

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY

[РЖД хочет оптимизировать свой парк, чтобы не пустить на рынок частников](#)
kommersant.ru_06.03.2017

["ТихвинХимМаш" поставит УГМК цистерны для перевозки серной кислоты](#)
i-mash.ru_06.03.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ
INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

[Совет директоров «Алросы» одобрил перевод газовых активов компании в российскую юрисдикцию](#)
rns.online_06.03.2017

[На ЧТЗ готовят дизель для буровых установок](#)
i-mash.ru_06.03.2017

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОВАЛВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR

[ЕРА США может отменить введенные при Обаме стандарты топливной эффективности](#)
rns.online_06.03.2017

[ЧТПЗ получил льготы от ФТС России](#)
metalinfor.ru_06.03.2017

[Скорей бы вырасти! Российский и мировой рынок стали — итоги недели \(26 февраля — 5 марта\) 2017 г.\)](#)
metalinfor.ru_06.03.2017

[The Sunday Times: Tata Steel планирует разорвать сделку с ThyssenKrupp по слиянию активов в ЕС](#)
steelland.ru_06.03.2017

[Чистая прибыль НЛМК в 2016 году снизилась на 3 процента](#)
steelland.ru_06.03.2017

[«Русская Сталь» предложила новую методику расчёта избыточных мощностей](#)
steelland.ru_06.03.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
AUTOMOTIVE INDUSTRY

[PSA Peugeot-Citroen приобретает Opel и Vauxhall за €2,2 млрд](#)
tass.ru_06.03.2017

[АВТОВАЗ открыл в Москве новый автосалон LADA](#)
autostat.ru_06.03.2017

[Продажи LADA Vesta стартуют на рынке Болгарии](#)

autostat.ru_06.03.2017

АвтоВАЗ запустит в Иране автозавод по сборке

irna.ir_05.03.2017

От автопрома ждут электромобильности

kommersant.ru_06.03.2017

Ульяновский завод Isuzu Rus увеличит производство

i-mash.ru_03.03.2017

Ford рассматривает внедрение технологий 3D-печати деталей

i-mash.ru_06.03.2017

"GM-АвтоВАЗ" взял трехдневный тайм-аут

i-mash.ru_06.03.2017

Ценовая сегментация российского авторынка

autostat.ru_06.03.2017

На производстве Volkswagen Group Rus в Нижнем Новгороде новый руководитель

i-mash.ru_06.03.2017

**АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
AEROSPACE INDUSTRY**

Кадровый резерв российского двигателестроения прошел обучение основам ППУ

i-mash.ru_06.03.2017

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА
ECONOMIC POLICY**

Центробанк ужесточил требования к хранению банковской информации, это может привести к удорожанию заимствований

izvestia.ru_06.03.2017

Глава ВТБ Костин прогнозирует снижение курса до конца года до 61-62 рублей за доллар

rns.online_06.03.2017

ЦБ планирует закончить чистку банковского сектора за два года

kommersant.ru_06.03.2017

Давление Минфина на курс рубля уменьшится почти вдвое

kommersant.ru_06.03.2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**РЖД хочет оптимизировать свой парк, чтобы не пустить на рынок частников**
kommersant.ru_06.03.2017

ОАО РЖД нашло новый аргумент против привлечения частных инвесторов в локомотивную тягу. Монополия разрабатывает масштабную программу оптимизации локомотивного парка, которая, по ее расчетам, к 2020 году уберет потребность в 5,5 тыс. локомотивов, обеспечив экономию 72,1 млрд руб. Ранее именно недостаток средств для обновления локомотивного парка был главным аргументом в пользу либерализации тяги.

ОАО РЖД разрабатывает программу оптимизации локомотивного парка, следует из документов, имеющих в распоряжении "Ъ". По расчетам монополии, ее реализация к 2020 году позволит снизить потребность в локомотивном парке на 5582 единицы, или 24%. Программа предполагает увеличение производительности локомотива рабочего парка на 10% к 2020-му и на 15% к 2025 году по сравнению с 2015 годом, оптимизацию запаса локомотивов, а также повышение эффективности ремонта, с тем чтобы доля неисправных локомотивов снизилась до 16,3% к 2020-му и до 14,1% к 2025 году. Экономический эффект от снижения потребности в обновлении и капремонте парка — 72,1 млрд руб.

В ОАО РЖД "Ъ" пояснили, что есть поручение итогового заседания правления (конец декабря 2016 года) разработать такую программу. "В настоящее время она не утверждена, находится в разработке, — говорят в монополии. — Промежуточные варианты мы не комментируем".

Недостаток инвестиций в локомотивный парк — один из главных аргументов в пользу либерализации тяги, которая позволила бы привлечь в этот сегмент инвесторов и решить вопрос финансирования. Ранее за нее выступали операторское сообщество, Совет потребителей ОАО РЖД, Минэкономики и другие органы власти и участники отрасли. Однако столь масштабная оптимизация затрат на локомотивы, высвобождающая необходимые средства, лишает этот аргумент веса.

Стирается акцент на недофинансировании локомотивного парка и в уставных документах реформы отрасли, в том числе в целевой модели рынка (ЦМР) железнодорожных грузовых перевозок. Так, в декабре 2015 года в версии ЦМР, представленной Минэкономики, было утверждение, что недостаток инвестиций "привел к сохранению износа локомотивного парка на уровне 70%". Но в результате правок ОАО РЖД получилась иная формулировка: "Несмотря на недостаток инвестиций, в последнем десятилетии достигнута тенденция снижения износа локомотивного парка с 85% до 69%". Именно в таком виде она и вошла в последний (декабрь 2016 года) проект ЦМР. К январю Минэкономики и ОАО РЖД в очередной раз вошли в клинч по ключевым моментам реформы. Эксперты, рассматривая противоречия, тогда отмечали, что ОАО РЖД, пользуясь возросшей аппаратной силой, перестало идти даже на мизерные уступки, в том числе чтобы обосновать отсутствие необходимости частных инвестиций в тягу (см. "Ъ" от 24 января).

В локомотивном хозяйстве РЖД объективно существует значительный потенциал оптимизации, но потенциальный эффект программы РЖД (сокращение рабочего парка на 5,6 тыс. единиц, или 24%) представляется завышенным, считает глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров. По его мнению, главной задачей РЖД в ходе оптимизации будет не только сокращение расходов, но и улучшение качества работы дирекции тяги, так как в 2016 году возникали острейшие дефициты, например, магистральных тепловозов. "Тарифы ОАО РЖД растут опережающими инфляцию темпами, и грузоотправители ожидают улучшения качества предоставляемых услуг", — отмечает эксперт.

"ТихвинХимМаш" поставит УГМК цистерны для перевозки серной кислоты
i-mash.ru_06.03.2017

ЗАО "ТихвинХимМаш" (входит в НПК "Объединенная Вагонная Компания") выиграло тендер ОАО "Среднеуральский медеплавильный завод" и ОАО "Святогор" (входят в состав "Уральской горно-металлургической компании") на поставку 24 вагонов-цистерн для перевозки серной кислоты. Подвижной состав уже отправлен в адрес металлургических предприятий, сообщили в пресс-службе НПК ОВК.

Вагоны-цистерны нового поколения оснащены ходовой частью с повышенной осевой нагрузкой 25 тс. За счет увеличенной до 77 т грузоподъемности цистерна перевозит на 10% груза больше, чем типовые аналоги. Конструкция котла с "ломаной" осью обеспечивает максимальную полноту слива.

Первые тихвинские вагоны-цистерны для перевозки серной кислоты модели 15-9545 поступили в эксплуатацию "Среднеуральскому медеплавильному заводу" в конце 2015 года. Регулярный обмен опытом эксплуатации в реальных условиях позволил учесть пожелания клиента и адаптировать вагоны под специфику металлургического предприятия. Успешный опыт эксплуатации и эффективность перевозок в данном подвижном составе позволили УГМК принять решение о дальнейшем пополнении парка вагонами "ТихвинХимМаш".

Алексей Кукушкин, заместитель директора по коммерческим и финансовым вопросам ОАО "Среднеуральский медеплавильный завод", отметил: "Для нас важно укреплять транспортную безопасность поставок продукции предприятия. Не так давно мы обновили свой автомобильный парк транспортными средствами с современными системами управления и высокой эргономикой. Сейчас перед нами стоит задача пополнить парк грузовых вагонов. Ключевую роль в выборе подвижного состава играет безотказность его работы и высокая эффективность перевозок в нем. По этим показателям цистерны ОВК соответствуют нашим требованиям".

