

## Публикации Publications

---

### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

Стандарты тоже стареют - Сергей Левин, заместитель начальника Департамента технической политики ОАО «РЖД»  
gudok.ru\_17.03.2017

Олег Белозёров стал «Ньюсмейкером года» по версии РСПП  
gudok.ru\_17.03.2017

«Укрэализныця» планирует сотрудничать с китайскими компаниями в вопросах обновления парка локомотивов и развития скоростного движения  
rzd-partner.ru\_16.03.2017

ПГК не планирует покупать долю РЖД в "ТрансКонтейнере" в случае продажи актива  
rzd-partner.ru\_16.03.2017

### ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Индия предложила России долю в крупнейшем месторождении алмазов  
lenta.ru\_16.03.2017

Новый президент «Алросы» оставит неизменной стратегию развития компании  
rns.online\_17.03.2017

### МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR

Рашников считает неблагоприятной ситуацию на рынке для продажи акций ММК  
rns.online\_17.03.2017

«Газпром нефть» планирует увеличить добычу на месторождении Бадра в Ираке в 2017 году в 1,5 раза  
rns.online\_17.03.2017

«Газпром нефть» рассматривает возможность новых проектов в Иракском Курдистане  
rns.online\_17.03.2017

Металлоинвест увеличил чистую прибыль в 2016 г.  
metallinfo.ru\_17.03.2017

ОМК модернизирует ВМЭ  
metallinfo.ru\_17.03.2017

### АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Hyundai отзовет в США около 1 млн Sonata из-за проблем с ремнями безопасности  
rns.online\_17.03.2017

Lada Vesta стала «Лучшим продуктом года»

kolesa.ru\_17.03.2017

**Завод «Эдша Тольятти» за первый год работы выпустил 500 тысяч автокомпонентов**  
autostat.ru\_17.03.2017

**В феврале продажи автомобилей LADA в Евросоюзе увеличились на 44%**  
autostat.ru\_17.03.2017

**Татарстан располагает самым молодым автопарком в России**  
autostat.ru\_17.03.2017

**Мировые продажи автомобилей в 2016 году выросли на 5% («АВТОСТАТ»)**  
autostat.ru\_17.03.2017

**Авторынок спасут от ВТО**  
gazeta.ru\_17.03.2017

## **АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ** **AEROSPACE INDUSTRY**

**Мантуров анонсировал скорое создание СП по сборке вертолетов с Индией**  
lenta.ru\_17.03.2017

**«Аэрофлот» увеличит количество российских самолетов в парке до 40 процентов**  
lenta.ru\_17.03.2017

**ОАК разрабатывает перехватчик взамен МиГ-31**  
rns.online\_17.03.2017

**«Аэрофлот» ожидает подписания соглашения с ГСС о поставках 20 самолетов SSJ-100 на авиасалоне МАКС**  
rns.online\_17.03.2017

**Глава «Аэрофлота» выступил против искусственных ограничений на закупку иностранных самолетов**  
rns.online\_17.03.2017

**ОАК намерена ускорить выполнение контрактов**  
rns.online\_17.03.2017

## **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА** **ECONOMIC POLICY**

**Президент Молдавии анонсировал курс на стратегическое партнерство с Россией**  
rns.online\_17.03.2017

**До 2-3 мая за курсом рубля можно не следить**  
rg.ru\_17.03.2017

**ЦБ РФ в Китае: мы открылись**  
rg.ru\_16.03.2017

**План-2025 объявлен конфиденциальным**  
kommersant.ru\_17.03.2017

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**  
**RAILWAY INDUSTRY****Стандарты тоже стареют - Сергей Левин, заместитель начальника Департамента  
технической политики ОАО «РЖД»**

gudok.ru\_17.03.2017

**– Сергей Алексеевич, технические комитеты ОАО «РЖД», Минстроя и Минэнерго подписали соглашение о сотрудничестве. Как это отразится на деятельности компании?**

– Для организации и проведения строительных работ на инфраструктуре РЖД, обеспечения её электрической энергией нужна согласованная, единая нормативная база. Все три комитета – «Железнодорожный транспорт», «Строительство» и «Электроэнергетика» – будут сотрудничать в сфере стандартизации. Совместно ими будут подготовлены единые национальные требования к сооружению объектов железнодорожной инфраструктуры и их электрификации. Комитеты примут участие также в разработке международных стандартов.

**– Если говорить о национальных стандартах, что конкретно будет сделано и почему их надо гармонизировать?**

– У технических комитетов «Железнодорожный транспорт» и «Строительство» есть свои стандарты, в которых, к примеру, прописаны требования к строительству объектов. Теперь, после подписания соглашения, их представители сядут за стол переговоров, чтобы снять все противоречия и нестыковки в этих документах. С одной стороны, это необходимо для того, чтобы положения стандартов не дублировали друг друга, а с другой – не содержали бы избыточных требований. В результате такой гармонизации строительство объектов РЖД будет отвечать необходимым стандартам безопасности, но при этом станет менее затратным.

**– Для неспециалистов в сфере стандартизации непонятно, почему из года в год появляются новые документы, а потом в них вносятся изменения. Разве нельзя разработать такие стандарты, чтобы к ним уже больше не возвращаться?**

– Дело в том, что любой стандарт (не важно, когда он был разработан) со временем устаревает. Именно поэтому одна из задач технических комитетов, в том числе «Железнодорожного транспорта», – планировать свою работу таким образом, чтобы минимум один раз в пять лет пересматривать каждый такой документ. К этому их обязывает и российское законодательство.

**– Если говорить о новых стандартах, то какие из них наиболее востребованы в настоящее время?**

– Стандарты на услуги. В ТК «Железнодорожный транспорт» утверждён стандарт «Услуги на железнодорожном транспорте. Обслуживание пассажиров. Термины и определения». Сейчас разрабатываются 12 стандартов в этой сфере. Они включают в себя требования к сервису в поездах, на вокзалах и так далее. Кстати, всего в прошлом году технический комитет разработал 81 стандарт. На мой взгляд, это немало.

**– А представители бизнеса участвуют в подготовке этих документов?**

– Не только участвуют, но и вкладывают средства в их разработку. По моему мнению, стандарт рождается на основе закреплённой производителем практики. Попросту говоря, если мы производим какую-то продукцию и у нас это хорошо получается, то на неё обязательно нужно разрабатывать стандарт. Причём только подготовкой национальных документов эта работа не ограничивается. Иностранные компании, которые хотят вести свой бизнес в России, заинтересованы в создании международных стандартов и активно принимают участие в их разработке.

**Олег Белозёров стал «Ньюсмейкером года» по версии РСПП**

gudok.ru\_17.03.2017

16 марта 2017 года в рамках Недели российского бизнеса в Москве прошла церемония награждения победителей ежегодного Всероссийского конкурса деловой журналистики Российского союза промышленников и предпринимателей по итогам прошедшего года.

В номинации «Ньюсмейкер года» победителем стал президент ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозёров. Эта премия присуждается представителю российского бизнеса, внесшему наибольший вклад в установление открытых и дружественных взаимоотношений с российским медиасообществом.

Всероссийский конкурс деловой журналистики впервые провели в 2008 году. Награды вручаются в области

деловой журналистики в таких номинациях как «Журналист года», «Лучшее СМИ России в области деловой журналистики», «Лучший проект в области деловой журналистики», «Лучшее отраслевое издание» и других.

### **«Укрзализныця» планирует сотрудничать с китайскими компаниями в вопросах обновления парка локомотивов и развития скоростного движения**

rzd-partner.ru\_16.03.2017

Делегация ПАО УЗ в Китае договорилась о создании совместных экспертных рабочих групп по основным направлениям модернизации отрасли.

Как сообщил председатель правления ПАО «Укрзализныця» Войцех Балчун на встрече с руководством китайской компании CRRC International Corp., Ltd, планы компании на ближайшие пять лет включают значительное обновление подвижного состава и объектов инфраструктуры.

«Если грузовые и пассажирские вагоны могут изготовить украинские производители, то к производству современных локомотивов необходимо привлечь мировых производителей, - считает он. - Сегодня актуальным является поиск оптимального решения модернизации дизельных локомотивов, поэтому мы ждем от китайских производителей предложений по этому поводу», - отметил он. Китайские производители со своей стороны предложили для тестовой демонстрации локомотив БКГ-2, ранее разработанный для Белорусской железной дороги.

### **ПГК не планирует покупать долю РЖД в "ТрансКонтейнере" в случае продажи актива**

rzd-partner.ru\_16.03.2017

"Первая грузовая компания" (ПГК) не планирует покупать долю РЖД в "Трансконтейнере" в случае продажи актива. Об этом сообщил журналистам владелец ПГК Владимир Лисин. Об этом сообщает ТАСС.

