

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

На ФГК и ОАО РЖД жалуются энергокомпании "Газпрома"
kommersant.ru_10.04.2017

Производитель вагонов Greenbrier и лизинговая компания Mitsubishi стали партнерами
i-mash.ru_07.04.2017

Индия создаст независимого регулятора железнодорожных перевозок
rzd-partner.ru_07.04.2017

Крюковский вагоностроительный завод потребовал внести изменения в тендерную документацию «Укрзалізниця»
rzd-partner.ru_10.04.2017

Струнные технологии в Индии притянули нового партнера
rzd-partner.ru_07.04.2017

"Трансмаш" построит "ТрансКонтейнеру" 800 вагонов-платформ
i-mash.ru_07.04.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Эксперты обсудили на «Мотовилихе» вопросы эффективности бурения
i-mash.ru_10.04.2017

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

СМИ узнали о планах «Лукойла» продать все АЗС в России
lenta.ru_07.04.2017

Россия разочаровалась в сделке с ОПЕК
lenta.ru_10.04.2017

Михеевский ГОК пропишут в Атлантике
kommersant.ru_10.04.2017

Газпром и ЭТЗ обсудили перспективы дальнейшего взаимодействия
metallinfo.ru_10.04.2017

Металлоинвест строит комплекс по приему концентрата на МГОКе
metallinfo.ru_10.04.2017

ОМК и Газпром развивают сотрудничество
metallinfo.ru_10.04.2017

Якутуголь приобрел новые грохоты для обогатительной фабрики
metallinfo.ru_10.04.2017

Работники НЛМК примут участие в финале Национального чемпионата WorldSkills Russia-2017

metallinfo.ru_10.04.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AUTOMOTIVE INDUSTRY**

«КАМАЗ» принял участие в техническом конгрессе VDA

kamaz.ru_06.04.2017

Hyundai и Kia отзовут 1,5 млн автомобилей в США и Южной Корее из-за проблем с двигателями

rns.online_07.04.2017

В Казахстане началась серийная сборка Chevrolet Niva

rns.online_10.04.2017

Минпромторг провел переговоры с японскими производителями автокомпонентов

minpromtorg.gov.ru_10.04.2017

Выручка КамАЗа за первое полугодие выросла

i-mash.ru_10.04.2017

Ключевые показатели парка грузовых автомобилей в России

autostat.ru_07.04.2017

Ford Kuga в I квартале впервые стал бестселлером марки в России

autostat.ru_10.04.2017

Renault начнет экспорт автомобилей российского производства в страны Персидского залива

autostat.ru_08.04.2017

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AEROSPACE INDUSTRY**

Кто погубил российскую космическую отрасль

lenta.ru_10.04.2017

На производственных площадках ОАК обсудили перспективы развития программ военно-транспортной авиации

i-mash.ru_10.04.2017

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА **ECONOMIC POLICY**

Администрация президента предлагает Минфину не спешить

kommersant.ru_10.04.2017

Повышение пенсионного возраста даст прибавку ВВП

kommersant.ru_10.04.2017

Автоматизированный сбор данных о выбросах откладывается на 2019 год

kommersant.ru_10.04.2017

НИОКР **R&D**



В России открылся первый Центр виртуального проектирования
i-mash.ru_07.04.2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**На ФГК и ОАО РЖД жалуются энергокомпании "Газпрома"**

kommersant.ru_10.04.2017

Как выяснил "Ъ", энергокомпании "Газпром энергохолдинга" (ГЭХ) обвинили Федеральную грузовую компанию (ФГК) ОАО РЖД в завышении цен на перевозку угля. По их оценке, это привело к росту их расходов: отказаться от закупки зимой они не могли, а вернуть прежние цены ФГК отказалась. В итоге ФАС приобщила энергетиков к числу заявителей в антимонопольном деле в отношении ФГК и ОАО РЖД. В ФГК заверяют, что на нее приходится лишь 20% перевозок угля для энергокомпаний ГЭХ, а эксперты считают, что в перевозке угля ФГК можно считать маркетмейкером, но не доминирующим игроком.

ФАС в пятницу рассмотрела дело в отношении ФГК и ОАО РЖД, и, как стало известно "Ъ", в число заявителей вошли и энергокомпании "Газпром энергохолдинга" ТГК-1, ОГК-2, и "Мосэнерго". Энергетики обвинили ФГК в завышении цен на перевозку угля. В ФАС подтвердили поступление обращений.