По мнению экспертов, спрос на инновационные цистерны для серной кислоты будет на высоком уровне ближайшие несколько лет. Несмотря на 10%-е выбытие за последние 2 года, текущий парк остается довольно сильно изношенным. При нормативном сроке службы цистерны в 18 лет средний возраст парка находится на уровне 12 лет. До конца 2017 года может быть дополнительно списано до 20% парка. Кроме того, на рынке только появились модели нового поколения, которые позволяют существенно улучшить экономику перевозок, что дополнительно стимулирует спрос на подвижной состав с улучшенными техническими характеристиками.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Совет директоров «Алросы» одобрил перевод газовых активов компании в российскую юрисдикцию

rns.online_06.03.2017

Совет директоров компании «Алроса» единогласно постановил перевести акции газовых активов в Россию. Сообщение об этом размещено на сервере раскрытия корпоративной информации.

«Одобрить участие АК "Алроса" (ПАО) в Maretiom Investments Ltd (Кипр) и Velarion Investments Ltd (Кипр) путем приобретения у Alrosa Overseas SA (Швейцария) 100% акций компаний Maretiom Investments Ltd (Кипр) и Velarion Investments Ltd (Кипр) по их номинальной стоимости (€2 тыс.)», — постановил совет директоров.

Таким образом, «Алроса» переводит в российскую юрисдикцию два газовых предприятия — «Геотрансгаз» и Уренгойскую газовую компанию.

На ЧТЗ готовят дизель для буровых установок

i-mash.ru_06.03.2017

Новый дизель на Челябинском тракторном заводе создается на базе серийно выпускаемого двигателя В-31. Этот мотор ставился на тракторы типа ДЭТ-250, и сегодня завод продолжает собирать эти движки в запчасти.

Предполагается, что обновленный мотор будет иметь разные модификации в широком диапазоне мощностей, и потребитель сможет выбрать наиболее оптимальный для себя вариант. Такие двигатели будут использоваться в качестве привода для буровых и дизель-генераторных установок, а также устанавливаться на железнодорожный подвижной состав и катера.

"Речь идет о глубокой модернизации дизеля В-31, - рассказывает начальник конструкторско-технологического центра ЧТЗ по двигателестроению Валерий Костюченко. - Новшества будут направлены, прежде всего, на увеличение моторесурса, чтобы обеспечить долговременную надежную работу силового агрегата. А также на улучшение экологических показателей двигателя. У нас уже есть предварительные договоренности с несколькими предприятиями, которые хотели бы ставить новую версию мотора ЧТЗ на свою гражданскую продукцию. Наиболее перспективное направление - буровые установки".

По словам Костюченко, предполагается, что первый образец прошедшего модернизацию двигателя появится в следующем году.

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОВАРИЩНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR

EPA США может отменить введенные при Обаме стандарты топливной эффективности

rns.online_06.03.2017

Агентство по охране окружающей среды (EPA) США может отменить решение администрации бывшего президента США Барака Обамы об ужесточении стандартов топливной эффективности и нормативов выбросов до 2025 года, сообщает Wall Street Journal со ссылкой на свои источники.

Ведомство планирует отменить окончательное решение о принятии стандартов, за счет чего снова будет открыт пересмотр стандартов топливной эффективности и нормативов выбросов.

EPA предприняло такие меры после того, как автопроизводители обратились к нынешнему президенту США Дональду Трампу с призывом пересмотреть данное решение.

13 января EPA заявило, что стандарты топливной эффективности, введенные бывшим президентом США Бараком Обамой, должны быть внедрены в период до 2025 года.

ЧТПЗ получил льготы от ФТС России

metainfo.ru_06.03.2017

Челябинский трубопрокатный завод первым на Южном Урале включен в реестр уполномоченных экономических операторов Федеральной таможенной службы (ФТС России). Сегодня на ЧТПЗ соглашение о взаимодействии подписали генеральный директор Группы ЧТПЗ Александр Грубман и начальник Челябинской таможни, генерал-майор Андрей Максимов.

Статус уполномоченного экономического оператора дает право пользоваться упрощенной схемой таможенной очистки грузов. Ранее импортные товары помещали на склады временного хранения, процедура растаможивания могла занимать до 10 дней. Сегодня ЧТПЗ может применять материалы, не дожидаясь регистрации декларации. В частности, статус экономического оператора ФТС России позволит ЧТПЗ сразу задавать в производство стальной лист немецких поставщиков, который наряду с продукцией Магнитогорского металлургического комбината аттестован компанией Nord Stream AG и используется для выпуска труб под международный проект "Северный поток 2". Также благодаря новому статусу компания высвободит склады временного хранения площадью более 1,2 тыс. м². Экономия, по предварительным подсчетам, составит 30 млн руб. в год.

"Благодаря тесному взаимодействию с Челябинской таможней ЧТПЗ первым на Южном Урале получил статус уполномоченного экономического оператора, – отметил генеральный директор группы ЧТПЗ Александр Грубман. – Ежемесячный грузооборот через таможню в адрес белых металлургов составляет порядка 30 тыс. т. Подписанное сегодня соглашение имеет важное значение для обеспечения непрерывного производства и будет способствовать своевременному исполнению обязательств белых металлургов по проекту "Северный поток 2".

Скорей бы вырасти! Российский и мировой рынок стали — итоги недели (26 февраля — 5 марта) 2017 г.)

metainfo.ru_06.03.2017

Календарная зима завершилась повышением цен на мировом рынке стали. Котировки на некоторые виды стальной продукции вернулись на уровень, примерно соответствующий началу текущего года, или даже превзошли его. В то же время, в России приближение весны пока никак не сказалось на конъюнктуре. Стоимость одних видов проката снижается, других — стагнирует, и это воспринимается как насущная необходимость большинством потребителей, считающих нынешние цены слишком высокими. Рост ни на отечественном рынке стали, ни в экономике в целом никак не начинается, а вопрос о его запуске становится все более насущным и актуальным.

Тема обеспечения экономического роста, в частности, стала ключевой на проходившем в последних числах февраля в Сочи Российском инвестиционном форуме. Основных решений там было предложено три, и все, безусловно, правильные. Во-первых, как заявил в интервью РИА «Новости» президент Торгово-промышленной палаты Сергей Катyрин, роль «локомотивов» отечественной экономики могут сыграть некоторые передовые отрасли, которые способны развиваться быстрее других и тянуть за собой остальных.

Во-вторых, важными источниками роста могут стать крупные инвестиционные проекты, особенно, инфраструктурные. Премьер-министр Дмитрий Медведев в своем выступлении вообще призвал находить для каждого региона России точки роста и исходя из этого ориентировать на них государственные программы и инвестиционные бюджеты крупных государственных корпораций. В целом речь идет о том, чтобы выявлять конкурентные преимущества регионов и развиваться именно по этим направлениям, что должно дать быструю отдачу.

В-третьих, как отмечали многие участники форума, необходимо стимулировать инвестиционную деятельность российского частного бизнеса. Здесь предлагался очень широкий набор инструментов поддержки. Начиная от инвестиционных и налоговых льгот, государственного субсидирования и финансирования и завершая созданием более благоприятных условий для ведения бизнеса — снижения административного давления, сокращения количества проверок, повышения эффективности судебной и правовой системы.

Бесспорно, можно и нужно согласиться со всеми этими тезисами. Отрасли-лидеры действительно способны дать экономике мощный толчок вперед. Так, например, курс на развитие машиностроения когда-то проложил дорогу всему процессу советской индустриализации 20-30-х годов, так как само по себе освоение выпуска тракторов, моторов или промышленного оборудования потребовало решения множества задач — создания качественно нового станочного парка, налаживания производства современных материалов, подготовки квалифицированных рабочих и специалистов и многого, многого другого.

В принципе, российское машиностроение за последние годы сделало немалый шаг вперед, что, в частности, привело к расширению потребления соответствующих категорий проката. В то же время, Сергей Катyрин назвал в качестве потенциальных лидеров строительный и транспортный сектора, а также образование и информационные технологии, что, пожалуй, тоже верно.

