

ские детали при сборке самолетов. «Санкции пока никак не повлияли на планы по дальнейшему расширению сотрудничества. Пока локализация производства австрийских самолетов на Урале невелика, но есть желание производителей ее расширить», — рассказал глава региона во время презентации инвестпотенциала Свердловской области в Палате экономики Австрии. Свердловские власти также рассчитывают, что Diamond примет решение разместить часть своих мощностей в особой экономической зоне «Титановая долина».

Австрийские партнеры подтверждают интерес к Уральскому региону. «Мы — прежде всего бизнесмены, а не политики. Наше представительство в Москве уже занято подготовкой экономической миссии в Екатеринбург», — заявил президент палаты экономики Австрии Рихард Шенц. В 2015 году делегация австрийских предприятий посетит Свердловскую область, чтобы принять участие в Иннопроме, для австралийских промышленников будут организованы встречи с потенциальными партнерами, демонстрация имеющихся производственных площадок.

**ПОЛИТИКА С ПРОКАТОМ** Одной из основных отраслей экономики, где происходит сотрудничество между предприятиями Свердловской области и Евросоюза, является металлургия. Например, в сентябре 2014 года на ООО «Уральский металлургический завод» (находится под управлением ОАО «Объединенные машиностроительные заводы») был завершен проект немецкой компании SMS Meer. Европейская организация завершила строительство кольцевого прокатного стана, который увеличивает производительность направления в десять раз, стоимость проекта составила 410 млн рублей.

SMS Meer уже неоднократно изготавливает металлоплатки для ведущих компаний по Уральскому федеральному округу — титановой корпорации «ВСМПО-Ависма», Магнитогорского меткомбината, для заводов УГМК. «Для немецких станкостроителей уральские промышленники являются важными заказчиками. Несмотря на то что политики в Германии говорят о санкциях против России, экономическое сотрудничество они не намерены сворачивать», — отмечают участники рынка.

На уральских металлургических предприятиях устанавливает оборудование австрийская сталелитейная компания Voestalpine. В частности, ее проекты уже реализованы для ОАО «Евраз Нижнетагильский металлургический комбинат», ОАО «Трубная металлургическая компания» (ТМК), ОАО «Металлургический завод им. Серова» (входит в УГМК).

Примером сотрудничества является строительство прокатного цеха на ОАО «Каменск-Уральский металлургический завод». Речь идет о производстве авиационных плит и листов на 165 тыс. тонн, общий объем инвестиций составит 23 млрд рублей, комплекс планируется ввести в эксплуатацию в 2016 году. В рамках проекта задействованы контракты на 126,2 млн евро с компаниями «CTI Systems S.A.» (Люксембург) и «Konecranes Finland Corporation» (Финляндия) на проектирование и поставку технологического оборудования для первой очереди проекта, а также с компанией «Danieli & C. Officine Meccaniche S.p.A.» (Италия) на изготовление и поставку стана горячей прокатки.

**ПОЛЕТ ИЗ ЧЕХИИ** Уральский бизнес не только привлекает европейские компании для реализации проектов в регионе, но и сам владеет активами в ЕС. Например, в конце 2013 года Уральская горно-металлургическая компания (УГМК) консолидировала 100%

**БОЛЕЕ 80% ПРОДУКЦИИ ТМК-АРТРОМ РЕАЛИЗУЕТСЯ НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ ЕС, ОСТАВШАЯСЯ ЧАСТЬ ЭКСПОРТИРУЕТСЯ В ОСНОВНОМ В США**

акций авиастроительной компании Aircraft Industries (Куновице, Чехия). Контрольный пакет (51%) был приобретен еще в 2008 году, с того момента на предприятии произошло увеличение производственных мощностей, была проведена широкая модернизация. Инвестиции в 2013 году в развитие производства составили \$6,5 млн, по итогам 2014 года планируются на уровне \$7 млн.

По итогам 2014 года запланирован выпуск 16–18 самолетов, хотя ранее он составлял всего три-четыре в год. Речь идет о производстве малых двухмоторных турбовинтовых самолетах L-410 различных модификаций. До 2016 года УГМК планирует углубить модернизацию самолета — он будет уже называться L-410 NG (NewGeneration), планируется внедрить новые разработки и использовать композитные материалы. У этой модели будет новое длинное крыло, полностью цифровая авионика, увеличится дальность и скорость полета, объем багажа и грузоподъемность. В L-410 NG более 12 тысяч деталей — новые (применяются комплектующие из России, в том числе продукция Каменск-Уральского металлургического завода). Этот проект позволит заводу Aircraft Industries оставаться конкурентоспособным в течение очень длительного времени.