ФАС завела дело в отношении ФГК и ОАО РЖД в ноябре 2016 года по жалобе двух щебеночных карьеров, подозревая оператора в монопольно высокой цене на предоставление полувагонов (см. "Ъ" от 19 ноября). Как третьи лица привлечены Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина, Новая перевозочная компания (НПК, входит в Globaltrans), СУЭК, "ВЭБ-лизинг".

Как сообщили "Ъ" в ГЭХ, перед началом отопительного сезона-2016/17 ФГК уведомила об увеличении ставок на вагоны поставщиков угля для ТЭС холдинга (Апатитская ТЭЦ ТГК-1, ТЭЦ-22 "Мосэнерго", Череповецкая и Рязанская ГРЭС ОГК-2). Поставщики попросили ГЭХ поднять транспортную составляющую в стоимости угля на 7-11%. "Информация от поставщиков угля позволила предположить, что с высокой долей вероятности положение ФГК на рынке услуг по предоставлению вагонов отвечает признакам доминирующего,— говорят в холдинге.— В частности, иные операторы при установлении ставок на аренду вагонов ориентируются на ставки ФГК". Генераторы отвечают за надежное энергоснабжение и не могли отказаться от поставок в связи с ростом транспортной составляющей, поясняют в ГЭХ, добавляя, что пытались урегулировать ситуацию, но в ФГК "отказались от сохранения ставок на уровне первого полугодия 2016 года". В результате в первом квартале рост транспортных расходов составил 16-23%, уточняют в ГЭХ, говоря, что обратились в ФАС только после отказа ФГК от переговоров.

В ФГК подтвердили, что в деле появилась жалоба ГЭХ.

"Компания не может оценить истинной причины появления документа,— говорят в ФГК,— так как не имеет договорных отношений с "Мосэнерго", ОГК-2 и ТГК-1. Насколько нам известно, компании приобретают энергоресурсы у определенных на конкурсе поставщиков, те выбирают экспедиторов, которые и определяют оператора". ФГК не имеет возможности прокомментировать, где и в каком объеме в этой цепочке изменились ценовые условия и кто из участников "спекулирует сложившейся ситуацией". Доля вагонов ФГК в перевозках угля для ГЭХ в 2016 году — не более 20%, говорят в компании-операторе, считая, что "это дополнительно подтверждает безосновательность жалобы". ФГК заинтересована в прямом контракте с ГЭХ, но "к сожалению, обращений ТГК-1, ОГК-2 или "Мосэнерго" не получила".

Глава "Infoline-аналитики" Михаил Бурмистров подтвердил, что на спотовом рынке было два повышения стоимости перевозки угля в полувагонах — в сентябре--октябре 2016 года на 15-20% и в феврале--марте 2017 года на 5-10%. Вагонная составляющая выросла с 500-600 руб. до 1,2-1,3 тыс. руб. за вагон в сутки. Но, считает он, будучи маркетмейкером, ФГК не является доминирующим игроком. Ее доля в перевозке угля — 23% в 2016 году и 22% в январе--феврале этого года, тогда как у ПГК — 14,5% и 13,5% соответственно. Во внутрироссийских перевозках угля доля ФГК снизилась с 24% в 2016 году до 21,5% в начале 2017 года, у ПГК — с 20,1% до 18,5%. Цены растут на фоне роста погрузки, и ОАО РЖД ожидает роста вагонной составляющей по полувагонам до 1,5 тыс. руб. в сутки, отмечает эксперт.

По мнению господина Бурмистрова, потребители могут присоединиться к делу только как наблюдатели: уголь на ТЭС идет на условиях СРТ (со включенной в цену доставкой), и о доле цены перевозки в стоимости топлива знает только грузоотправитель. Источник "Ъ", знакомый с ходом заседания в ФАС, замечает, что ТГК-1 и ОГК-2

заявляли, что "не располагают информацией о долях рынка ФГК и ценах конкурентов", но "в их жалобе заявлено о монополюно высоких ценах оператора со ссылкой на материалы дела, которые до заседания не были доступны третьим лицам".

Производитель вагонов Greenbrier и лизинговая компания Mitsubishi стали партнерами

i-mash.ru_07.04.2017

Американский производитель универсального железнодорожного подвижного состава Greenbrier подписал меморандум о взаимопонимании с японской лизинговой компанией Mitsubishi UFJ Lease & Finance (MUL) о расширении сотрудничества в Северной Америке.