Безусловно, массовый запуск строительных и инфраструктурных проектов смог бы весьма существенно поднять темпы роста российской экономики. Вспомним, например, сколько материалов, уникальных металлоконструкций, передового оборудования требует сегодня только одна большая стройка моста через Керченский пролив?! А что, если бы в России сейчас сооружалось несколько таких мостов (например, через Лену у Якутска)?! А как много можно и нужно сделать для повышения благосостояния в российской «глубинке»? Строительство автомобильных и железных дорог, мостов и развязок, благоустройство территорий, прокладка газопроводов и электросетей в сельской местности и малых городах, замена ветхого и аварийного жилья — все этого могло бы обеспечить миллионы тонн дополнительного спроса на стальную продукцию и поддержать металлургическую отрасль в тот момент, когда ей угрожают стагнация внутри страны и антидемпинговые процессы за рубежом.

Тем более, что положительный пример буквально перед глазами. Китайское правительство как раз в конце февраля объявило о намерении вложить в течение 13-той пятилетки (2016-2020 гг.) почти \$2,2 трлн. в инфраструктуру, из них более \$1,1 трлн. в автомобильные и порядка \$500 млрд. - в железные дороги, включая высокоскоростные магистрали. В течение всего прошедшего месяца на китайском рынке стали царили оптимистичные настроения. Несмотря на рекордно высокие складские запасы проката дистрибьюторы продолжали активно скупать стальную продукцию, благо, цены на нее росли достаточно умеренно, обеспечивая национальным металлургическим компаниям гарантированный сбыт внутри страны.

Кстати, для мирового рынка это имело достаточно интересные последствия. Китайский экспорт стали, на протяжении нескольких лет считавшийся главным источником дестабилизации и причиной резкого усиления протекционистской политики во многих странах мира, начал сокращаться буквально «сам собой». Китайские компании, придерживаясь политики экспортного паритета, взвинтили котировки на прокат до такой степени, что он стал непривлекательным для большинства зарубежных потребителей. Это позволило нарастить поставки, в том числе, в страны Юго-Восточной Азии металлургам из Индии, Турции, Ирана и, конечно, России.

Экспортные заказы стали серьезной поддержкой для российских производителей стали в первые месяцы текущего года. К концу февраля снова пошли в рост цены на листовую прокат и заготовку отечественного производства. К тому же, вынужденный уход с рынка поставщиков из Донбасских республик и сокращение

украинского экспорта сделало российскую продукцию еще более востребованной. Это позволило металлургам в значительной мере компенсировать слабость внутреннего рынка.

В России сейчас действительно сложилась непростая ситуация. Спроса нет, продаж нет: февраль с этой точки зрения оказался таким же провальным месяцем, как и январь. Существенного прогресса не ожидается и в первой половине марта, хотя в дальнейшем поставщики рассчитывают на весенний подъем деловой активности. Однако препятствием для наращивания видимого спроса на стальную продукцию могут оказаться высокие цены, которые весной способны стать еще выше.

В прошлом году майский скачок фактически лишил российский рынок проката летнего пика. Что будет в этом году? Пока что перспективы выглядят не слишком оптимистичными. Очевидно, в российской экономике возобновится рост, но лишь в пределах 1-1,5%. Таким же, вероятно, будет и увеличение внутреннего потребления стали.

Таким образом, мы опять возвращаемся к проблеме стимулирования экономического роста. На днях итоговый вариант своей программы представил Столыпинский клуб. Ее презентовал бизнес-омбудсмен Борис Титов. Как обычно у «столыпинцев», данная программа предполагает значительные финансовые вливания государственных средств в реальный сектор экономики.

Всего предполагается инвестировать 7,5 трлн. руб. за пять лет. Из них 700 млрд. руб. в год должны напрямую вкладываться в экономику через действующие и новые институты развития, 450 млрд. руб. в год пойдут на фактическое списание «плохих» кредитов, а еще на 350 млрд. руб. в год направятся на рефинансирование коммерческих банков, синдицированных кредитов, лизинговых контрактов, торговое финансирование и т. д. Сверх того более 500 млрд. руб. в год следует тратить на субсидирование ипотеки со ставкой в 5%, стимулирование внутреннего спроса на продукцию российских компаний и поддержку несырьевого экспорта.

В отличие от предложений 2015-2016 гг., когда источником этих средств провозглашалась кредитная эмиссия, в этот раз большую часть денег «столыпинцы» предлагают найти посредством заимствований, в частности, для покрытия бюджетного дефицита. Правда, весьма вероятно, что основным покупателем «долговых расписок» государства в этом случае придется выступить Центральному банку России...

Вообще, такой «китайский» путь раскручивания экономического роста посредством инвестиций, прежде всего, за счет кредитной эмиссии достаточно реален. Но у него, во-первых, есть неприятные побочные эффекты в виде быстрого увеличения задолженности на всех уровнях, огромных потерь по невозвращенным кредитам и ускорения инфляции. Во-вторых, реализация такой стратегии требует совершенно иного качества государственного контроля над экономикой в целом и над финансовым рынком в частности. Выделяемые деньги или, по крайней мере, большая их часть должна быть использована по назначению, что в нынешних российских условиях отнюдь не гарантировано.

Наконец, в-третьих, инвестиционное стимулирование опасно тем, что экономика вместо «нефтяной» иглы садится на иглу государственной финансовой подпитки. Негативные последствия этого мы опять-таки видим на примере Китая. Когда в 2013-2015 гг. китайское правительство попыталось немного «прикрутить краник», страна столкнулась с серьезным кризисом, который выразился, в частности, в падении спроса на стальную продукцию и обвале цен на нее. Пришлось властям КНР весной 2016 г. возвращаться на прежний курс. Пока что у Китая хватает денег, чтобы тратить триллионы на автодороги и железнодорожные магистрали, но проблемы постепенно копятя и копятя...

Собственно говоря, экономическая политика России в период высоких цен на нефть была как раз вполне «китайской». У государства были средства, которые тратились на инфраструктуру, Олимпиаду, развитие оборонной промышленности, поддержку некоторых ключевых отраслей (тогда это было, в частности, автомобилестроение). А теперь Столыпинский клуб, по сути, предлагает заменить ушедшие нефтяные доходы на развитие в долг. Опасно как-то, знаете ли... К чести российского правительства, оно действует, может, и слишком консервативно, часто-густо перестраховываясь в ущерб делу, как, например, с «неснижаемой» ключевой ставкой ЦБ, но делает ставку на фундаментальные, хотя медленные и трудные перемены.

Зато намного более полезными для российской экономики представляются другие предложения Столыпинского клуба — удешевление финансирования, снижение налоговой и регулятивной нагрузки на бизнес, поддержка роста фондов оплаты труда, повышение эффективности судебной системы, лучшая защита бизнеса от мошенничества, рейдерства и коррупции. Об этом, впрочем, много и правильно говорили и на Инвестиционном форуме в Сочи.

Именно состояние делового климата, пожалуй, и является основным фактором, определяющим рост или спад в российской экономике. Как бы ни жаловались и стонали предприниматели, на самом деле вести дела в России с налоговой, законодательной и регулятивной точек зрения ничуть не хуже, а порой и лучше, чем в других странах мира. Проблема заключается, прежде всего, в отсутствии взаимного доверия между государством и бизнесом, а также между самими хозяйствующими субъектами. Наша нынешняя экономическая модель родом из разбойничье-воровских 90-тых и все еще сохраняет немало черт, а главное, психологию того времени.

Тем не менее, перемены к лучшему у нас бесспорно происходят и видны, как говорится, невооруженным глазом. Надо только захотеть их заметить. Так, в конце февраля в «Стране «Росатом» вышло прекрасное интервью Алексея Лихачева — генерального директора «Росатома», пожалуй, самой успешной и эффективной компании в России. В нем много рассказывается о текущих достижениях корпорации, ее планах на ближайшие 20-30 лет, о повышении качества управления, а также о подходах «Росатома» к путям решения стратегических задач.

Позволю себе пару цитат. «Я отдаю себе отчет в том, что эти стратегические цели часто воспринимаются просто как лозунги, напрямую не влияющие на повседневную жизнь людей, - говорит Алексей Лихачев. - Чтобы преодолеть непонимание, нам нужно сделать две вещи. Во-первых, превратить стратегические декларации в среднесрочные и максимально конкретные планы деятельности, понятные каждому сотруднику. И, во-вторых, осознать всю серьезность вызова, который нам брошен: либо мы достигнем намеченных в стратегии целей, либо проиграем и вернемся в то неопределенное состояние, в котором российская атомная отрасль находилась еще 15-20 лет назад».