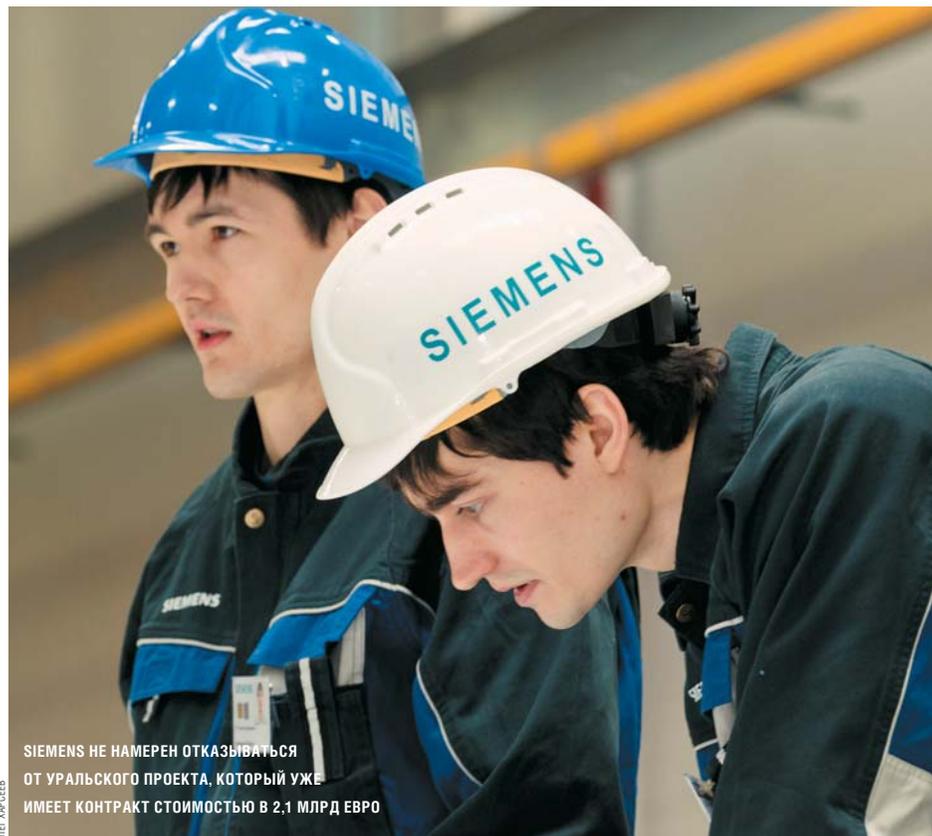
Приход УГМК на чешское авиастроительное предприятие позволил не только восстановить нормальный производственный цикл, но и открыть для сбыта продукции рынок региональной авиации России. Тесные связи компании с региональными властями, репутация надежного партнера, которую УГМК нарабатывала за 15 лет своего существования и развития, все это обеспечило чешским авиастроителям преимущества перед западными конкурентами. Из 20 самолетов, которые были сделаны на Aircraft Industries в 2013 году, 17 — предназначались для работы в России. Компания поставляет самолеты региональным авиакомпаниям, в частности Хабаровского и Камчатского краев, Читинской области, Республики Коми. Активнее всего самолеты L-410 используют в Оренбургской области: там налет на одну машину составляет рекордные 200 часов в месяц.

ТМК владеет двумя заводами в Румынии — ТМК-ARTROM и ТМК-RESITA. Более 80% продукции ТМК-ARTROM реализуется на внутреннем рынке ЕС, оставшаяся часть экспортируется в основном в США. Производительность предприятия составляет 200 тыс. тонн труб в год. ТМК-RESITA выпускает стальную трубную продукцию (ежегодные объемы непрерывного литья заготовки составляют 450 тыс. тонн).

**ЗАВИСИМОСТЬ ДО ПОЛОВИНЫ** Эксперты сходятся во мнении, что при нынешней ситуации бизнес Евросоюза будет пытаться сохранить и расширить свои позиции на рынке. «Пример сотрудничества Siemens и группы «Синара» показывает, что иностранные концерны будут стараться сохранять связи с промышленниками Урала», — прогнозирует глава представительства консалтинговой группы «НЭО Центр» по УрФО Алексей Посохин. Машиностроение является капиталоемкой отраслью, поэтому концернам, уже запустившим свои инвестпроекты на Урале, невыгодно покидать данный рынок. В целом, российские компании в ближайшие годы также останутся зависимыми от западных технологий, уверены представители власти. «В регионах РФ сейчас по различным промышленным отраслям импортозависимость составляет 70–90%. К 2020 году данный показатель должен снизиться до 50–60% за счет развития предприятий», — поделился прогнозами полпред президента в Уральском федеральном округе Игорь Холманских. ■



ПРОИЗВОДИТЕЛИ «ЛАСТОЧКИ» ДО 2020 ГОДА ПЛАНИРУЮТ ВЫПУСТИТЬ ДЛЯ «РЖД» ОКОЛО 1,2 ТЫС. ВАГОНОВ



SIEMENS НЕ НАМЕРЕН ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ УРАЛЬСКОГО ПРОЕКТА, КОТОРЫЙ УЖЕ ИМЕЕТ КОНТРАКТ СТОИМОСТЬЮ В 2,1 МЛРД ЕВРО