Совокупная стоимость сделки превышает \$1 млрд.

MUL намерена в ближайшие несколько лет увеличить свой парк сдаваемых в лизинг вагонов с 5 тыс. до 25 тыс. единиц. Компания берет на себя обязательство закупить у Greenbrier 6 тыс. новых вагонов в период до 2020 года, и в период до 2023 года MUL обязуется закупать новые вагоны исключительно у Greenbrier.

В дополнение к покупке нового подвижного состава MUL намерена расширять свой парк за счет б/у вагонов, принадлежащих Greenbrier.

В соответствии с меморандумом, для управления вагонным парком MUL компании создадут совместное предприятие. Совместному оператору будут переданы и те 5 тыс. вагонов MUL, которые сейчас находятся в управлении Greenbrier.

Индия создаст независимого регулятора железнодорожных перевозок

rzd-partner.ru_07.04.2017

Кабинет министров Индии одобрил предложение о создании независимого регулятора железнодорожных перевозок, который будет отвечать за установление тарифов на грузовые и пассажирские перевозки на сети индийских железных дорог и обеспечивать равные условия для операторов и инвесторов, сообщает ТАСС.

Создание Управления развития железных дорог (Rail Development Authority - RDA) призвано повысить инвестиционную привлекательность железнодорожной отрасли за счет реализации системной и последовательной политики, также и в периоды смены правительства.

Создание регулятора планируется на четвертый квартал 2017 года. Предполагается, что в результате этого решения вырастут тарифы на пассажирские перевозки, которые субсидируются государством на протяжении многих десятилетий.

RDA должно будет в первую очередь уделить внимание решению проблемы огромного дисбаланса доходности ИЖД от пассажирских и грузовых перевозок. Согласно исследованию, проведенному по заказу Министерства железных дорог в 2015 году (2015 White Paper on Indian Railways), показатель доходности пассажирских перевозок в Индии является одним из самых низких в мире - 0,01 доллара США за пассажира за километр. Для сравнения в Китае этот показатель равен 0,027 доллара, в России - 0,067 доллара, в Японии - 0,094 доллара, в Германии - 0,062 доллара.

Показатель доходности грузоперевозок ИЖД, напротив, является одними самых высоких в мире - 0,01 доллара за тонно-километра, по сравнению с 0,0058 долларов в Китае, 0,0075 долларов в России и 0,0051 долларов в США.

Таковыми данными располагают в ведомстве, источник информации для расчетов не уточняется.

По итогам прошедшего финансового года убытки ИЖД от пассажирских перевозок оценивались в 320 млрд рупий (4,9 млрд долларов).

Крюковский вагоностроительный завод потребовал внести изменения в тендерную документацию «Укрзализныци»

rzd-partner.ru_10.04.2017

Антимонопольный комитет Украины отреагировал на обращение Крюковского вагоностроительного завода относительно нарушений законодательства со стороны ПАО «Укрзалізниця» при закупке шести дизель-поездов для осуществления региональных пассажирских перевозок в трехвагонных составах.

Как сообщила государственный уполномоченный в Антимонопольном комитете Агия Загребельская, по поступившей информации от украинского производителя, требования тендерной документации прописаны заказчиком в лице УЗ таким образом, что им соответствует продукция исключительно одного единственного поставщика - АТ "ПЕСА" (Польша).

Направленная в адрес антимонопольного ведомства жалоба КВСЗ была удовлетворена, а «Укрзалізниця» должна будет внести в тендерную документацию соответствующие изменения. Изменения будут касаться количества мест первого и второго класса, типа и количества моторных вагонов и прочих параметров. В свою очередь, руководство УЗ уже успело отреагировать на подобное решение, отметив, что технические требования к дизель-поездам не были прописаны под какого-либо конкретного производителя, а условия тендера не имеют признаков дискриминационного характера, что подтвердили результаты внутренней проверки.

Струнные технологии в Индии притянули нового партнера

rzd-partner.ru_07.04.2017

Определен партнер SkyWay для реализации проекта в Индии. Как сообщил представитель Skyway Technologies Co., им стала компания Tenaci Engineering India.

Tenaci Engineering India занимается созданием транспортных сетей, инжинирингом, консалтингом и стратегическим развитием отрасли. У нее имеется опыт реализации международных проектов, в том числе в Нидерландах, Индии и Франции.

Индийский партнер считает, что технологию SkyWay следует внедрять прежде всего не в столице, а в регионе. Первым, где стартует проект, станет город Ранчи (штат Джаркханд).