И еще: «Верная стратегия и правильные тактики ее реализации могут быть только результатом совместной работы. И тут не может быть никакой бюрократической имитации, никакой нечестности... Нам нужен честный и ответственный разговор внутри отрасли. Главная задача — это подключение трудовых коллективов, активных людей к адаптации преобразований, реальной работе по повышению эффективности».

Вот собственно, и ответ, надо только, как говорится, подняться на уровень выше. Рост в экономике государства, как и в отдельной компании, достигается посредством реальной конкретной работы на «земле» с широким вовлечением всех активных и неравнодушных. И если российскому правительству в силу ряда причин трудно возглавить такую работу на уровне всей державы, объединяться и проводить преобразования нужно самому бизнесу — государственному и частному.

The Sunday Times: Tata Steel планирует разорвать сделку с ThyssenKrupp по слиянию активов в ЕС

steelland.ru_06.03.2017

Tata Steel может выйти из переговоров по слиянию металлургических активов в Европе с немецким концерном ThyssenKrupp, пишет в воскресенье британское издание The Sunday Times. Сделка с крупнейшим производителем стали в Германии, которая могла произвести на свет новое крупнейшее сталелитейное объединение в ЕС, находится под угрозой срыва из-за позиции нидерландских профсоюзов, выступающих против слияния активов компаний в Эймёйдене.

Ранее сообщалось, что Tata Steel удалось достичь соглашения с профсоюзами в Великобритании, в результате которого был решен вопрос изменения схемы пенсионного обеспечения в обмен на обещания компании инвестировать около миллиарда фунтов стерлингов в свои британские заводы и в частности в усиление безопасности труда рабочих.

Напомним, что по словам немецкого еженедельника WirtschaftsWoche, ThyssenKrupp рассматривает вариант выделения своего сталелитейного блока в отдельную компанию в том случае, если переговоры с Tata Steel закончатся провалом.

Чистая прибыль НЛМК в 2016 году снизилась на 3 процента

steelland.ru_06.03.2017

Чистая прибыль группы Новолипецкий металлургический комбинат (НЛМК) по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) в 2016 году сократилась на 3 процента по сравнению с предыдущим годом – до 935 миллионов долларов США.

Базовая прибыль EBITDA практически не изменилась, составив 1,941 миллиарда долларов США. Консолидированная выручка снизилась на 5 процентов до 7,636 миллиардов долларов США

Совет директоров группы НЛМК на заседании 3 марта 2017 года рекомендовал акционерам утвердить дивиденды за 4 квартал 2016 года на годовом общем собрании акционеров, которое состоится 2 июня 2017 года.

Совет директоров рекомендовал акционерам утвердить дивиденды за 4 квартал 2016 года в размере 3,38 рубля на одну акцию.

В соответствии с рекомендацией общая сумма дивидендов за 12 месяцев 2016 года составит 9,22 рубля на акцию, что эквивалентно 97 процентов чистой прибыли или 83 процента свободного денежного потока группы НЛМК за 12 месяцев 2016 года по данным консолидированной финансовой отчетности, подготовленной в соответствии с МСФО.

«Русская Сталь» предложила новую методику расчёта избыточных мощностей steelland.ru_06.03.2017

В Берлине 21 февраля 2017 года состоялось заседание Глобального Форума по избыточным сталеплавильным мощностям в черной металлургии, в работе которого приняли участие представители НП «Русская Сталь». Повестка мероприятия включала в себя вопросы обзора рынка стали, обсуждение и принятие формата по обмену данными, содержание промежуточного отчета по деятельности Форума, выработка мер по устранению последствий, вызванных избыточными мощностями.

Ключевыми вопросами повестки стали обсуждение формата по обмену данными о сталеплавильных мощностях и динамике их изменений, а также обмен мнениями по методологии расчёта долгосрочного прогноза на сталь. От имени НП «Русская Сталь» в обсуждении вопроса по методологии расчёта долгосрочного прогноза на сталь принял участие Сергей Тахиев. В частности, было подчеркнуто, что модель расчета избыточных мощностей должна быть доработана с учётом показателя реального потребления стали, который включает в себя косвенный импорт стали. Такая ситуация во многом характерна для Российской Федерации, косвенный импорт стали в которой достигает 19 процентов потребления, фактически возвращая в страну экспортированный ранее прокат в виде оборудования, продукции машиностроения, автомобилей, дорожной техники, бытовых электротоваров.

«Сократив мощности по выплавке стали по сравнению с началом 1990-х почти на 50 процентов, российская сталь стала незаменимым сырьем для производства в металлопотребляющих отраслях ЕС, США, Турции. Предлагаемая корректировка позволяет обеспечить более реалистичную оценку избыточных мощностей по регионам мира», - подчеркнули в НП «Русская Сталь».

Участниками Глобального Форума по избыточным сталеплавильным мощностям в черной металлургии является 31 страна, а также Европейская комиссия. Активную роль в работе Форума играет Российская Федерация, представители которой входят в его управляющий комитет. Российскую официальную делегацию представляли: Елена Стоянова – заместитель Директора Департамента стран Европы, Северной Америки и международных организаций Минэкономразвития России и Алексей Ушаков – начальник отдела развития черной металлургии, трубной промышленности и металлоконструкций Департамента металлургии и материалов Минпромторга России.

НП «Русская Сталь» было создано в 2001 году ведущими металлургическими компаниями России для координации усилий по защите интересов российских металлургов и реализации совместных проектов, не носящих коммерческого характера. Партнёрство объединяет крупнейших производителей металлургической продукции в России. Компании, входящие в НП «Русская Сталь», производят 98 процентов российского чугуна и около 90 процентов стали и российского проката, около 60 процентов труб, а также значительную долю сырья для металлургической промышленности.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
AUTOMOTIVE INDUSTRY**PSA Peugeot-Citroen приобретает Opel и Vauxhall за €2,2 млрд**

tass.ru_06.03.2017

Французский автомобилестроительный концерн PSA Peugeot-Citroen официально объявил о приобретении за €2,2 млрд европейских подразделений американского General Motors - немецкой Opel и британской Vauxhall. Об этом говорится в заявлении компании.

"General Motors Co. и PSA Group объявляют сегодня о заключении соглашения, в соответствии с которым филиал GM Opel/Vauxhall и европейская часть GM Financial присоединяются к группе PSA в рамках транзакции, которая оценивает эти активы в €1,3 млрд и €0,9 млрд соответственно", - отмечается в заявлении.

Ранее GM объявлял о том, что европейские подразделения концерна принесли в 2016 году убытки в размере \$257 млн. С 2000 года американский автогигант потерял в Старом свете в общей сложности уже более \$15 млрд. В GM не рассчитывали на улучшение ситуации в ближайшее время, учитывая негативные последствия выхода Великобритании из ЕС и падение курса британского фунта.

Как подчеркнули во французской компании, за счет этой сделки PSA станет вторым по величине автопроизводителем в Европе, увеличив свою долю на европейском рынке до 17%. Синтез возможностей Peugeot-Citroen с потенциалом Opel и Vauxhall позволят французскому концерну добиться значительной экономии в области закупок, производства и научно-исследовательских работ. Opel и Vauxhall планируется вывести на безубыточный уровень к 2020 году.

"Мы рады объединить наши силы с Opel/Vauxhall и мы обязываемся продолжить развитие этой выдающейся компании и ускорить ее возрождение. Мы рассчитываем управлять Opel/Vauxhall, делая ставку на идентичность этих марок. Уже имея опыт совместной разработки отличных моделей авто для европейского рынка, мы убеждены, что Opel/Vauxhall является подходящим партнером", - заявил глава PSA Peugeot-Citroen Карлос Таварес.

После этой сделки PSA и GM, связанные с 2012 года договором о сотрудничестве, намерены продолжить и далее развивать кооперацию. В первую очередь это будет касаться "разработки технологий, связанных с электромобилями", уточнили во французском концерне. В частности PSA рассматривает возможность долгосрочного плана закупок топливных элементов, производимых СП GM/Honda. Кроме того, в силе останутся договоры о продаже некоторых моделей Opel под марками Buick и Holden на рынках США и Австралии.