"От нас заявки не было", - сказал он, отвечая на вопрос, будет ли ПГК подавать официальную заявку в адрес РЖД на покупку их доли в "ТрансКонтейнере". На вопрос планирует ли ПГК подавать такую заявку, Лисин ответил: "Нет".

## **ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR**

### **Индия предложила России долю в крупнейшем месторождении алмазов**

lenta.ru\_16.03.2017

Президент индийской алмазной биржи (Bharat Diamonds Bourse) Аноор Мехта (Anoop Mehta) в ходе встречи с полпредом президента России в ДФО Юрием Трутневым предложил создать совместное предприятие по добыче алмазов в Индии, передает из Мумбаи корреспондент «Ленты.ру».

«В Индии есть крупнейшее разведанное месторождение емкостью 34 миллиона карат, которое в настоящее время не разрабатывается. У нас нет опыта в добыче, но мы готовы создать хорошую маркетинговую платформу, чтобы совместно с РФ участвовать в этом проекте, в том числе и финансово», — сказал он.

Аноор Мехта пояснил, что у компании Rio Tinto была лицензия на разработку этого месторождения, но она отказалась от проекта, поскольку решила выйти из алмазного бизнеса.

По словам топ-менеджера, стороны могли бы обсудить предложение о создании паритетного СП с российской компанией «Алроса» для добычи алмазов. Инвестиции в проект, по оценкам Bharat Diamonds Bourse, составят около 500 миллионов долларов. При этом разведанные запасы алмазов на месторождении оцениваются в сумму более трех миллиардов долларов.

Он также предложил России снизить таможенные пошлины на товары данной группы. «У нас должно быть двухстороннее соглашение, предполагающее низкую таможенную пошлину на ограненные здесь компанией Rose Daimonds бриллианты (из российского сырья), которые возвращаются в Россию», — сказал Анул Мехта.

В свою очередь, Юрий Трутнев пообещал поручить проработать вопрос с пошлинами и пригласил индийских предпринимателей в Россию, чтобы обсудить создание совместного предприятия с главой компании «Алроса».

### **Новый президент «Алросы» оставит неизменной стратегию развития компании**

rns.online\_17.03.2017

Новый президент «Алросы» Сергей Иванов заявил, что он будет привержен стратегии развития компании, которая ориентирована на добычу полезных ископаемых, продажу непрофильных активов и увеличение производства.

«Я хотел бы заверить вас, что привержен этой стратегии и хотел бы довести ее до конца», — заявил Иванов в ходе телефонной конференции с аналитиками, организованной для обсуждения годовых результатов компании. Его слова передает информагентство Reuters.

Сергей Иванов был избран президентом «Алросы», крупнейшего в мире производителя необработанных алмазов, 13 марта. Этот факт заставил некоторых аналитиков задаться вопросом о возможных изменениях в стратегии компании: например, огранке алмазов или добыче других видов сырья, указывает агентство.

Сергей Иванов до этого работал старшим вице-президентом Сбербанка и возглавлял совет директоров страховой компании «Согаз».

### **МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR**

### **Рашников считает неблагоприятной ситуацию на рынке для продажи акций ММК**

rns.online\_17.03.2017

Текущая ситуация на рынке неблагоприятна для продажи акций Магнитогорского металлургического комбината (ММК). Об этом заявил председатель совета директоров и основной владелец ММК Виктор Рашников, передает Reuters.

Инвестиционная компания «Атон» в декабре 2016 года сообщила, что ММК может рассмотреть вопрос о повышении своего free float (доли акций в свободном обращении) до 15,5% с 12,7%. В феврале 2017 года агентство Bloomberg со ссылкой на источники сообщило, что Рашников думает о продаже небольшой доли в ММК на рынке. На вопрос, рассматривает ли он продажу около 2% акций ММК (Рашников владеет 87-процентной долей в группе компаний), Рашников сказал: «Посмотрите на рынок, рынок плох ... У нас была (рыночная. — RNS) капитализация в размере \$8 млрд, а теперь — \$6,5 млрд».

### **«Газпром нефть» планирует увеличить добычу на месторождении Бадра в Ираке в 2017 году в 1,5 раза**

rns.online\_17.03.2017

«Газпром нефть» планирует увеличить добычу нефти на месторождении Бадра в Ираке в 2017 году в 1,5 раза — до 1,173 млн тонн, несмотря на сокращение Ираком добычи в первом полугодии в рамках сделки ОПЕК, сообщил на брифинге первый заместитель гендиректора «Газпром нефти» Вадим Яковлев.

«В этом году по нефти 1,173 млн тонн, было 772 тыс тонн», — отметил он. Яковлев добавил, что правительство Ирака по-прежнему не обращалось к компании с рекомендациями о сокращении добычи нефти в стране.

«Ирак не обращался, переговоры об этом не ведем», — пояснил Яковлев.

Согласно материалам компании «Газпром нефть» в 2016 году планирует запустить на месторождении в эксплуатацию 8 скважин. Кроме того запланирован ввод в эксплуатацию газового завода и экспортного газопровода.

Месторождение Бадра находится в провинции Вассит на востоке Ирака. Геологические запасы Бадры оцениваются в 3 млрд баррелей нефти. Проект разработки рассчитан на 20 лет с возможным продлением на пять лет. Контракт с правительством Ирака подписан в январе 2010 года консорциумом в составе «Газпром нефти» (в статусе оператора), Kogas (Корея), Petronas (Малайзия), ТРАО (Турция). Доля участия «Газпром нефти» в проекте составляет 30%, Kogas — 22,5%, Petronas — 15%, ТРАО — 7,5%. Доля иракского правительства, которое представлено иракской Геологоразведочной компанией (Oil Exploration Company, OEC), — 25%.

Разработку месторождения осуществляет компания «Газпром нефть Бадра», маркетинг иракской нефти на международном рынке — Gazprom Neft Trading GmbH. Обе компании являются дочерними предприятиями «Газпром нефти».

### **«Газпром нефть» рассматривает возможность новых проектов в Иракском Курдистане** rns.online\_17.03.2017

«Газпром нефть» рассматривает возможность новых проектов в иракском Курдистане, сообщил на брифинге первый заместитель гендиректора компании Вадим Яковлев.

«Мы по-прежнему считаем регион перспективным для нашего развития. Рассматриваем новые блоки», - сказал он.

Яковлев добавил, что в 2017 году компания планирует бурение скважины на месторождении Sarqala (блок Garmian.- RNS) и расконсервацию скважины на блоке Shakal.

«Мы уверенно можем говорить, что мы будем развивать месторождение Sarqala, остальные блоки находятся на поисково-разведочном этапе», - сказал Яковлев.

«Газпром нефть» через дочернюю Gazprom Neft Middle East ведет работу на трех проектах в Курдском автономном районе Ирака — Garmian, Shakal и Halabja.

Как ранее сообщало RNS, согласно планам, «Газпром нефть» в 2017 году увеличит добычу нефти в иракском Курдистане на 17% — до 220 тыс. тонн.

### **Металлоинвест увеличил чистую прибыль в 2016 г.** metallinfo.ru\_17.03.2017

Металлоинвест в 2016 г. продемонстрировал рост чистой прибыли в 5,3 раза до \$1,15 млрд, сообщает пресс-служба компании.

Выручка сократилась на 3% и составила \$4,26 млрд. Показатель EBITDA в 2016 г. составила \$1,258 млрд, сократившись на 12,2%. На конец отчетного периода чистый долг компании снизился до \$3,16 млрд с \$3,56 млрд на 31 декабря 2015 г. Это произошло в основном в результате погашения \$750 млн еврооблигаций в июле 2016 г., а также увеличения денежных средств.

«В 2016 г.Metalloinvest достиг рекордных показателей по объемам производства железорудной продукции на Лебединском и Михайловском ГОКах, а также стали на ОЭМК и чугуна на Уральской Стали за всю историю существования компании. Увеличение объемов выпуска достигнуто благодаря своевременной реализации проектов развития, к которым относится обжиговая машина №3 на Михайловском ГОКе, а также модернизации текущих мощностей, в том числе доменной печи №4 на Уральской Стали и газоочистного оборудования на ОЭМК. На 2017 г. у нас намечены амбициозные планы по запуску одной из крупнейших в мире установок по производству ГБЖ на Лебединском ГОКе. Мы ожидаем, что увеличение доли продукции с высокой добавленной стоимостью, а также сохранение стабильности на мировых рынках железорудного сырья, благоприятно отразятся на результатах Компании в текущем периоде», - прокомментировал финансовые результаты генеральный директор Metalloinvestа Андрей Варичев.

