



ПО СТРАНИЦАМ ЗАРУБЕЖНОЙ ПРЕССЫ

АССАМБЛЕЯ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ АЛЮМИНИЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ E. V. (GDA) ОТРАЖАЕТ ДРАМАТИЧЕСКУЮ СИТУАЦИЮ

На Генеральной Ассамблее GDA (Генеральная Ассоциация алюминиевой промышленности – ГАП) в этом году, которая состоялась впервые в качестве цифрового мероприятия, GDA также изменила свое положение с точки зрения персонала. Леопольд Werdich, управляющий директор холдинга Tubex На, был избран новым вице-президентом ГАП. Он сменил на этом посту Оливера Холла, который весной сложил с себя полномочия. Фрэнк Busenbecker, управляющий директор алюминиевого Erbslöh GmbH, был избран в качестве нового председателя торговой ассоциации для полуфабрикатов алюминиевой продукции. Дитер Хелле (Constellium) – его новый заместитель.

Определяющей темой сессий была пандемия и последовавший за ней глобальный кризис. Алюминиевая промышленность уже пережила значительный спад в первой половине 2020 года. Дно, по-видимому, было достигнуто в конце летних каникул: по крайней мере, число сокращений в важных отраслях стабилизировалось по сравнению с массовыми спадами весной. Особенно это касается автомобильной промышленности, которая прекратила многие производства во втором квартале. Произошел резкий спад в авиастроении.

Президент доктор Хинрих Мельман подчеркнул: «этот кризис приведет к еще более масштабной рецессии, чем финансовый кризис 2008/2009 годов.» Президент предупредил: правительство Германии быстро отреагировало своими спасательными пакетами, но промышленность также нуждается в передовой стратегии. Кризис не должен использоваться для политической перестройки промышленности на «политически желаемую» и «больше не желаемую».

Президент Мальман предупредил, что недавнее небольшое восстановление не является поводом для эйфории. Уровень производства немецких автопроизводителей в этом и следующем годах будет недостаточным для всей цепочки поставок. И в настоящее время все еще нет сильных импульсов от других пользовательских отраслей.

Президент приветствовал решение Еврокомиссии ввести антидемпинговые пошлины на алюминиевые профили из Китая: «немецкая алюминиевая промышленность не должна бояться никаких конкурентов. Но правила игры должны соблюдаться во всем мире. Но в случае с Китаем это не так.

Теперь было бы важно понять компетентность нашего решения и нашей компании для задач настоящего и будущего. «Алюминий является и останется материалом будущего.»

Источник: 4 ноября 2020, Планета Литья

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ВЕРСИИ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ VOLVO

В следующем году перевозчики в Европе смогут заказать полностью электрические версии тяжелых грузовиков Volvo. Это означает, что Volvo Trucks будет предлагать полный спектр тяжелых грузовиков с электрическими приводами, начиная с Европы в 2021 году. Массовый переход Volvo Trucks к электрификации знаменует собой важный шаг вперед на пути к транспорту, свободному от ископаемого топлива.

Volvo Trucks в настоящее время проводит испытания электрических тяжелых грузовиков Volvo FH, Volvo FM и Volvo FMX, которые будут использоваться для региональных перевозок и городского строительства в Европе. Эти грузовики будут иметь общую комбинированную массу до 44 тонн. В зависимости от конфигурации батареи дальность проезда может достигать 300 км. Продажи начнутся в следующем году, а полное производство планируется в 2022 году. Это означает, что начиная с 2021 года Volvo Trucks будет продавать полный спектр электромобилей на аккумуляторах в Европе для перевозок, утилизации отходов, регионального транспорта и городского строительства.

«Быстро увеличивая количество тяжелых электромобилей, мы хотим помочь нашим клиентам и покупателям транспортных средств достичь своих амбициозных целей в области устойчивого развития. Мы полны решимости продолжать вести нашу отрасль к устойчивому будущему», – говорит Роджер Альм, президент Volvo Trucks.