АВТОВАЗ открыл в Москве новый автосалон LADA

autostat.ru_06.03.2017

АВТОВАЗ открыл в Москве новый дилерский центр LADA – филиал компании «Торгмаш», которая сотрудничает с АВТОВАЗом в сфере продаж и автосервиса уже более 20 лет. Расположенный на МКАДе шоу-рум рассчитан на 10 автомобилей LADA. В сервисной зоне площадью 1300 кв. м. работает 9 постов технического обслуживания, сообщает пресс-служба АВТОВАЗа.

Как отмечается, новый автосалон будет способствовать росту продаж LADA в Москве и Московской области. Для компании это наиболее емкий рынок: здесь работает 19 фирменных автоцентров и продается каждый десятый автомобиль LADA. В 2016 году на московском рынке реализовано 24,5 тысячи LADA – это на 15,9% выше, чем годом ранее.

Продажи LADA Vesta стартуют на рынке Болгарии

autostat.ru_06.03.2017

Вслед за Германией и Венгрией продажи седана LADA Vesta стартуют на рынке Болгарии. Местным покупателям новинку будут предлагать с 1,6-литровым двигателем мощностью 106 л.с. Стартовая стоимость российского седана в Болгарии составляет 22 тыс. левов, согласно прайс-листу на сайте официального импортера АВТОВАЗа в этой стране.

Напомним, для европейского рынка LADA Vesta была модернизирована. В автомобиле применена система снижения токсичности под эко-стандарт «Евро-6», в соответствии с экологическими стандартами были изменены

некоторые материалы (декоративное покрытие, фреон кондиционера, элементы электрики). Также автомобиль получил несколько опций, которые в дальнейшем будут внедрены и на российских LADA Vesta. Это плафон освещения для заднего ряда сидений, дневная подсветка комбинации приборов, датчики давления в шинах.

Как ранее сообщал «АВТОСТАТ», по итогам января 2017 года продажи автомобилей LADA в странах Евросоюза выросли на 67,3% и составили 281 единицу.

АвтоВАЗ запустит в Иране автозавод по сборке

irna.ir_05.03.2017

Российская автомобилестроительная компания АвтоВАЗ, расположенная в Ульяновской области, намерена открыть сборочное производство в Иране и Египте. Как сообщает ИРНА, об этом заявили в пресс-службе компании.

АвтоВАЗ, который в текущем году присутствовал на выставке Tehran Auto Show в Иране, прорабатывает возможность открытия производства в Иране в партнёрстве с иранской компанией «Таван Ходро».

Компания планирует собирать в Иране 3 модели автомобилей, в том числе Patriot, Pickup и грузовики.

От автопрома ждут электромобильности

kommersant.ru_06.03.2017

Главным трендом автомобильной промышленности на ближайшие восемь лет станет развитие электромобилей, которые в России, скорее всего, будут основаны не на экологических аккумуляторных батареях, а на топливных элементах, показало исследование КПМГ. Правда, покупатели уже начинают уставать от большого выбора высокотехнологичных опций.

Электромобильный транспорт станет наиболее важным трендом автомобильной промышленности до 2025 года, следует из опроса КПМГ. В РФ, как и во всем мире, еще год назад основными векторами признавались цифровизация и подключение машин к интернету. Но в этом году так считали лишь 19% управленцев в РФ. Более важными трендами они признали "водородомобили", каршеринг и электромобили на батареях. В глобальном опросе участвовали 1 тыс. менеджеров и 2 тыс. потребителей; 11% общей выборки респондентов пришлось на Восточную Европу, куда входит РФ, уточнили в КПМГ.

В РФ идея электромобиля, работающего на экологически чистой аккумуляторной батарее, вызывает куда меньший интерес, чем идея электромобильности на базе топливных элементов, констатирует партнер КПМГ в России и СНГ Ульрик Андерсен. Это обусловлено тем, что топливные элементы лучше приспособлены к инфраструктуре и климатическим условиям РФ, поясняет он: действующие газозаправочные станции проще приспособить для их обслуживания, чем для аккумуляторных батарей.

Большинство опрошенных в РФ согласны, что обязательным условием покупки автомобиля к 2025 году станет наличие в нем цифровой платформы. Зайдя в нее под собственным идентификационным номером, владелец машины сможет получать услуги от производителя и поставщика мобильных сервисов. При этом цифровая платформа будет получать информацию о машине и владельце.

Среди главных драйверов стоимости автомобиля в будущем — интеграция с мобильной экосистемой водителя, оптимизация маршрутов, predictive maintenance, системы повышения безопасности и другие опции в рамках единой цифровой платформы, считает управляющий инвестиционным портфелем Фонда развития интернет-инициатив (ФРИИ) Сергей Негодяев. "Чем больше разноплановых задач можно будет решить, не выходя из машины, тем дороже будет стоить такое авто. Аналогичный путь проходили телефоны", — поясняет он. Помимо Tesla в этом направлении движется Renault–Nissan, отметил эксперт. Впрочем, большинство потребителей считают, что на рынке уже слишком много цифровых опций, что затрудняет выбор, говорит представитель Ford Sollers Елизавета Новикова. При этом россияне все еще очень позитивно воспринимают все технологические новшества, "что, возможно, объясняется тем, что в Россию они приходят с некоторым опозданием", добавляет она.

Как показал опрос, менеджеры и покупатели разошлись во мнении, кто должен контролировать данные. Так, 35% управленцев считают, что данные о водителе должны быть у производителя. Большинство покупателей, в свою очередь, уверены, что их должен контролировать владелец автомобиля. Но если компании потребуется эта информация, 89% потребителей готовы ее продать. Государству в вопросе хранения данных доверяют всего 7%

управленцев и 4% потребителей, указывает заместитель директора по правовым вопросам ФРИИ Искендер Нурбеков, куда больше доверяют мобильным операторам, интеграторам и пр. При этом в РФ топ-менеджеры все же больше доверяют государству как собственнику данных, чем их зарубежные коллеги, отмечает он. По его мнению, законодательство РФ предоставляет больше гарантий корректной обработки и защиты персональных данных, чем многие другие страны, включая США.

По словам Ульрика Андерсена, руководители международных компаний, в отличие от российских управленцев, гораздо чаще отмечают "исключительную важность" внедрения инноваций в отрасль, что связано со значительно более высокими требованиями со стороны потребителей и более развитой законодательной базой. На фоне падения продаж на российском авторынке основное внимание игроков сосредоточено на том, чтобы остаться на плаву, заключает он.

Ульяновский завод Isuzu Rus увеличит производство

i-mash.ru_03.03.2017

Ульяновский завод Isuzu Rus в 2016 году выпустил 2322 грузовых автомобиля, что на 3,5% ниже показателя годичной давности.

Производство автомобилей N-серии составило 1644 единицы (-12,5%), F-серии - 678 штук (+28,4%). В настоящее время предприятие работает в две смены пять дней в неделю. При этом в случае увеличения спроса на грузовики Isuzu, в третьем квартале 2017 года завод может перейти на трехсменный режим работы, заявили в пресс-службе Isuzu Rus пишет "Автостат". План производства на 2017 год составляет более 3 тысяч единиц техники, что порядка на 30% больше по сравнению с прошлым годом. В этом году ожидается запуск новой линейки тяжелых грузовых автомобилей C- и E-серий общей грузоподъемностью от 30 тонн.

В 2017 году компания Isuzu Rus также планирует расширить свой модельный ряд выводом на российский рынок полноприводного автомобиля на шасси Isuzu NMS85 и автомобиля с газовым двигателем на шасси Isuzu NPR82/CNG. Кроме того, на 2017 год намечен полный переход автомобилей серии N/F на экологический стандарт двигателей Евро-5.

Продажи грузовых автомобилей Isuzu на российском рынке в 2016 году выросли на 7,8% и составили 2700 единиц. По словам гендиректора Isuzu Rus Фабриса Горлье, в текущем году компания планирует увеличить реализацию на 25%.

Напомним, сборочный цех Isuzu Rus был открыт на территории автозавода "УАЗ" в Ульяновке в мае 2012 года в рамках совместного предприятия с российской компанией «Соллерс». Грузовые автомобили Isuzu собираются в Ульяновске с использованием как импортных, так и локализованных узлов и компонентов. В январе 2016 года японские акционеры выкупили долю «Соллерс». Объем вложений в реализацию инвестиционного проекта превышает 150 млн рублей. Предприятие на сегодня выпускает грузовые автомобили малой и средней тоннажности от 5 до 18 тонн.