## **ОМК модернизирует ВМЗ**

metallinfo.ru\_17.03.2017

Объединенная металлургическая компания продолжает реализацию комплексной программы технического перевооружения и модернизации производства обсадных, насосно-компрессорных и нефтегазопроводных труб на Выксунском металлургическом заводе (ВМЗ, Нижегородская область, входит в ОМК).

В рамках программы на предприятии планируется коренное техническое перевооружение существующего производства обсадных труб, развитие муфтовых мощностей и модернизация связанных с ним производств, а также развитие действующих мощностей по выпуску нефтегазопроводных труб с созданием производства по нанесению консервационного покрытия и внутреннего антикоррозионного покрытия труб малого и среднего диаметра.

В общей сложности на реализацию данной программы в течение нескольких лет планируется направить более 40 млрд руб., в том числе 12 млрд руб. — в рамках подписанного между правительством Нижегородской области и ВМЗ в марте 2016 г. соглашения о сотрудничестве.

ОМК уже приступила к строительству в промышленной зоне городского округа г. Выкса высокотехнологичного центра финишной отделки обсадных труб диаметром 139,7-426,0 мм для нефтегазового сектора с созданием муфтовых резьбовых соединений для сложных условий добычи, а также — к созданию нового комплекса по производству и отделке нефтегазопроводных, насосно-компрессорных и обсадных труб диаметром 60,3-177,8 мм.

«Комплексный проект модернизации затрагивает мощности третьего и пятого трубных цехов Выксунского металлургического завода, предусматривает строительство первого трубного цеха и обеспечит выпуск труб того сортамента, который востребован на рынке. Реализация проекта позволит ОМК предложить партнерам, ведущим нефтяным и газовым компаниям, обсадные, насосно-компрессорные и нефтегазопроводные трубы с улучшенными свойствами и удовлетворить их самые жесткие требования по качеству», — прокомментировал президент ОМК Владимир Маркин.

## **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY**

### **Hyundai отзывает в США около 1 млн Sonata из-за проблем с ремнями безопасности**

rns.online\_17.03.2017

Южнокорейский автопроизводитель Hyundai Motor отзывает в США около 978 тыс. седанов Sonata из-за проблем с ремнями безопасности, что может привести к незначительной травме. Об этом пишет Reuters со ссылкой на Национальное управление безопасностью движения на трассах (NHTSA).

Отзывная компания начнется в апреле. Она коснется среднеразмерных автомобилей, произведенных с 2011 по 2014 год, и гибридных моделей, произведенных с 2011 по 2015 год.

### **Lada Vesta стала «Лучшим продуктом года»**

kolesa.ru\_17.03.2017

### **Новый седан Lada в 2017 году стал победителем премии Российского автомобильного форума.**

В столице 15-16 марта 2017 года проходит Российский автомобильный форум. В рамках этого мероприятия автомобиль Lada Vesta был награжден в номинации «Лучший продукт года». Эксперты форума отметили, что отечественный седан производства АВТОВАЗа стал первым в модельном ряду Lada нового поколения с фирменным «икс-стилем».

Серийное производство седана налажено на заводе «Lada Ижевск», оно стартовало в конце сентября 2015 года. Продажи автомобиля начались в конце ноября того же года. За прошедшее время Веста вошла в список самых продаваемых моделей в России, по итогам 2016 года с результатом 55 174 экземпляра она заняла четвертую строчку рейтинга.

В текущем году Lada Vesta укрепляет свои позиции: по итогам продаж в январе-феврале модель удерживает третью строчку ТОП-25 самых популярных авто в России. За первые два месяца продано 9 189 Вест, что на 99,8% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Как напомнили в пресс-центре АВТОВАЗа, продажи седана уже стартовали на европейском авторынке: купить Весту на данный момент можно в Германии, Венгрии и Болгарии. Россиян во втором полугодии 2017-го ждёт пополнение в семействе Lada Vesta: на рынок обещают выйти универсал модели и его кросс-версия.

Официальная цена седана 2017 производственного года на сегодняшний день варьируется в диапазоне от 545 900 до 735 900 рублей. В моторной гамме Lada Vesta 106- и 122-сильные двигатели объёмом 1,6 и 1,8 литра соответственно. В линейке трансмиссий – пятиступенчатая механическая коробка передач и «робот» АМТ.

Ранее портал «Колёса.ру» сообщал о том, что Lada Vesta для РФ получит опции от европейской версии. В их числе плафон освещения для заднего ряда сидений, дневная подсветка комбинации приборов и датчики давления в шинах. Информации о сроках появления обновлённого списка оснащения наших Вест пока нет.

### **Завод «Эдша Тольятти» за первый год работы выпустил 500 тысяч автокомпонентов** autostat.ru\_17.03.2017

Предприятие «Эдша Тольятти», запустившее производство в марте 2016 года, за первый год работы выпустило порядка 500 тысяч автокомпонентов, которые поставлялись на сборочный конвейер альянса АВТОВАЗ-Renault-Nissan и Ижевский автозавод. На предприятии, расположенном в особой экономической зоне «Тольятти», ведётся сборка и изготовление различных видов автомобильных петель: в номенклатуру входят петли боковых дверей, крышки багажника, капота и задней двери. «Эдша Тольятти» – это первый завод в России немецкой корпорации Edscha, с 2010 года входящей в группу Gestamp, сообщает пресс-служба ОЭЗ «Тольятти».

В течение прошлого года шло дооснащение завода оборудованием и освоение технологических процессов. Это позволит в ближайшей перспективе выйти на планируемые объёмы выпускаемой продукции. Отметим, что в настоящее время компания «Эдша Тольятти» активно работает над расширением клиентской базы и анализирует российский рынок для расширения своего портфолио.

### **В феврале продажи автомобилей LADA в Евросоюзе увеличились на 44%** autostat.ru\_17.03.2017

По итогам февраля 2017 года в странах Европейского Союза в общей сложности было продано 346 новых автомобилей LADA. Это на 43,6% больше, чем за тот же период годичной давности. К такому выводу пришли аналитики агентства «АВТОСТАТ» по результатам исследования данных ACEA.

Если сравнивать показатель продаж отечественной марки с другими брендами, то LADA опережает американский Chevrolet, результат которого в феврале составил 140 единиц, что соответствует падению более чем на 60%.

Напомним, что в этом году продажи седана LADA Vesta стартовали в Германии, Венгрии и Болгарии. Отметим также, что по итогам января – февраля 2017 года объём реализации автомобилей LADA в Евросоюзе уже превысил 600 экземпляров, показав тем самым рост на 57%.

### **Татарстан располагает самым молодым автопарком в России** autostat.ru\_17.03.2017

Аналитическое агентство «АВТОСТАТ» провело исследование региональных парков легковых автомобилей в России и определило их средний возраст по состоянию на 1 января 2017 года.

Согласно результатам исследования, самый молодой парк в нашей стране имеет Татарстан. Так, средний возраст парка легковых автомобилей в республике составляет 9,6 года. По этому показателю Татарстан опережает столицу, которая находится на втором месте рейтинга – в Москве средний возраст легковых автомобилей равен 10,2 года. Замыкает тройку лидеров Ханты-Мансийский АО (10,3 года).



Самый старый автопарк в России находится на Дальнем Востоке. Наибольший средний возраст легковых автомобилей имеет Камчатский край – 21,6 года. Также показатель, превышающий 20 лет, отмечен в Приморском крае (20,5 года) и Еврейской АО (20,3 года).

Как уже ранее сообщал «АВТОСТАТ», в целом по стране средний возраст парка легковых автомобилей составляет около 13 лет.

## Мировые продажи автомобилей в 2016 году выросли на 5% («АВТОСТАТ»)

autostat.ru\_17.03.2017

**В рамках Женевского салона (8 марта 2017 года) на традиционной пресс-конференции выступил Президент OICA Маттиас Виссманн. Он рассказал журналистам о том, что глобальный авторынок продолжает расти и в 2016 году мировые продажи уже достигли 94 млн автомобилей (+5% к 2015 году). В своем обращении Маттиас Виссманн обрисовал основные тренды настоящего момента на авторынках отдельных стран, а также на глобальном рынке в целом, отдельно остановился на перспективных направлениях развития, а в заключение призвал страны следовать определенным правилам, позволяющим вести свободную торговлю.**

**Основные моменты выступления президента OICA мы решили процитировать – в виду их важности и актуальности.**

### **Маттиас Виссманн:**

- Судя по ситуации на различных рынках, во всем мире растет стремление к индивидуальной мобильности. В то же время, в желаниях потребителей в последние годы наблюдается сдвиг в направлении «электрифицированной мобильности» и «цифровизации».