Грузовики Volvo начали производство «Вольво ФЛ» и «Вольво Фе-электро» в 2019 году. Это электрические грузовики, предназначенные для города и мусоропереработки, в первую очередь в Европе. В Северной Америке продажи Volvo VNR Electric, грузовика для региональных перевозок, начнутся 3 декабря 2020 года.

Постепенный переход к альтернативе без ископаемого топлива

Электромобили для сложных и тяжелых дальнемагистральных перевозок последуют в этом десятилетии. Это будут электромобили на аккумуляторах и топливных элементах с большим радиусом действия. Volvo Trucks планирует начать продажу электромобилей, работающих на водородных топливных элементах, во второй половине этого десятилетия. Цель Volvo Trucks состоит в том, чтобы к 2040 году весь ассортимент ее продукции был свободен от ископаемого топлива.

«Чтобы уменьшить влияние транспорта на климат, мы должны быстро перейти от ископаемого топлива к альтернативам, таким как электричество. Но условия для осуществления этого сдвига, а следовательно, и темпы перехода, резко варьируются в зависимости от различных перевозчиков и рынков, в зависимости от многих переменных, таких как финансовые стимулы, доступ к зарядной инфраструктуре и тип транспортных операций», – объясняет Роджер Альм.

По этой причине большинство транспортных компаний будут переходить на электрическую эксплуатацию поэтапно. На практике многие из них будут иметь смешанный парк грузовых автомобилей, работающих на различных видах топлива в течение переходного периода.

«Наши шасси спроектированы так, чтобы быть независимыми от используемой трансмиссии. Наши клиенты могут выбрать несколько грузовиков Volvo одной модели, с той лишь разницей, что некоторые из них электрические, а другие работают на газе или дизельном топливе. Что касается характеристик продукции, таких как окружающая среда для водителя, надежность и безопасность, то все наши транспортные средства соответствуют одним и тем же высоким стандартам. Водители должны чувствовать себя удобно в своих транспортных средствах и уметь безопасно и эффективно управлять ими независимо от вида используемого топлива», – говорит Роджер Альм.

«Наша основная задача – облегчить переход на электрифицированные транспортные средства. Мы делаем это, предлагая комплексные решения, которые включают планирование маршрута, правильно определенные транспортные средства, зарядное оборудование, финансирование и услуги. Долгосрочная безопасность, которую мы и наша глобальная сеть дилеров и сервисных мастерских предоставляем нашим клиентам, будет более важна, чем когда-либо», – говорит Роджер Альм.

Источник: Планета Литья, 10 ноября 2020

ЭКСКЛЮЗИВ: СЕРБСКИЙ ЗАВОД БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ ДО 300 000 ДВИГАТЕЛЕЙ В ГОД К 2023 ГОДУ

Японская компания Nides потратит около 200 млрд. иен (\$1,9 млрд.) на строительство завода по производству электромобилей в Сербии, как стало известно Nikkei, поскольку компания планирует расширить свои позиции в Европе, чей рынок электромобилей конкурирует с китайским.

Производитель двигателей, по-видимому, находится на завершающей стадии переговоров с местными властями о планах строительства завода и сопутствующего исследовательского центра.

Nides сконцентрировала ресурсы на расширении производства двигателей EV drive (электропривод) в Китае, который имеет быстрорастущую индустрию электромобилей. Теперь компания наращивает инвестиции в Европу в качестве второго фронта.

Новый завод достигнет годовой производительности от 200 000 до 300 000 единиц к 2023 году. Nides начнет производить двигатели EV drive также во Франции и Польше, начиная с 2022 года, но сербский завод станет одним из крупнейших производственных центров компании в Европе.

Поставка электромобилей является ключевой частью стратегии роста компании Nides, базирующейся в Киото, которая стала известным производителем прецизионных двигателей.