Ford рассматривает внедрение технологий 3D-печати деталей

i-mash.ru_06.03.2017

Руководство концерна Ford изучает возможности производства деталей для серийных машин по технологии 3D-печати.

По данным пресс-службы Ford, использование технологии объемной печати станет прорывом в автомобилестроении. 3D-принтеры позволяют создавать изделия любой формы и длины, а упрощенное создание оснастки дает возможность быстро производить опытные образцы деталей.

Чтобы традиционным способом изготовить новый впускной коллектор, инженеру надо создать его виртуальную объемную модель, после чего необходимо несколько месяцев ждать подготовки и производства оснастки. С помощью 3D-печати новый коллектор можно спроектировать и изготовить за несколько дней, значительно сократив при этом затраты.

Уже через три года 3D-печать будет активно применяться в авиастроении, автомобильной промышленности и медицине. Помимо более простого технологического процесса, напечатанные на принтере детали весят меньше аналогов из металла. Последнее имеет большое значение для современного автопрома.

Активное применение новой технологии в автомобильной промышленности сулит рост качества продукции, поскольку у инженеров будут возможности быстро готовить прототипы и тестировать опытные образцы в реальных условиях. Любые изменения в конструкции деталей можно будет внедрять без длительных задержек.

"GM-АвтоВАЗ" взял трехдневный тайм-аут

i-mash.ru_06.03.2017

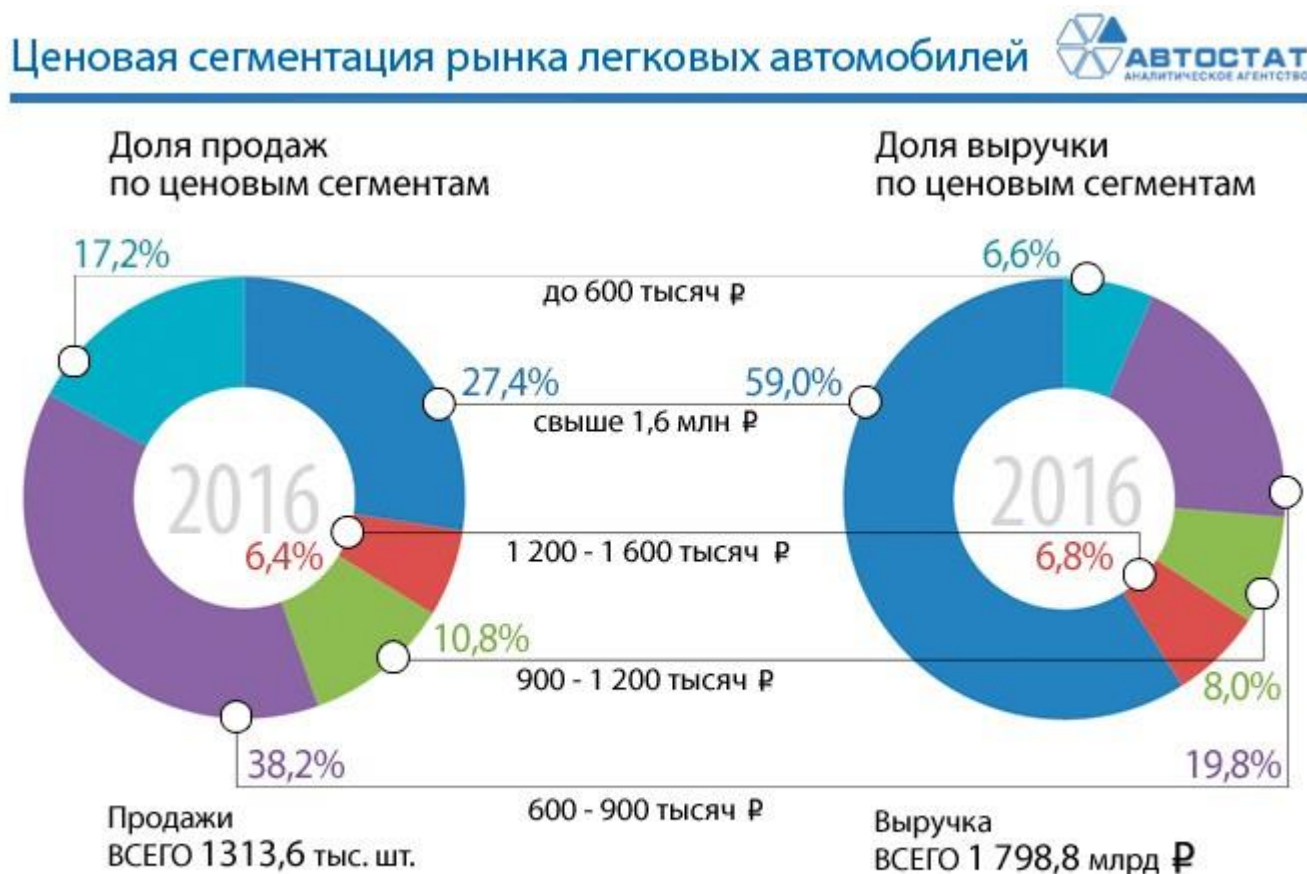
С 1 по 3 марта сборочный конвейер завода GM-АвтоВАЗ (совместного предприятия концерна General Motors и "АвтоВАЗа" в Тольятти) приостановлен.

Как сообщает "Автостат" со ссылкой на пресс-службу СП, остановка конвейера осуществлена в соответствии с производственным графиком. Оплата сотрудникам в указанный период осуществляется в соответствии с ТК РФ, добавили в пресс-службе.

"Производственные потери незначительны, и могут быть восполнены во второй половине года. Это одна из мер, предпринятых в рамках продолжающейся работы по оптимизации производства и контроля затрат. При этом стоит отметить, что отгрузки дилерам выполняются в обычном режиме, учитывая, что на сегодняшний день сохраняется стабильный спрос на автомобили Chevrolet Niva. Это подтверждается результатами продаж января и февраля", - рассказали в пресс-службе GM-АвтоВАЗ.

Ценовая сегментация российского авторынка

autostat.ru_06.03.2017



Источник: АЕБ, оценка АВТОСТАТ

www.autostat.ru

Согласно результатам исследования, проведенного аналитическим агентством "АВТОСТАТ", по итогам 2016 года наибольшая доля продаж в России пришлась на легковые автомобили стоимостью от 600 до 900 тысяч рублей, которым принадлежит более трети общего объема. В данную категорию входит большинство комплектаций

автомобилей классов B, C и SUV, которые пользуются спросом (Hyundai Solaris, KIA Rio, Skoda Octavia, Renault Duster и др.). В то же время в денежном выражении на этот сегмент приходится только пятая часть всей емкости российского автомобильного рынка.

Лидирует же по затратам категория легковых автомобилей стоимостью свыше 1,6 млн рублей, которая в минувшем году заняла почти 60% емкости рынка. Здесь представлен весь премиум-сегмент и топовые версии ряда кроссоверов и внедорожников. По объемам реализации он тоже на высоком месте, занимая вторую позицию с 27,4% от всех продаж.

Самым же малочисленным на российском рынке в количественном выражении является сегмент машин, цена которых находится в диапазоне от 1,2 млн до 1,6 млн рублей – на него приходится 6,4% рынка легковых автомобилей. В финансовом исчислении наименьшая доля (6,6%) принадлежит категории машин стоимостью до 600 тысяч рублей. К ней относится большая часть комплектаций автомобилей LADA, Daewoo и Datsun.

На производстве Volkswagen Group Rus в Нижнем Новгороде новый руководитель

i-mash.ru_06.03.2017



Руководителем производственной площадки Volkswagen Group Rus в Нижнем Новгороде назначен Марек Смыкал (45 лет). Он присоединился к команде Volkswagen Group Rus 1 марта 2017 года, сменив в этой должности д-ра Флориана Райтера.

Марек Смыкал получил высшее образование в Чешском Агротехническом Университете в Праге и начал свою карьеру в 1996 году на позиции стажера в компании Skoda Auto в Млада Болеславе. В 1997 году он стал ассистентом руководителя отдела логистики, где проработал 3 года. После чего Марек Смыкал занял позицию специалиста отдела планирования цеха штамповочного производства, где уже в 2002 году стал координатором.