В Tenaci Engineering India назвали объем инвестиций, которые необходимо вложить в строительство струнной системы: 58 млрд рупий (около \$890 млн по курсу на сегодня). Вместе с тем, представитель индийской стороны Хариш Мехта сообщил, что ранее объявленный вариант создания дороги SkyWay к резиденции Далай-Ламы в Джармсале также вполне осуществим. Однако это вопрос более отдаленной перспективы. Также были озвучены детали трехстороннего инвестиционного соглашения, которое было подписано в феврале после нескольких месяцев работы с индийской промышленно-инвестиционной группой. Итак, уточненный вариант проекта состоит из трех частей.

Все начнется с городского тестового участка в городе Ранчи. Затем появится участок скоростного транспорта длиной в 125 км, который соединит столицу штата с его крупнейшим городом – Джамшедпуром. И наконец будет реализован проект создания транспортной система столицы штата.

Старт коммерческой эксплуатации проекта запланирован в 2020 году. Комплекс струнных технологий в штате Джаркханд должен создать около 1 тыс. новых рабочих мест.

Напомним, что сотрудничество SkyWay с Индией установилось в сентябре 2016 года – после визитов в эту страну президента группы компаний SkyWay Анатолия Юницкого. Он обещал создать эффективный и относительно экономичный вид скоростного пассажирского сообщения с подвешенными на струнах юнибусами.

"Трансмаш" построит "ТрансКонтейнеру" 800 вагонов-платформ

i-mash.ru_07.04.2017

ОАО «Трансмаш» и ПАО «ТрансКонтейнер» заключили контракт на поставку 800 вагонов-платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров и лесных грузов. Общая стоимость подвижного состава - 1,68 млрд. рублей. В соответствии с условиями тендера платформы будут поставлены заказчику в период с апреля по ноябрь 2017 г.

Платформа модели 13-9744-02 позволяет перевозить как 20 и 40- футовые контейнеры, так и лесоматериалы длиной от 3 до 13,2 м., а также пакеты листового металла. Ведется работа по расширению перечня

перевозимых грузов, в том числе стальных труб диаметром от 350 до 1200 мм с полиэтиленовым покрытием и без него. Возможность перевозки широкой номенклатуры грузов исключает порожний пробег платформ.

Отличительными моментами в конструкции платформы являются установка гребенок на полу платформы, предназначенных для предотвращения смещения лесоматериалов при соударении, увязочных скоб, а также откидных фитинговых упоров, необходимых для крепления крупнотоннажных контейнеров. В конструкции применены откидные фитинговые упоры сквозной конструкции, которые в отличие от широко распространенных упоров «чашечного» типа (углублений на раме) при загрязнении в летнее время и обледенении зимой не приводят к изломам петель упоров при установке их в рабочее положение.

Конструкция вагона обеспечивает усталостную прочность в течение всего срока службы - 32 года.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Эксперты обсудили на «Мотовилихе» вопросы эффективности бурения

i-mash.ru_10.04.2017

Конференция, посвящённая перспективам развития технологий бурения и производства нефтепромыслового и бурового оборудования, состоялась 6 апреля на «Мотовилихинских заводах». Участниками стали представители буровых и сервисных компаний из разных регионов России.

В рамках конференции состоялись круглые столы, во время которых буровики обсудили широкий круг вопросов: начиная от практики использования толстостенных бурильных труб длиной 12,5 м, актуальности внутримономерных покрытий, премиальных замков второго поколения и высокопрочных труб и заканчивая новыми требованиями к буровому оборудованию, которые было бы интересно отразить в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах.

В свою очередь «Мотовилиха» продемонстрировала гостям производство утяжелённых бурильных и ведущих труб, начиная отковки заготовок на радиально-ковочной машине до механической обработки и выпуска готовой продукции. Предприятие изготавливает широкую номенклатуру, включая немагнитные утяжелённые и толстостенные бурильные трубы и составные ведущие бурильные трубы длиной до 28 м. Гости конференции отметили высокое качество выпускаемой продукции.

Специалисты «Мотовилихинских заводов» рассказали участникам конференции о своих последних проектах и разработках: увеличении объёма выпуска толстостенных бурильных труб (ТБТ), освоении производства немагнитных сталей для нефтяной отрасли и серийном производстве составных ведущих бурильных труб квадратного сечения (ВБТС), которое «Мотовилиха» запустила одной из первых в России.