Европейские продажи электромобилей и подключаемых гибридов в первой половине 2020 года подскочили на 62% по сравнению с предыдущим годом и составили 399 000 автомобилей, сообщает

Европейская ассоциация автопроизводителей. Эти данные, включающие страны, не входящие в Европейский союз, ставят континент рядом с Китаем в качестве ведущего мирового рынка электрифицированных автомобилей.

Немецкие Volkswagen и Daimler расширяют свои линейки электротехники, в то время как Tesla планирует завершить свой первый европейский завод EV в Германии к следующему году.

Стимулирование этого спроса является целью ЕС по достижению чистого нулевого уровня выбросов парниковых газов к 2050 году. В соответствии с мерами, поэтапно вводимыми в этом и следующем годах, автопроизводители, работающие в странах-членах ЕС, обязаны ограничить средние выбросы по всему парку новых легковых автомобилей на уровне до 95 граммов на километр.

Автопроизводители из всех сил стараются увеличить долю электромобилей в своих линейках, чтобы соответствовать требованиям. Правила ЕС должны стать более жесткими в 2025 и 2030 годах.

В ответ на рост спроса крупнейшие производители аккумуляторов EV LG Chem и Samsung SDI из Южной Кореи построили заводы в Восточной Европе.

Китайские конкуренты следуют этому примеру. Компания Contemporary Amperex Technology Ltd., или CATL, строит завод стоимостью 2 миллиарда долларов в Эрфурте, Германия, который будет производить электрочайки с годовой мощностью 14 гигаваатт-часов, когда он откроется в 2022 году. CATL заключила крупные контракты на поставку с BMW и Volkswagen.

Японская группа материалов Toray Industries начнет работу на новом заводе в Венгрии к 2022 году по производству сепараторов для литий-ионных аккумуляторов. Это увеличит производственную мощность для продукта примерно на 20% в масштабах всей группы. Сепараторы – это мембраны, которые предотвращают вызывающие возгорание короткие замыкания между катодами и анодами в батареях.

Zeon, японский производитель, производящий связующие вещества для анодного материала в литий-ионных батареях, рассматривает возможность производства и в Европе. Компания реагирует на тенденцию среди производителей аккумуляторов закупать материалы на местном уровне. Если эти планы будут реализованы, Европа станет первым местом за пределами Японии, где Zeon производит материал для батарей.

Ограничения Китая на автомобили, работающие на бензине, подтолкнули Nidec к производству электромобилей в этой стране. В прошлом году компания начала массовое производство моторных систем, включающих инверторы и шестерни в провинции Чжэцзян. Заказы были от крупных местных автопроизводителей, таких как Guangzhou Automobile Group и Geely.

ТЕХНОЛОГИЯ ЛИТЬЯ ПОД ДАВЛЕНИЕМ ЧРЕЗВЫЧАЙНО ВАЖНА ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

«Все электромобили будут выглядеть так в будущем», – сказал владелец Tesla Илон Маск и представил самую большую литую деталь в мире на выставке «Tesla Battery Day 2020». Он хочет изготовить весь кузов автомобиля своих будущих моделей из нескольких, а позже из одной литой детали. Для этого компании нужны высококвалифицированные инженеры. Университет Аален (Германия – *пер.*) также обучает студентов процессу литья под давлением.

«Литье под давлением для деталей из легких металлов алюминия и магния также будут использоваться в будущих автомобилях Tesla», – говорит профессор доктор Лотар Каллиен, руководитель лаборатории литья Университета Аалена. Процесс литья под давлением как технология будущего в автомобилестроении преподается в литейной лаборатории в бакалавриате по машиностроению и в магистратуре по производству и менеджменту легких конструкций и изучается в различных исследовательских проектах.