В конце 2004 года Марек Смыкал был назначен руководителем департамента конструкций и производства автоматических сварочных линий на заводе Skoda Auto.

В 2008 году г-н Смыкал также руководил проектом марки Audi AG в Ингольштадте, а в 2009 году возглавил штамповочное производство Skoda Auto в Млада Болеславе.

Производство Volkswagen Group Rus в Нижнем Новгороде было запущено в 2011 году. На производственной площадке собираются модели Skoda Yeti, Volkswagen Jetta и Skoda Octavia.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

Кадровый резерв российского двигателестроения прошел обучение основам ППУ

i-mash.ru_06.03.2017

Специалисты, зачисленные в кадровый резерв на ключевые должности в Объединенной двигателестроительной корпорации Госкорпорации Ростех, 3-4 марта на базе московского АО "НПЦ газотурбостроения "Салют" (входит в ОДК) прошли обучение по теме "Трансформация индустриальной модели на принципах программно-проектного управления (ППУ)".

Основной целью программы развития кадрового резерва ОДК является приобретение ее участниками дополнительных управленческих и коммуникативных навыков, а также развитие лидерских качеств, необходимых для более эффективного функционирования производственной системы предприятий, входящих в интегрированную структуру.

Мартовский образовательный модуль стал уже вторым для кадрового резерва холдинга - первый был проведен в октябре 2016 г. в Рыбинске и Уфе, сообщили в пресс-службе ОДК. Всего обучение прошли 50 человек - сотрудники расположенных в разных регионах РФ предприятий: ПАО "УМПО" (г. Уфа), АО "ОДК - ПМ" (г. Пермь), АО "ОДК - Авиадвигатель" (г. Пермь), АО "НПЦ газотурбостроения "Салют", АО "ММП им. В.В. Чернышева" (г. Москва), АО "Климов" (г. Санкт-Петербург), АО "ОДК - ГТ" (г. Рыбинск), ПАО "НПО "Сатурн" (г. Рыбинск), АО "570 AP3" (г. Ейск), АО "AAP3" (г. Арамиль), АО "712 AP3" (г. Челябинск).

Основной целью нового этапа обучения стало развитие компетенций в области ППУ и формирование у членов кадрового резерва представления об особенностях производственного планирования при переходе на принципы ППУ. Модуль проводился в формате проектно-аналитической сессии - участники были разделены на группы, в рамках которых они разрабатывали проекты по предложенным темам.

В ходе обучения состоялся тренинг по основам проектного менеджмента под управлением внешнего эксперта Вадима Богданова, сертифицированного менеджера проектов PMI, MSP, MCTS. Представители руководства ОДК, со своей стороны, рассказали о развитии ППУ непосредственно в ОДК и о трансформации индустриальной модели корпорации.

Особенностью проведенного образовательного модуля стал тренинг по навыкам публичных выступлений - участники познакомились с инструментами ораторского мастерства и требованиями к содержанию, представлению и технике речи.

Стартовавшее в 2016 г. обучение кадрового резерва, формируемого ОДК на всех предприятиях корпорации в соответствии с единым подходом и единой методикой, происходит впервые. До этого кадровый резерв формировался самостоятельно предприятиями холдинга.

Кадровый резерв сформирован в целях совершенствования деятельности по подбору и расстановке кадров для замещения вакантных ключевых должностей на предприятиях ОДК. Он включает в себя такие должности, как главный инженер/технический директор, директор по производству, руководитель программы, руководитель проекта, главный технолог, главный механик, директор по экономике и финансам. При этом зачисление в кадровый резерв на должности, не относящиеся к ключевым, осуществляется предприятиями самостоятельно в соответствии с единым подходом ОДК.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Центробанк ужесточил требования к хранению банковской информации, это может привести к удорожанию заимствований
izvestia.ru_06.03.2017

Центробанк намерен в среднем вдвое увеличить сроки, необходимые для хранения банками документов и информации о клиентах. По ряду документов период хранения увеличивается в семь раз. Новые требования прописаны в проекте приказа, подготовленном ЦБ совместно с Росархивом. Представители кредитных организаций предостерегают от роста издержек банков и, как следствие, повышения ставок по займам.

ЦБ продолжает последовательно усиливать надзор за кредитными организациями, новые ужесточения требований касаются сроков хранения банковских документов. Изменение правил предполагает проект приказа, подготовленный Федеральным архивным агентством (Росархив) и ЦБ, № 11/4274-У «Об утверждении перечня документов, образующихся в процессе деятельности кредитных организаций, с указанием сроков хранения» (копия документа есть в распоряжении «Известий»). Сейчас проект нормативного акта находится на регистрации в Минюсте, сообщил источник, близкий к Центробанку.

Сроки хранения увеличатся в основном в два раза, следует из текста документа. Например, банкам придется держать у себя кредитные договоры десять лет, сейчас они делают это пять лет. По некоторым видам документов требования повышаются существенно — в семь раз, до 35 лет и даже до 75 лет. Столько придется хранить, в частности, согласие на обработку персональных данных.

Представители банков фактически единогласно предупреждают — повышение требований неизбежно приведет к росту издержек на хранение документов.

— Самый значительный рост может быть по затратам на аренду помещений под архивы и обеспечение защиты документов в соответствии с требованиями законодательства, — отметил вице-президент, руководитель розничного блока СМП-банка Роман Цивинюк.

По его мнению, новые трудности коснутся прежде всего розничных банков, которые активно выдают кредиты физлицам и поэтому хранят большое количество бумаг.

Председатель правления Риабанка Борис Липкин согласился с коллегой и выразил недоумение в связи с увеличением сроков хранения документов.

— Срок в десять лет — это срок давности по особо тяжким преступлениям, — сокрушается банкир. — Совершенно непонятно, зачем хранить данные о потребительском кредите на 10 тыс. рублей столько лет. Тем более если он нормально обслуживался и погашен. Никакой логики, кроме перестраховки чиновников, я в этом не вижу.

В числе недовольных ужесточением требований со стороны ЦБ есть много крупных кредитных организаций, они уже обратились в Ассоциацию российских банков (АРБ) с просьбами убедить регулятора не менять сроки хранения документов, рассказал «Известиям» глава АРБ Гарегин Тосунян.

— Эта мера просто возмутительна, поэтому мы уже написали в ЦБ письмо с просьбой отменить приказ, — сообщил Гарегин Тосунян, добавив, что письмо будет опубликовано на сайте ассоциации 6 марта.

По его словам, один из аргументов банкиров в том, что новые нормы ЦБ неизбежно подтолкнут кредитные организации перекладывать часть дополнительных расходов на клиентов, что приведет к росту стоимости кредитов для всех категорий заемщиков.

— Вполне вероятно, что в связи с такими нововведениями некоторые кредитные организации вынуждены будут скорректировать ставки по ссудам, — не исключил Роман Цивинюк из СМП-банка.

Таким образом, двухлетний тренд на удешевление кредитов может быть сдержан или вовсе переломлен, добавляет банкир, пожелавший остаться неназванным. По данным ЦБ, только в прошлом году средняя ставка по кредитам физлицам уменьшилась с 25,4 до 23,2% (по займам до года) и с 18,1 до 16,4% на срок более года.

Впрочем, пессимизм коллег не разделяет зампред правления Ланта-банка Дмитрий Шевченко. Он не видит в нововведении «ничего неестественного».

— Увеличение сроков хранения ряда правоустанавливающих документов до десяти лет вполне оправданно, например, с точки зрения оспаривания ничтожных сделок, срок по которым как раз и составляет десять лет, — пояснил банкир.

Он добавил, что издержки кредитных организаций на хранение документов вырастут, но вряд ли речь может идти о больших затратах.

Глава ВТБ Костин прогнозирует снижение курса до конца года до 61-62 рублей за доллар rns.online_06.03.2017

Курс рубля за последние недели и месяцы рубль «серьезно укрепился», и до конца текущего года он может снизиться не более чем до 61-62 рублей за доллар, заявил глава банка ВТБ Андрей Костин в интервью программе «Вести в субботу» телеканала «Россия-1».

«В любом случае потенциал снижения курса до конца года, хотя прогнозы очень опасно давать (лучше давать прогноз погоды, зрители меньше будут расстраиваться если я ошибусь). Но в данном случае да, мы считаем, что максимум 61 рубль или где-то 62 рубля (составит курс доллара — RNS)», — сказал он.