И хотя нет сомнений в том, что автомобильная промышленность вносит огромный вклад в экономический подъем и процветание многих стран, а переход на цифровые технологии способен сделать автомобильный транспорт еще более безопасным – однако усиливаются и некоторые тенденции, тормозящие развитие.

Промышленная и экологическая политика нуждаются в нахождении нового баланса, и это актуально для многих стран и регионов.

### **Значение свободной торговли для международной автомобильной промышленности**

Относительно торговли: даже несмотря на то, что автопроизводители конкурируют между собой, по-прежнему сохраняется необходимость в глобальном «зонтике» OICA. Это обусловлено тем, что автомобильная промышленность является ключевым сектором экономики повсюду в мире – как в индустриально развитых странах, так и в развивающихся странах. Китай, да и не только он один, демонстрирует, что экономический рост всегда тесно связан с ростом автомобильного рынка. И по логике, аналогичная ситуация складывается и в автомобильном производстве.

Поскольку не существует ни одной страны, которая удовлетворяет свой спрос на автомобили исключительно за счет собственного производства – и при этом каждая страна с собственным производством стремится увеличить свой экспорт – доступ к рынку и устранение торговых барьеров являются критически существенными условиями для всемирного роста.

Не важно, идет ли речь о Северной или Южной Америке, Европе или Азии, - местное производство в среднесрочной и долгосрочной перспективах имеет смысл только в том случае, когда не ограничиваются экспортные возможности. Это также относится ко всей цепи создания стоимости, поскольку эффективному автомобильному бизнесу необходима всемирная система поставщиков. Поэтому OICA однозначно выступает в пользу доступности рынков.

Сейчас все производители имеют многонациональные стоимостные цепочки. Около 75% добавленной стоимости автомобиля генерируется поставщиками из многих стран. Следовательно, мы должны делать всё, от нас зависящее, чтобы обеспечить еще более широкое открытие границ. В долгосрочной перспективе коммерческое производство будет возможным только при условии эффективного использования глобальных цепей создания стоимости.

Это дает преимущества, как работникам производственных предприятий, так и покупателям, которые хотят иметь и получают самую современную продукцию высокого качества по доступным ценам. Поскольку мы хотим обеспечивать дальнейший экономический рост и занятость во всем мире, мы поддерживаем свободную

торговлю и доступные рынки. О том, насколько актуальным является этот призыв к свободной торговле, говорит уже тот факт, что сегодня в ВТО зафиксировано более 2200 случаев нарушений принципов свободной торговли.

Здесь имеется еще один важный момент: OICA работает также в направлении выработки единых технических регламентов для всех стран-участников. На то есть веская причина: на мировом автомобильном рынке каждому отдельному региону иметь особые технические требования нецелесообразно.

Отличающиеся законодательные стандарты и правила делают продукцию более дорогой, усложняют бизнес производителям и не приносят никакой выгоды потребителям. Если различные правила можно рассматривать как эквивалентные – тогда они могут быть взаимно признаны, как это имеет место, например, в случае соглашений о свободной торговле.

Приведу такой пример: автомобильные правила гармонизируются для всего мира в Организации Объединенных Наций, где Всемирный Форум по согласованию правил в области транспортных средств (WP.29) и его группы правительственных и отраслевых экспертов разрабатывают новые Global Technical Regulations (Глобальные технические правила). Члены и сотрудники аппарата OICA, в качестве аккредитованного представителя мировой автомобильной промышленности в ООН, полностью вовлечены в этот процесс.

### **Альтернативные силовые установки и их роль в снижении выбросов CO<sub>2</sub> – баланс между экологической и промышленной политикой**

OICA с большой серьезностью относится к проблеме защиты климата на всем земном шаре. Все наши члены активно работают над дальнейшим снижением расхода топлива и выбросов CO<sub>2</sub> новыми автомобилями. С этой целью значительные суммы вкладываются в исследования и конструкторские разработки. Снижение выбросов CO<sub>2</sub> является задачей всемирного масштаба для всей автомобильной промышленности – и в Европе, и в Азии, и в Америке.

Примечательно, что плановые показатели по CO<sub>2</sub> на 2021 год сильно разнятся от региона к региону. Европейский Союз имеет, с большим отрывом от других регионов, самое вызывающее задание: 95 граммов. Япония имеет 105 граммов, Китай – 117 граммов, США – 119 граммов. Политикам следует поработать по всему миру, чтобы скоординировать эти величины и создать «поле с равными условиями игры».

В будущем электромобили смогут внести крупный вклад в дело снижения выбросов CO<sub>2</sub>. По нашей оценке, электромобили – либо полностью батарейные машины, либо плагин-гибриды – продемонстрируют сильный рост продаж в ближайшие годы. Тем не менее, в глобальном масштабе автомобили с двигателем внутреннего сгорания все еще будут составлять значительную долю рынка новых автомобилей. По этой причине будущие требования к величине выбросов CO<sub>2</sub> следует устанавливать «технологически нейтральными».

По мнению OICA, должен быть соблюден баланс между целями экологической политики и экономической политики. Задача состоит не только в защите климата, но и в обеспечении экономического роста и занятости населения.

### **Повышение дорожной безопасности посредством «цифровизации»**

...OICA имеет четко выраженную цель повышения дорожной безопасности во всех точках мира. Роль цифровых технологий для достижения этой цели чрезвычайно велика, поскольку причиной 90% дорожных происшествий является человеческий фактор, лишь небольшая их часть связана с отказом техники. Цифровые технологии поддерживают водителя, помогают ему и предупреждают об опасности.

«Цифровизация» является мега-трендом у автопроизводителей и поставщиков и поэтому она служит важным драйвером инноваций. В этом контексте существенной задачей является также защита будущего многих рабочих мест в автомобильной промышленности: здесь необходимы новые квалификации и профессиональное обучение.

«Цифровизация» играет важную роль и в бизнесе коммерческих автомобилей. Она дает возможность избегать порожних пробегов и повышать эффективность использования грузовика, она же повышает дорожную безопасность – благодаря системам помощи водителю.

Конечно, эти новые технологии не будут внедрены немедленно и повсеместно, на всех рынках. В этом плане перед государствами возникает обязанность создать «регуляторную» основу для широкомасштабного внедрения новых технологий. Все должно идти в ногу с экономическим развитием и расширением инфраструктуры. И мы

полагаем, что эти технологии постепенно, шаг за шагом, охватят весь мир. Это важно. Поскольку мы хотим и далее повышать дорожную безопасность – мы прокладываем дорогу для цифровых технологий.

### **Новые статистические данные OICA – мировая автомобильная промышленность**

Если сейчас, в период «автомобильной весны», мы посмотрим на международные рынки членов OICA, то будем иметь все основания для оптимизма. Нам следует объединить усилия для использования имеющихся возможностей. Работая вместе с политиками, ответственными за регуляторные условия, мы сумеем справиться с брошенными нам вызовами.

Статистика OICA показывает, что за исключением кризисных 2008 и 2009 годов мировой автомобильный рынок постоянно рос. В 2016 году он вырос примерно на 5% до 93,9 млн автомобилей, включая легковые автомобили, коммерческие автомобили и автобусы. Соответственно выросло и мировое производство.

В 2017 году мы ожидаем дальнейшего роста по всему миру, но уже несколько замедленным темпом. По нашим прогнозам, мировой автомобильный рынок увеличится на 2 – 3% до величины чуть более 96 млн единиц. При этом только рынок новых легковых автомобилей вырастет в 2017 году на 3% до 85 млн штук.

Взгляд на отдельные регионы обнаруживает следующее: несмотря на то, что регион NAFTA сильно пострадал от кризиса 2008 – 2009 гг., он очень быстро и прочно восстановился. В Южной Америке – на протяжении последних трех лет отчетливо виден кризис.

По сравнению с NAFTA, Европа переживала значительно более длительную фазу спада, и только в 2014 году продажи начали понемногу расти, а затем последовал достаточно резкий подъем.

В противоположность NAFTA и Европе, рост в Азии стал непрерывной историей успеха, длящейся последние двенадцать лет, с более чем удвоившимися продажами и уверенным ростом в 2016 году. Африканский автомобильный рынок всё еще остается очень маленьким и, соответственно, подвержен более сильным колебаниям.

