. ИА Regnum, 29.7.2004г.

– ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП) подписало с китайской верфью Jinling Shipyard из г.Нанкина контракты на строительство четырех контейнеровозов, дедевейтом 1760 т., вместимостью 1080 ед. в 20-футовом эквиваленте каждый. Об этом сообщили в пресс-службе

10 июня с шанхайской судовой верфи «Вайгаоцяо» сойдет в море первое судно, которое судостроители континентальной части Китая построили по заказу тайваньской Китайской акционерной компании водного транспорта. Длина судна-гиганта – 289 м., скорость – 15 узлов. Вес судна максимально облегчен, а водоизмещение увеличено до 175 тыс.т. Порт назначения – ЮАР. Синьхуа, 2.6.2005г.

ОАО «Уралхиммаш» в течение двух лет будет осуществлять в Китай поставки реакторного оборудования общим весом 50 т. Конверторы предназначены для переработки отходов от основного производства на двух химических заводах, строительство которых ведется в провинции Сычуань.

ИА Regnum, 29.7.2004г.

ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП) подписало с китайской верфью Jinling Shipyard из г.Нанкина контракты на строительство четырех контейнеровозов, вместимостью 1080 ед. в 20-футовом эквиваленте каждый. Их спецификация разработана немецкими дизайнерами и судостроителями.

«РИА «Новости», 1.7.2004г.

компании. Начало строительных работ на верфи запланировано на янв. 2005г. Сдача контейнеровозов в эксплуатацию намечена на март, сент., нояб. и дек. 2006г. Предполагается, что финансирование данного проекта частично будет осуществляться на заемные средства. Крупнейшие западные банки уже выразили готовность принять участие в его финансировании. Особенностью контейнеровозов является то, что они имеют высший класс автоматизации. Новые суда в рабочем режиме развивают скорость до 19,6 узлов. Контейнеровозы этого типа будут самыми быстроходными судами во флоте компании, их предполагается задействовать на международных линиях ДВМП.

«Верфь, с которой мы работаем, накопила хороший опыт в области строительства контейнеровозов, в т.ч. и с необходимой нам спецификацией. Причем спецификация эта была разработана немецкими дизайнерами и судостроителями, а китайская верфь используется только в качестве инструмента реализации проекта», – заявил гендиректор ОАО ДВМП Евгений Амбросов. «Дальневосточное морское пароходство» также увеличило свой контейнерный парк на 1600 новых 20-футовых сухих контейнеров. Первая партия этих контейнеров уже поступила к грузоперевозчикам. Новые контейнеры будут в основном задействованы на рынке перевозок Азиатско-Тихоокеанского региона и между портами Северной Америки.

ДВМП – одно из крупнейших пароходств России. Оно осуществляет грузовые перевозки между портами Дальнего Востока, Чукотки, Сахалина и Камчатки, а также портами Южной Кореи, Японии, Китая, Тайваня, Вьетнама, Австралии, Новой Зеландии и США. Основным акционером компании является группа «Промышленные инвесторы» (65% акций) и государство (20% акций). РИА «Новости», 1.7.2004г.

– Финский концерн Metso Paper заключил контракт на поставку китайской фирме HengAn Holding, полной машины по производству мягкой бумаги. Как сообщили в пресс-службе компании, линия начнет работу в начале 2006г. Стоимость контракта не разглашается. Новая линия способна производить 60 тыс.т. бумажных полотенец, туалетной бумаги и бумаги для косметического использования в год. HengAn Holding, дочернее предприятие гонконгской компании Hengan International, является в Китае лидером по производству гигиенических товаров. Ее годовой оборот превышает 100 млн.долл. Финский концерн Metso Paper вместе с китайским партнером Valmet-Xian поставят в Китай линию по производству картона. Как сообщили в пресс-службе компании, новая линия РМ 3 по производству утилизируемого картона с мелованным покрытием начнет работу осенью 2005г. Она будет поставлена по заказу фирмы Foshan Huafeng Paper, расположенной в пров.Гуангдон. Foshan Huafeng Paper является крупнейшим производителем картона с мелованным покрытием в Южном Китае. ИА «Росбалт», 16.3.2004г. ■