Банк России в интересах Минфина в период с 7 марта по 6 апреля потратит на покупку валюты на внутреннем рынке 70,5 млрд руб. против 88,3 млрд руб. в феврале.

Костин дал положительную оценку этой политике. «На мой взгляд, это очень здравая разумная политика министерства финансов в месте с Центральным банком. Для экономики важно не столько высокий или низкий курс. Очень важная его предсказуемость, его стабильность, — сказал он. — Сам принцип о том, что те средства, которые мы сегодня получаем от цены нефти выше, чем \$40, они вот таким образом утилизируются, и на эти средства министерство финансов покупает валюту — они позволяют стабилизировать курс и избежать резких колебаний».

«Безусловно, покупка валюты в определенной степени действует в обратную сторону. Но мы сегодня считаем, что это (покупка Центробанком валюты на открытом рынке — RNS) не оказывает серьезного влияния», — рассуждает банкир.

ЦБ планирует закончить чистку банковского сектора за два года

kommersant.ru_06.03.2017

Зампред Банка России Василий Поздышев в интервью Reuters рассказал о том, как проходит отзыв лицензий у банков для расчистки системы от недобросовестных игроков. По его словам, на завершение этого процесса потребуется еще полтора-два года.

«Большое количество схем мы зачистили. Я думаю, что на расчистку нужно еще года полтора-два»,— сообщил он. «Дальше мы будем иметь дело в большей степени с экономическими проблемами — недостаток капитала, недорезервирование, а не криминальный вывод средств»,— добавил господин Поздышев.

За последние четыре года лицензий лишились 308 российских банков, при этом с каждым годом отзывает становится больше: за 2013 год были отозваны 32 лицензии, в 2014 году — 86 лицензий, в 2015-м — 93, а в 2016-м — 97.

Напомним, несмотря на введение уголовной ответственности, проблема фальсификации банковской отчетности остается актуальной. Для того чтобы решить ее, ЦБ планирует добиваться увеличения срока лишения свободы за такие преступления с четырех до шести лет и перевода их в категорию тяжких.

В феврале Федеральная налоговая служба рекомендовала региональным инспекциям обращаться с запросами в банки, лишённые лицензии. Необходимость изменений назрела в связи с активной расчисткой банковского рынка, проводимой ЦБ.

В минувшую пятницу лишился лицензии второй по величине банк Татарстана Татфондбанк, крупнейшим акционером которого была республика. Регулятор мотивировал это «вложениями в некачественные активы» и «неадекватной оценкой рисков».

Давление Минфина на курс рубля уменьшится почти вдвое

kommersant.ru_06.03.2017

Закупки Минфином валюты по "временному бюджетному правилу" применительно к российскому рынку дали неожиданный результат: с 7 марта ведомство практически вдвое уменьшает приобретения на нем долларов через ЦБ. Механизм "стабилизации курса рубля" пока работает достаточно странно, впрочем, на курс, что уже является официальной версией, в начале года влияло не столько правительство, сколько контрагенты "Роснефти" по приватизации конца 2016 года. Реальная же борьба Минфина с укреплением рубля ожидается с апреля, когда, как предполагается, объемы закупок снова вырастут.

Минфин в прошлую пятницу прокомментировал итоги первого месяца работы "временного бюджетного правила" и объявил параметры сделок на валютном рынке с 7 марта по 6 апреля 2017 года. Главной цифрой стало отклонение фактически полученных в феврале бюджетом нефтегазовых доходов от оценки, сделанной ведомством на февраль в момент запуска системы. Исходя из формулы, опубликованной в конце января Минфином, при достаточно высоких декабрьских и январских ценах на нефть разница должна была быть положительной — тем не менее ведомство объявило о том, что его оценка доходов была выше, чем ожидалось, а не ниже,— на 21,4 млрд руб.

Смысл "временного бюджетного правила" в том, чтобы до принятия поправок в Бюджетный кодекс (весной 2017 года, при этом пока не известно, начнут ли они действовать сразу или с начала 2018 года) стерилизовать в фактически третьем суверенном фонде избыточные налоговые доходы от экспорта нефти при ее цене свыше \$40 за баррель. Фонд сконструирован как буфер — при падении цены нефти ниже \$40 за баррель валютные активы, которые ЦБ накапливает на счетах казначейства на своем балансе, должны продаваться. Объявленная цель работы механизма — стабилизация курса. В конце февраля 2017 года ведомства на форуме в Сочи подтверждали и возможность использования средств фонда-буфера в случае их невостребованности для дополнительной поддержки экспорта средних компаний.

В своей политике Минфин вынужден придерживаться тех же жестких принципов, что и ЦБ,— менять "временное бюджетное правило" на ходу не стали, и в результате при прогнозном мартовском отклонении федеральных нефтегазовых доходов на 91,9 млрд руб. от указанных в законе о федеральном бюджете Минфин в марте приобретет на рынке 70,5 млрд руб. В феврале сумма рублей, направляемая через ЦБ на открытый рынок,

составляла 113,1 млрд руб., что давало ежедневные закупки на Московской бирже валюты в 6,3 млрд руб. С 7 марта они снизятся до 3,2 млрд руб. в день. По текущему курсу "интервенции" сократятся с более \$100 млн в сутки до \$54-55 млн — давление сделок Минфина на рынок снизится почти вдвое.

В пятницу Антону Силуанову ничего не оставалось, кроме как заявить, что Минфин с марта будет осуществлять дополнительное "накопление" на счетах валютных средств, не связанных с "временным бюджетным правилом", — то есть о дополнительном притоке рублей на валютный рынок. Впрочем, по данным "Ъ", речь идет о рутинных операциях по покупке валюты на миллиарды рублей, связанных с необходимостью уплаты РФ взносов в международные организации. Минфин без специального объявления проводит их ежегодно — это скорее новая "словесная интервенция", которая вряд ли сильно повлияет на рынок.

Официальное объяснение более чем 20-процентного расхождения Минфина с фактом получения допдоходов при цене нефти, в феврале всегда превышавшей \$50 за баррель, — отставание экспорта нефти и нефтепродуктов от плана (очевидно, что это невозможно и без отставания экспорта в натуральном выражении — цены росли). Прогноз экспорта ведомство Антона Силуанова брало из бюджетного прогноза на 2017 год, принятого осенью 2016 года. Кроме того, Минфин подтверждает, что "фактический обменный курс доллара к рублю в феврале сложился на более низком уровне по сравнению со среднемесячным значением января, использовавшимся для оценки". Иными словами, обстоятельства, которые во многом потребовали от финансового ведомства в январе включения "временного бюджетного правила", оказались сильнее, а дополнительные рублевые поступления в федеральный бюджет — ниже, из-за того что в феврале за доллар экспортерам давали меньше подорожавших рублей, чем можно было ожидать в январе.

Уже на Российском инвестиционном форуме в Сочи министр финансов не скрывал, что январь-февраль на валютном рынке не были обычными — в начале года на рынок РФ поступила по крайней мере большей частью, если не вся, валюта от сделки по приватизации 19,5% акций "Роснефти" катарской QIA и трейдером Glencore. Отметим, структура денежных потоков по этой сделке до сих пор неочевидна: так, в конце февраля итальянский банк Intesa в очередной раз заявил о кредите консорциуму QIA--Glencore в €5,2 млрд через кредитный синдикат международных банков. Общая сумма приватизационной сделки — порядка €10,5 млрд, бюджет уже в конце 2016 года получил оплату в рублях от госакционера "Роснефти", "Роснефтегаза", — но сказать достоверно, какая сумма в валюте в январе-феврале 2017 года попала на российский рынок как средства QIA и Glencore, предположительно, можно будет лишь после публикации платежного баланса ЦБ за первый квартал, то есть не раньше апреля.

Трейдеры на валютном рынке в феврале открыто заявляли, что рубли Минфина на нем практически не видны. При сокращении давления Минфина на курс рубля в марте 2017 года вдвое любые неожиданности на рынке, и в первую очередь условно позитивные для бюджета РФ (как новый рост цен на нефть), встретят меньшее сопротивление. Если в феврале ЦБ, например, отрицал вклад carry trade в укрепление рубля с начала года, то в марте любые игры на повышение будут укреплять рубль сильнее, чем в феврале. Скорее всего, эта обстановка будет учитываться ЦБ при решении 23 марта судьбы ключевой ставки — уменьшение объема закупок Минфина в марте понижает вероятность ее снижения.