### **Выводы**

Хорошая новость состоит в том, что мировой автомобильный рынок продолжает расти – так же, как и производство легковых и коммерческих автомобилей. Перед глобальной автомобильной промышленностью стоят крупные проблемы: конкуренция во всем мире становится всё жестче. Требования к мобильности дифференцированы сегодня больше, чем когда-либо в прошлом. Компании адаптируются к следующим условиям:

- Для городских перевозок в возрастающей степени требуются не имеющие выбросов и очень эффективные модели. Электрическая мобильность предлагает привлекательные решения, но для них необходим высокий уровень инвестиций.

- «Цифровизация» в автомобильном секторе уже не ограничивается пределами Европы и США, она распространяется и диверсифицируется по всему миру.

Мы уверены, что огромная тяга автомобильной промышленности к инновациям и ее выдающиеся работники позволят отрасли справиться с этими вызовами. Однако необходимо создать правильные регуляторные условия, в частности, позволяющие установить равновесие между промышленной политикой и защитой климата. Цели экологии и благосостояния должны получить равный приоритет. Политикам же следует руководствоваться сознанием того, что открытые рынки и свободная торговля являются наилучшими предпосылками для экономического роста и трудовой занятости во всех странах.

### Для справки

*OICA – Международная организация производителей автомобилей. В Ассоциацию входят 39 автопроизводителей – представители всех континентов. Все ее члены – национальные ассоциации, а также европейская региональная ассоциация ACEA. В OICA представлены все крупные автопроизводители и бренды из европейских стран, России, США, Китая, Кореи, Японии и Индии.*

*Задачи OICA:*

- Устанавливать технические правила по автомобилям на уровне ООН;
- Готовить мировую статистику по автомобильной отрасли (производство, продажи, парк);
- Координировать в рамках Выставочного комитета календарь международных автомобильных выставок – таких, как IAA, Детройт и т.д.;

• Обобщать и выражать интересы мировой автомобильной промышленности.

## Авторынок спасут от ВТО

gazeta.ru\_17.03.2017



Новый льготный режим промышленной сборки для автокомпаний в России, подразумевающий компенсацию таможенных пошлин в обход норм ВТО, обещают представить в Минэкономразвития до конца года. На продлении срока действия режима настаивали ведущие автопроизводители. Принципиальное отличие новой промсборки – распределение господдержки в зависимости от заслуг компаний. Однако глава VW Group в России считает, что СПИКи не создают прозрачные и равные для всех условия.

Определяющий механизм для автомобильной отрасли – постановление о промышленной сборке – в новой, третьей, редакции обещают представить в Министерстве экономического развития до конца 2017 года. Причем, как выяснила «Газета.Ru», строгие требования Всемирной торговой организации (ВТО) получится нивелировать.

О необходимости продления или создания аналога постановления №166 на протяжении нескольких лет говорили ведущие автомобильные производители, включая Volkswagen Group, Nissan и Ford. Однако в другом ведомстве, Минпромторге, заявляли, что такой вариант невозможен, и в качестве альтернативы предлагали исключительно специальные инвестиционные контракты (СПИКи), подразумевающие новые инвестиции и расширение объемов локального производства в России. Логично, что автопроизводителям, которые уже инвестировали в развитие мощностей миллионы евро и достигли согласованного процента локализации, такой подход показался экономически необоснованным.

В итоге между Минпромторгом и Минэкономразвития возникла некая конфронтация относительно видения развития российской автомобильной отрасли в целом и администрирования работы участников рынка. Возможность корреляции СПИКов и промсборки в Минпромторге не комментируют. Однако, как подтвердили «Газете.Ru» в Министерстве экономического развития, ведомство до конца 2017 года все-таки издаст нормативный акт, устанавливающий новый механизм промышленной сборки. Новую концепцию этого режима в Минэкономразвития разработали еще в сентябре и в настоящее время ее дорабатывают.

### Зачем нужна промсборка

О подробностях проекта в рамках Российского автомобильного форума рассказала руководитель практики внешнеторгового регулирования международной юридической фирмы DLA Piper Вильгельмина Шавшина, которая недавно приняла участие в обсуждении проекта в Минэкономразвития.

«К созданию обновленного режима нас стимулируют взятые обязательства о прекращении режима промышленной сборки в нынешнем виде в рамках ВТО, а также выравнивание в середине 2018 года ставок

таможенных пошлин, – сказала Шавшина. – В новый режим промсборки заложено получение господдержки автопроизводителями и поставщиками автокомпонентов. Имеются в виду новые субсидии по линии Минпромторга, включая возможность получения статуса резидента свободного склада – такие компании смогут беспошлинно ввозить оборудование и необходимые для производства инструменты. Если компания решит такой статус не получать, то предусмотрено возмещение соответствующих таможенных пошлин. Обсуждается вопрос отсрочки по выплате НДС и введение дополнительных налоговых преференций».

Для автомобильных концернов отличие будет и во введении балльной системы и перехода от количественных показателей к качественным. Так, будет усложняться формула расчета локализации и введена дифференциация в зависимости от объемов производства и вида классов производимых транспортных средств. Будет учитываться вовлечение в процесс постройки автомобилей российских поставщиков запчастей, динамика курса валют. Производители смогут рассчитывать на упрощенный доступ к госзакупкам и реализации продукции для госкомпаний.

«Во время действия второй промсборки мы наблюдали негативную экономическую ситуацию, и компании стали объединяться в альянсы, – добавила Шавшина. – Сейчас обсуждается вопрос ухода от этой практики».

### **Как обойти ВТО**

Как уточнил в беседе с «Газетой.Ru» источник, близкий к Минэкономразвития, новый, так называемый третий режим промсборки был придуман, чтобы одновременно исполнить требования ВТО и дать гарантии автопроизводителям на компенсацию на уплату таможенных пошлин за ввозимые компоненты, только другим способом.

«С одной стороны, содержание новых соглашений кардинально изменено с точки зрения условий работы, стимула закупок у локальных производителей компонентов, – отметил осведомленный источник «Газеты.Ru». – Но смысл в том, что сейчас, согласно постановлению №166, автокомпоненты ввозятся беспошлинно. Срок его действия заканчивается в 2019–2020 годах, и пошлины вернутся на прежний уровень – 5–6–10% в зависимости от типа запчасти. Но, согласно новому документу, автопроизводители все равно смогут рассчитывать на субсидирование уплаченных таможенных пошлин, несмотря на нормы ВТО. Подписанты будут рассчитывать количество пошлин, которые им нужно будет уплатить по итогам года, и получать субсидии. Мы даже постараемся уйти от списочного принципа, который действует сейчас. То есть все, что импортируется, сможет подпадать под субсидии. Но для этого нужно будет подписать договор и соответствовать взятым на себя обязательствам. А балльная система нужна для того, чтобы исходя из этих показателей считать объем компенсации. То есть чем выше определенные показатели, тем больше и субсидия, и наоборот».

### **Volkswagen Group требует равенства**

«Продолжение постановления №166 в нынешнем его виде действительно невозможно в свете требований ВТО, поэтому его нужно изменять, на эту тему сейчас ведутся политические дебаты, – прокомментировал эту информацию «Газете.Ru» глава Volkswagen Group (включает, в частности, марки Skoda и Audi) в России Маркус Озегович. – Но нам неважно, как будет называться этот новый инструмент. Нам нужна ясность и прозрачность, мы настаиваем на единых условиях для всех участников рынка. Только так мы сможем добиться предсказуемости, а следовательно, и уверенно продолжать инвестиции в Россию. Потому что если условия будут неодинаковы, постоянно меняться, зависеть от разных параметров, то мне придется сказать в своей штаб-квартире, что в России все неопределенно, и непонятно, что будет через два, три, пять лет. СПИК был хорош как способ работы в условиях кризиса. Но в долгосрочной перспективе нужны другие инструменты. Потому что с помощью СПИКов трудно работать тем компаниям, которые уже инвестировали в Россию. Так, мы заплатили €152 млн только для того, чтобы поддержать производство в России на нынешнем уровне, и сейчас СПИК не покрывает наши расходы. Но если в Россию сейчас придут новые компании и инвестируют в эти СПИКи, то эти расходы им будут компенсированы. Логика в этом я не вижу».

Примечательно, что, говоря про нормы ВТО, Озегович ясно дал понять, что есть страны, которые одновременно являются членами организации и при этом проводят господдержку и используют протекционистскую политику. «И это считается нормальным», – обратил внимание глава российского офиса Volkswagen Group.