Кузов автомобиля в настоящее время состоит из 100 деталей, которые собираются вместе после литья в дорогостоящем и энергоемком процессе. Новый метод изготовления корпусов Tesla предназначен для того, чтобы значительно снизить затраты на производство. Американский автопроизводитель хочет производить такие модели, как новая модель Y, с помощью своей «Моноблочной литейной машины», самой большой машины для литья под давлением в мире, всего из нескольких деталей. Tesla разработала новый тип алюминиевого сплава, который можно обрабатывать без использования тепла, сообщает Маск. В качестве заключительного шага, процесс должен производить корпус из одной детали, «Tesla моноблок».

Для этого требуются хорошо подготовленные специалисты и менеджеры. Литейная лаборатория в Университете Аалена готовит инженеров именно для таких компаний, ориентированных на будущее,

как Tesla. В области научных исследований основное внимание в литейной лаборатории уделяется литью под давлением легких металлов – алюминия и магния. «Процесс литья под давлением – это самый быстрый путь от жидкого расплава до готовой детали. В нашей лаборатории есть три машины для литья под давлением, доступные для учебных и исследовательских проектов», – объясняет профессор Каллиен. Литейная технология интегрирована в изучение машиностроения / производства и менеджмента в Университете Аалена. Этот курс сочетает в себе основы машиностроения, такие как техническая механика, строительство и материаловедение, с современными технологиями производства, такими как литейное производство. Особое внимание уделяется общему образованию: студенты изучают все классические процессы литья – от литья в песок до литья под давлением легких металлов. В новых САПР-лабораториях студенты моделируют процессы литья с помощью современного программного обеспечения и оптимизируют их с точки зрения технологии литья.

Источник: Всемирная организация литья, 6 ноября 2020

ИНВЕСТИЦИИ ОКАЗАЛИСЬ ВЫШЕ, ЧЕМ РАССЧИТЫВАЛО ПРАВИТЕЛЬСТВО СЛОВАКИИ ИГОРЯ МАТОВИЧА

Как сообщается, немецкий автопроизводитель Volkswagen, перенесет производство своего автомобиля Passat и премиальной модели Škoda Superb на свой завод в Братиславе. Более того, инвестиции должны быть намного выше, чем рассчитывало правительство Словакии Игоря Матовича, сообщает газета Denník N daily.

Еще в июле Кабинет министров подписал меморандум с представителями автопроизводителя, в котором предлагалось инвестировать 500 миллионов евро. Однако последние данные свидетельствуют о том, что объем инвестиций может достигать 1 миллиарда евро. Эту сумму назвал председатель правления концерна Volkswagen Герберт Дисс. Он также подтвердил, что словацкий завод получит крупные производства концерна Volkswagen в интервью журналу Automobilwoche.

Volkswagen изначально планировал построить новый завод для Passat и Škoda Superb в Турции, но передумал, пишет Denník N.

Представители Volkswagen Slovakia пока никак не прокомментировали эту информацию, так как наблюдательный совет Volkswagen обсудит инвестиции позднее, сообщает Denník N.

Некоторые детали неясны

Пока неясно, сколько Passats и Škoda Superbs будет производиться в Словакии. Словацкое отделение Volkswagen никак не прокомментировало это решение, пишет Denník N. Также пока неясно, будет ли часть инвестиций включать в себя электроавтомобили, добавила газета.

Тем не менее, это инвестиции, которые принесут стабильность словацкому заводу, особенно во время нынешнего коронавирусного кризиса. Одной из причин, по которой автопроизводитель решил инвестировать в Словакию, могут быть инвестиционные стимулы. Правительство обещало построить институт для обучения персонала и повышения его квалификации. Планируется построить новые арендные квартиры для сотрудников автопроизводителя в радиусе 20 километров от завода и помочь обеспечить транспорт для доставки персонала, пишет Denník N.

Источник: spectator.sme.sk, 12 ноября 2020 Foundry Planet

*Материал подготовил В. Е. Соболев,
Белорусский национальный технический университет*