В свою очередь, глава «АвтоВАЗа» Николай Мор заявил, что для Lada, Renault и Nissan ситуация выглядит аналогичным образом. «Нам нужна единая система, которая одинаково работает для всех», – сказал Мор. В пресс-службе Ford «Газете.Ru» сказали, что отрасли необходим инструмент, который будет учитывать интересы автопроизводителей, их инвестиции и работу над локализацией.

Исполнительный директор некоммерческого партнерства «Объединение автопроизводителей России» Игорь Коровкин считает, что если в новой редакции соглашения о промсборке преференции будут зависеть, в частности, от уровня локализации, то локализованные в России бренды, входящие в Volkswagen Group, от этого ощутимо выиграют. «СПИКи для VW не интересны, – говорит Коровкин. – Может быть, два года назад, когда они начинали строить завод по производству двигателей, они бы заинтересовали концерн. Но сейчас уже поздно. Очень интересно Озегович сказал и о ВТО. Мол, требования ВТО есть, но их нарушают. И для «стареньких» членов ВТО это правило действительно не работает. Пока мы были новичками, нас все дергали по любому поводу. Но теперь получается, что мы можем «жить по правилам, но без них».

Напомним, что ранее «Газета.Ru» первой сообщила о том, что Volkswagen Group выступила за продление режима промышленной сборки в России.

## **АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ** **AEROSPACE INDUSTRY**

### **Мантуров анонсировал скорое создание СП по сборке вертолетов с Индией**

[lenta.ru](http://lenta.ru)\_17.03.2017

В ближайшие дни Россия и Индия закончат согласование вопросов, связанных с созданием совместного предприятия по сборке легких вертолетов Ка-226Т. Об этом заявил в четверг, 16 марта, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, сообщает [РИА Новости](#).

После подписания соглашения Россия поставит в Индию 60 вертолетов и 140 машинокомплектов, которые будут собраны на российско-индийском СП.

По словам министра, Россия предлагает Индии кооперацию в производстве компонентов для самолетов SSJ-100 и широкофюзеляжных самолетов МС-21. «Мы открыты не только к поставкам, но и к сотрудничеству в области производства компонентов», — сказал он. В частности, стороны рассматривают возможность совместного создания деталей интерьера по МС-21.

В декабре 2015 года стало известно, что в соответствии с соглашением, подписанным в ходе визита индийского премьера Нарендры Моди в Москву, госкорпорация «Ростех» развернет в Индии производство вертолетов Ка-226Т.

В конце 2016 года сообщалось, что в контракте на поставку Индии легких вертолетов Ка-226Т будет задействован Улан-Удэнский авиазавод. По словам представителя корпорации «Вертолеты России», на этом предприятии развернут дублирующее производство машинокомплектов Ка-226Т.

### **«Аэрофлот» увеличит количество российских самолетов в парке до 40 процентов**

[lenta.ru](http://lenta.ru)\_17.03.2017

Через пять лет самолеты отечественного производства могут составить примерно 40 процентов парка «Аэрофлота». Однако продукция российского авиапрома должна быть конкурентна на мировом рынке. Об этом в четверг, 16 марта, заявил генеральный директор авиакомпании Виталий Савельев в интервью телеканалу «Россия 24».

«У нас уже летает 30 самолетов Sukhoi Superjet. Мы готовы подписать контракт еще на 20 дополнительных, и плюс 50 МС-21. То есть 100 отечественных самолетов в компании. К 2023 году они составят около 40 процентов парка», — подчеркнул Савельев.

По его словам, если все поставки будут выполнены, это более чем достаточно для «Аэрофлота». Ставить задачу перевести за 10-15 лет российские компании полностью на самолеты отечественного производства означает вводить искусственные ограничения, что, убежден Савельев, контрпродуктивно.

Савельев привел в пример зарубежных авиаперевозчиков: у европейского лоукостера Ryanair — 100 процентов парка «боинги», у Air France-KLM — «боингов» более половины, а у американских United или Delta — более 30 процентов парка европейские Airbus. Гендиректор «Аэрофлота» согласен с тем, что России нужна современная авиапромышленность, выпускающая качественные самолеты. Однако реальность такова, что сегодня только импортный самолет может выдержать 15 часов полета в сутки, напомнил Савельев.

Позиция «Аэрофлота» и других российских авиакомпаний такова — если отечественная промышленность предлагает самолет, то нам важно понимать, насколько эта машина соответствует мировым стандартам. «Ведь мы же конкурируем на мировом рынке», — подчеркнул Савельев.

## **ОАК разрабатывает перехватчик взамен МиГ-31**

rns.online\_17.03.2017

Работы по созданию высотных перехватчиков нового поколения, которые в перспективе придут на смену самолетам МиГ-31, продолжаются и не только в РСК «МиГ», сказал RNS генеральный конструктор — вице-президент по инновациям ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) Сергей Коротков.

«Конструкторы над этой темой работают», — сказал Коротков, отвечая на вопрос о перспективах создания новых высотных перехватчиков.

По его словам, «министерство обороны говорит, что такой самолет нужен».

Коротков отметил, что в данной работе задействована не только корпорация «МиГ», которая в свое время создала первый советский самолет 4-го поколения — МиГ-31, но и другие конструкторы ОАК. «Каждое конструкторское бюро не останавливается в своем развитии, тем более в тех направлениях, в которых оно имеет наивысшие компетенции», — добавил генконструктор.

Он не стал говорить о характеристиках будущих высотных истребителей и их вооружении, ссылаясь на закрытость темы.

Ранее сообщалось, что в России может быть создан высотный истребитель-перехватчик МиГ-41, который придет на смену МиГ-31.

Светлана Савицкая рассказывала журналистам, что программа восстановления парка высотных перехватчиков МиГ-31 в составе Воздушно-космических сил позволит оставить их в боевом строю как минимум на 15 лет. «Эти машины минимум 15 лет будут обеспечивать нашу безопасность. Без этих машин Север и Дальний Восток не защищены. Одними ракетами безопасность не решишь», — сказала Савицкая.

## **«Аэрофлот» ожидает подписания соглашения с ГСС о поставках 20 самолетов SSJ-100 на авиасалоне МАКС**

rns.online\_17.03.2017

«Аэрофлот» ожидает подписания соглашения с ГСС о поставках 20 самолетов SSJ-100 на авиасалоне МАКС, сказал журналистам гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в кулуарах съезда РСПП.

«Нет, не подписан (договор на поставку 20 SSJ-100. — RNS). Вопрос за ГСС. Для того, чтобы подписать договор на следующие 20 машин, мы должны пройти внутрикорпоративные процедуры — совет директоров, скорее всего, понадобится решение общего собрания акционеров, потому что крупная сделка. Поэтому вопрос пока за ними. Им направлены письма потому, что мы хотим это подписать на авиасалоне МАКС и мы надеемся, что мы успеем. Пока мы не получили от них (ГСС. — RNS) ответа», — сказал он.

Условий он не раскрыл, отметив, что это «коммерческая тайна». «Условия будут приемлемые для обеих сторон», — сказал Савельев.

Ранее президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, ГСС входит в ее состав) Юрий Слюсарь говорил журналистам, что в середине года планирует подписать контракт на поставку «Аэрофлоту» 20 самолетов SSJ-100.

«Условия раскрывать не могу. Контракт будет в этом году подписан с участием ГТЛК. В производственном плане у нас в этом году уже стоит поставка 12 SSJ "Аэрофлоту"», — сказал он, отметив, что у «Аэрофлота» процент SSJ в парке растет.

«В середине года подпишем (контракт на поставку 20 самолетов. — RNS), во втором полугодии поставим. "Аэрофлоту" 12 самолетов в этом году и восемь — в следующем», — говорил он.

## **Глава «Аэрофлота» выступил против искусственных ограничений на закупку иностранных самолетов**

rns.online\_17.03.2017

Глава «Аэрофлота» Виталий Савельев выступил против искусственных ограничений на закупку иностранных самолетов.

«Только импортный самолет может выдержать 15 часов полета в сутки. Если мы возьмем United или Delta, американские компании, у них более 30% в парке — европейские самолеты, Airbus. Искусственные ограничения в данном вопросе контрпродуктивны. Их нельзя делать. Другое дело, что у нас должна быть отечественная промышленность и у нас должны быть качественные машины», — сказал Савельев в интервью «России 24», комментируя закупки Boeing в парк лоукостера «Победа».

По его словам, в данном вопросе возникает дилемма.

«Есть авиационная промышленность, которая должна производить самолеты. И "Аэрофлот" это четко понимает. Вы знаете, что у нас уже летает 30 самолетов Sukhoi Superjet. Мы готовы подписать контракт еще на 20 дополнительных, и плюс 50 MC-21, то есть 100 (отечественных. — RNS) самолетов в компании. К 2023 году они составят около 40% парка, если все поставки будут выполнены. Это более чем... Если мы возьмем аналоги на европейских рынках, например Ryanair, европейский лоукостер, у них 100% — американские "Боинги". У Air France-KLM более 50% — "Боинги"», — заключил он.

## **ОАК намерена ускорить выполнение контрактов**

rns.online\_17.03.2017

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) считает необходимым ускорить работу с партнерами по подготовке контрактов, а также по выполнению обязательств, сказал RNS генеральный конструктор — вице-президент по инновациям ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) Сергей Коротков.

«Любая длительная процедура формирования контрактных документов, долгого производства, проектирования приведут к дороговизне этих проектов, которые становятся неконкурентоспособными. Сегодня, в моем понимании, реализация проекта от заключения контракта до поставки самолета не должна превышать 18–20 месяцев», — сказал Коротков, который принял участие в открытии школьного образовательного авиационного кластера в технополисе «Москва».

Он отметил, в частности, что сегодня у потенциальных заказчиков есть интерес к корабельному истребителю МиГ-29К/КУБ. «Мы представили базовый самолет. На этой основе можно реализовать и другие проекты с учетом пожеланий заказчика», — сказал генконструктор.

Ранее сообщалось, что МиГ-29К победил в конкурсе на комплектование авиакрыла авианосца «Викрамадитья» и перспективного авианосца INS Vikrant ВМС Индии. В 2004 году Индия заключила контракт на разработку и поставку 16 палубных истребителей (4 МиГ-29КУБ, 12 МиГ-29К). Контракт предусматривал опцион на 30 МиГ-29 со сроком поставок до 2015 года. В 2010 году был подписан второй контракт на поставку ВМС Индии 29 МиГ-29К.



## Президент Молдавии анонсировал курс на стратегическое партнерство с Россией

rns.online\_17.03.2017

Президент Молдавии Игорь Додон накануне провел встречу с генсоветом бизнес-ассоциации «Деловая Россия», рассказал RNS член генсовета бизнесменов Игорь Чайка.

«До руководства "Деловой России" хотели донести информацию о том, что Молдова открыта для российского бизнеса и российских инвестиций, — пересказал Чайка содержание беседы с Додоном. — Предлагали различные отраслевые направления для инвестиций, рассказывали про меры поддержки инвестпроектов. В целом, это новый политический курс на стратегическое партнерство с Россией».

По словам бизнесмена, у властей Молдавии есть pipeline инвестиционных проектов, которые могут быть предложены российскому бизнесу, но «пока он не окончательно сформулирован». В частности, обсуждалось возможное участие российских инвесторов в сельском хозяйстве Молдавии, логистических проектах, туризме, девелопменте, IT-секторе и банковской индустрии.

«Разговор произвел очень хорошее впечатление, — резюмировал Чайка. — Президент Молдовы — деловой, конкретный и действительно хочет новых добрых и полноценных во всех направлениях отношений с Россией».

В пятницу Додон встретится с президентом России Владимиром Путиным. Также лидер Молдавии примет участие в форуме деловых кругов России и Молдавии для обмена контактами, идеями и предложениями по сотрудничеству. В форуме участвуют более 50 бизнесменов из двух стран.

## До 2-3 мая за курсом рубля можно не следить

rg.ru\_17.03.2017

### **Агван Микаелян, член Совета директоров компании "Финэкспертиза":**

- Сегодня официальный курс рубля, скорее всего, будет следовать за немного укрепившейся нефтью, соответственно, можно ожидать его небольшого роста по отношению к доллару и евро в рамках индексной сессии Московской биржи.

При этом до 2-3 мая, даты, когда будет очередное заседание ФРС, на котором может быть принято решение о ставке, за курсом рубля можно практически не следить. Хотя, с другой стороны, есть три фактора, которые до этой даты будут все-таки оказывать некоторое влияние на национальную валюту.

Первый - в ближайшее время наступит налоговый период, который всегда серьезно подстегивает валютный рынок, укрепляя рубль. Второй - данные по стоимости нефти. И третий фактор - самый крупный игрок на валютном рынке - государство, которое делает валютные интервенции.

И все же до мая в целом я не ожидаю глобальных скачков, скорее всего, они будут в размере рубль - полтора к доллару. На сегодня, по сути, это уровень волатильности, уровень ежедневных колебаний, который ни у кого уже не вызывает никаких сердечных "курсовых" приступов.

Вчера рубль уверенно укреплялся в течение всего торгового дня. Утром - в рамках индексной сессии. И далее - поддерживаемый стоимостью нефти, которая укрепилась за уровень в 52 доллара за баррель.

Официальный курс доллара на сегодня, 17 марта, составляет 58 рублей 24 копейки за единицу американской валюты (ослабление на 87 копеек). За один евро дают 62,48 рубля (ослабление на 36 копеек).

## ЦБ РФ в Китае: мы открылись

rg.ru\_16.03.2017

### **Сможет ли союз рубля и юаня конкурировать с союзом доллара и евро?**

Банк России завершил создание условий для размещения российского долга в юанях. Это означает, что Россия сможет привлекать деньги в Азии, тем самым компенсируя нехватку доступа на западные рынки капитала из-за санкций.

В Москве 22 марта будет открыт юаневый расчетный центр в АйСиБиСи Банке, учредителем которого является крупнейший китайский коммерческий банк ICBC. Он заключил специальное соглашение с Народным банком Китая, став его уполномоченным банком в России.

Об этом рассказали заместитель председателя Банка России Дмитрий Скобелкин и первый зампред Народного банка Китая И Ган на открытии в Пекине первого в новейшей истории зарубежного представительства Банка России.

Китай - наш основной торговый партнер, и открытие клирингового центра позволит, с одной стороны, подстегнуть активность китайского бизнеса в России, с другой - станет каналом для поступления в страну юаневой ликвидности, которая, в частности, будет использоваться китайскими инвесторами для покупки облигаций федерального займа (ОФЗ), выпущенных в китайской валюте.

Московский ICBC станет первым китайским банком, представленным в РФ, который сможет учитывать ценные бумаги, - его лицензия позволит инвесторам из Пекина напрямую покупать ОФЗ в юанях.

О планах дебютного "китайского" выпуска облигаций в эквиваленте миллиарда долларов российский минфин говорил с 2015 года. Цель - протестировать инфраструктуру и дать ориентир стоимости российского риска на азиатских рынках. После этого выпускать облигации в юанях смогут и российские компании, привлекая более дешевое, чем в России, финансирование.

Спрос китайских инвесторов на российские бумаги гарантирован. Последний раз минфин выпускал евробонды под 3,99 процента, а рублевые облигации федерального займа торгуются по 8-8,5 процента. Доходность по ОФЗ в юанях будет лежать где-то посередине, при этом сейчас китайские бумаги приносят доход на уровне 2,6-2,7 процента. Конкурентоспособность российских облигаций очевидна.

Однако Китай борется с оттоком капитала, поэтому китайским инвесторам нужно разрешение на покупку ценных бумаг за рубежом. Руководство Китая уже заявило, что принципиально поддерживает приобретение российских облигаций, но еще предстоит договориться о конкретных инвестиционных квотах.

Кроме того, как рассказал "Российской газете" Дмитрий Скобелкин, Россия и Китай завершают подготовку к заключению меморандума о биржевой торговле золотом. По его словам, Народный банк Китая, который обладает крупнейшими в мире золотовалютными резервами, подтвердил свою заинтересованность в российских поставках. В прошлом году наше золото прошло сертификацию на Шанхайской бирже.

Сейчас стороны согласовывают детали меморандума, параллельно прорабатывается механизм его реализации, отметил заместитель председателя ЦБ.

Для Китая открывшееся представительство Банка России стало восьмым, созданным иностранными центральными банками. Представительство должно способствовать развитию сотрудничества России и Китая в финансовой сфере, которое в последнее время быстро набирает обороты. Оно будет содействовать увеличению расчетов в национальных валютах (сейчас они более чем на 80 процентов производятся в долларах), защищать интересы российских банков и некредитных организаций на китайском рынке.

В Китае уже работают 8 представительств российских банков и один филиал, 64 российских банка имеют корсчета в китайских банках.

### **"Мир" и UnionPay начнут выпуск совместных карт в апреле - июне**

К тому времени, когда бюджетников и пенсионеров начнут переводить на карты платежной системы "Мир", российские банки освоят выпуск совместных карт "Мир"-UnionPay.

Первые такие карты появятся во втором квартале 2017 года, рассказала директор Департамента национальной платежной системы Банка России Алла Бакина "Российской газете".

Проблема использования карт "Мир" за рубежом решена за счет кобейджинговых программ с международными платежными системами.

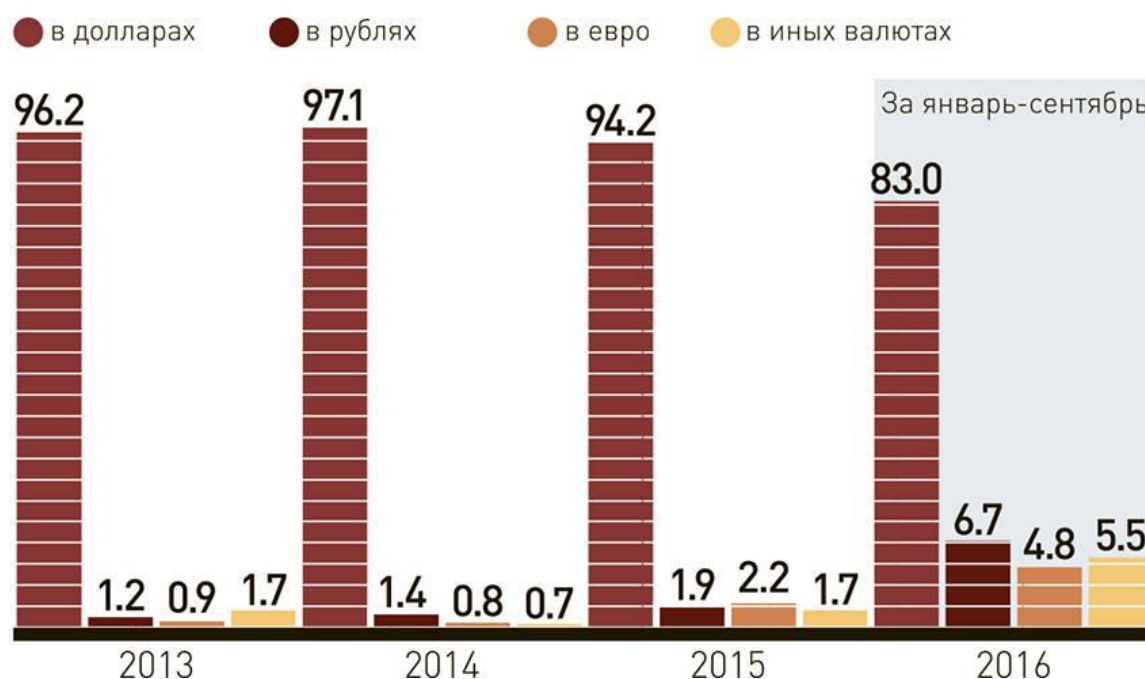
Уже выпущены карты "Мир"-Maestro и "Мир"-JCB, подписаны соглашения о выпуске кобейджинговых карт "Мир"-AmEx и "Мир"-UnionPay. В России они будут работать по правилам платежной системы "Мир", а за рубежом - по правилам международных платежных систем.

Пользователь будет избавлен от необходимости носить с собой две карты - международную и национальную, имея карту с одним номером, одним пин-кодом, отметила Алла Бакина.

Эмиссия "Мира" превысила три миллиона, а в планах - выпуск до конца года более 20 миллионов национальных платежных карт. "Банкам мы предоставили выгодные тарифы, чтобы им было интересно развивать национальную платежную карту", - сообщил Сергей Радченков, коммерческий директор НСПК, оператора платежной системы "Мир".

### СТРУКТУРА РАСЧЕТОВ РОССИИ И КИТАЯ ПО ВНЕШНЕТОРГОВЫМ ДОГОВОРАМ, %

Источник: Банк России



План-2025 объявлен конфиденциальным  
kommersant.ru\_17.03.2017

Вчера в отеле Ritz-Carlton прошло ключевое мероприятие Недели российского бизнеса — съезд РСПП. Вновь — с участием Владимира Путина. У предпринимателей, встревоженных заявлениями Минфина о готовящемся нефтегазовом маневре, было много вопросов по поводу будущих действий властей. В РСПП намеревались использовать Неделю бизнеса в качестве площадки для обсуждения готовящегося сейчас Белым домом плана ускорения экономики до темпов выше среднемировых. Этого, однако, не получилось — первый вице-премьер Игорь Шувалов заявил, что программа "еще не в той форме", чтобы представлять ее бизнесу в присутствии прессы. Владимир Путин идею преждевременности освещения плана в СМИ поддержал, пояснив, что, пока у правительства нет общего решения, варианты реформирования министрам широко обсуждать не стоит.

До приезда президента члены РСПП в рамках, как выразился глава союза Александр Шохин, "правительственного часа" еще раз услышали предложения Минфина по налоговому маневру: снижение ставки страховых взносов с 30% до 22% и увеличение НДС с 18% до 22%. Глава ведомства Антон Силуанов вновь предупредил бизнес, что такой маневр спровоцирует разовый скачок инфляции.

Но маневр лишь часть готовящегося правительством плана ускорения экономики. Весьма скупо подробности документа раскрыл глава Минэкономки Максим Орешкин. Он сообщил, что главным драйвером ускорения роста должны стать частные инвестиции. Это, по его словам, и есть "базовая идея всего плана". Из частностей — Минэкономки предлагает упростить возмещение НДС для компаний и отменить ограничения на перенос на будущее убытков, связанных с амортизацией. Министр порадовал предпринимателей сообщением, что большая часть их предложений (ранее ТПП, РСПП, "Деловая Россия" и "Опора России" отправили в правительство свои наработки к плану-2025) "в том или ином виде" вошла в проект плана. В заключение он пригласил собравшихся принять участие в работе десяти созданных при министерстве рабочих групп по подготовке плана.

Пока Владимир Путин принимал в Александровском зале Кремля верительные грамоты у послов иностранных государств и опаздывал на съезд, у главы Центра стратегических разработок Алексея Кудрина и бизнес-омбудсмена Бориса Титова была возможность представить свои экономические программы. Выслушав обоих, Александр Шохин поделился мыслью, что, пока разные команды будут представлять свои предложения, не пытаясь их состыковать, у власти всегда будет возможность не прислушиваться к бизнесу. "Поэтому мы, четыре бизнес-объединения, договорились, что не станем писать программы, а будем представлять консолидированные предложения",— объявил господин Шохин. После этого он попросил первого вице-премьера Игоря Шувалова, "пока президент готовится к выступлению", все же рассказать о работе над планом-2025.

Сорвав аплодисменты шутивным "ну вы и разводчик", Игорь Шувалов на сцену вышел, но подробностей плана не сообщил. "Мне не очень удобно выступать, перед тем как приедет президент... Я хотел что-то такое рассказать, как мы готовим с Орешкиным и Силуановым программу, но боюсь, мне нечего сказать, поскольку все, что скажу, будет носить конфиденциальный характер. Я с членами бюро РСПП могу поделиться, но с прессой — вряд ли",— улыбаясь, сказал Игорь Шувалов. "Пресса, заткните уши",— приказал в надежде узнать хоть что-то Александр Шохин. Но Игорь Шувалов был непреклонен: программа, по его словам, "не в такой форме, чтобы представить ее широкой публике". Он отметил, что документ, который представят в мае (срок выполнения поручения президента), будет, скорее всего, носить "общий характер, а детали будут готовы к октябрю-ноябрю". "Тогда это будет добросовестная и хорошая работа, и она будет уже проверена и обсуждена с вами",— обнадежил первый вице-премьер. Он пояснил, что "получили на днях замечание от президента, что нечего, не согласовав сами подходы к налоговым законам, выносить на публику, будет ли это повышение до 21% или 22%". "Потому что нет по этому поводу общественного согласия, да и у правительства еще нет понимания, как лучше реформировать",— подытожил Игорь Шувалов.

Приехавший наконец Владимир Путин заявил, что видит в бизнесе важного, эффективного и надежного партнера, и продолжил тему открытости дискуссии, на которую так надеялись члены РСПП. "Вопрос не в дискуссии на профессиональном уровне — она, конечно, должна быть открытой,— вопрос в том, что я, например, считаю преждевременным обсуждение этого в средствах массовой информации, пока нет общего решения, в том числе выработанного вместе с вами",— объяснил президент. "А то, что я вчера об этом поговорил, а вы уже здесь это рассказываете, говорит о том, что у нас продолжают утечки. Но ладно, мы люди свои, мы понимаем, о чем говорим",— улыбнувшись, добавил президент, обращаясь то ли к Игорю Шувалову, то ли к участникам съезда.