Особый интерес вызвали проекты предприятия по созданию высокотехнологичного производства. Среди них роботизированная установка глубокого управляемого сверления (РУГУС), позволяющая контролировать и корректировать положение сверла в реальном времени при сверхглубоком сверлении, погружной бесштанговый электронасосный агрегат (ПБНЭА), предназначенный для добычи нефти на скважинах с малым и средним дебитом, гидроресистивный перфоратор (совместный проект с Пермским национальным исследовательским политехническим университетом).

— Мы анализируем пожелания и замечания наших реальных и потенциальных заказчиков и наметим пути взаимовыгодного сотрудничества. Диалог, который у нас состоялся сегодня, даст старт новым совместным проектам и станет отправной точкой роста для нашего предприятия, технологий бурения и, не побоюсь этих слов, нефтяной отрасли в целом, — отметил Иван Костин, Советник Генерального директора «Мотовилихинских заводов».

По итогам конференции участники высказали предложение сделать её ежегодной.

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

СМИ узнали о планах «Лукойла» продать все АЗС в России

lenta.ru_07.04.2017

«Лукойл» до конца года может принять решение о продаже всех своих АЗС в России, передает [ТАСС](#) со ссылкой на источник.

По его словам, руководству компании предложили продать треть сети автозаправок тремя частями по 10 процентов в течение года или избавиться от всех российских АЗС целиком в течение ближайших двух лет. Собеседник утверждает, что руководства холдинга выбрало второй вариант.

«Сейчас компания принимает заявки от потенциальных инвесторов. Их уже три. Также подготовлены предложения для долгосрочных иностранных инвесторов», — добавил он. Источник пояснил, что доля российского бизнеса по розничной продаже топлива в общей выручке невелика, поэтому компания сосредоточится на добыче и переработке углеводородов.

В пресс-службе холдинга не стали комментировать эту информацию агентству.

В марте появилась неофициальная информация о том, что треть российских заправок «Лукойла» могут выкупить иностранцы.

В настоящее время компании принадлежит около 5,5 тысячи заправок, из которых в России расположено порядка 2,5 тысячи.

В декабре 2016 года президент «Лукойла» Вагит Алекперов заявил, что в 2017-м доходы компании упадут на 40-50 миллиардов рублей. По его оценке, это произойдет из-за роста налоговой нагрузки на нефтяную отрасль.

Россия разочаровалась в сделке с ОПЕК

lenta.ru_10.04.2017

Россия впервые выразила разочарование промежуточными итогами сделки с ОПЕК по сокращению добычи, пишет «Коммерсантъ». Хотя окончательных выводов еще нет, сделка отсутствует в прогнозах Минэкономразвития после 1 июля.

По словам вице-преьера Аркадия Дворковича, рост цен на нефть в результате соглашения оказался меньше желаемого, власти рассчитывали примерно на 55-60 долларов за баррель. При этом он оговорился, что в любом случае решение было правильным, поскольку цены стабилизировались на более высоком уровне, чем до сделки.

При заключении соглашения предполагалось, что сокращение добычи должно продолжаться, пока уровень коммерческих запасов нефти в мире не снизится до средних значений за пять лет. Однако достичь цели по запасам не удалось, а производители сланцевой нефти в США наращивают добычу быстрее ожидаемого, отмечает издание.

Кроме того, у нефтяников были планы роста добычи в 2017 году, которые из-за сделки сдвинуты на второе полугодие. Если сделку продлят, планы придется менять, что ухудшит экономику проектов. В 2017 году планировалось добыть в России 549 миллионов тонн нефти против 540 миллионов тонн в прошлом году.

«Коммерсантъ» также пишет, что выгоды сделки сомнительны и из-за неожиданно крепкого рубля — при падении цен до 45 долларов за баррель и ослаблении рубля до 65 рублей за доллар рублевая выручка компаний даже увеличится.

17 марта министр энергетики Саудовской Аравии Халед аль-Фалех заявил, что члены ОПЕК намерены продлить сделку по сокращению добычи нефти на второе полугодие 2017 года.

Следующее заседание ОПЕК состоится 25 мая в Вене. Предполагается, что на встрече производители будут обсуждать возможность продления соглашения о сокращении добычи.

ОПЕК и еще несколько государств ограничили нефтедобычу на полгода с 1 января. Соглашение было достигнуто между Россией и картелем в начале декабря 2016 года.

Михеевский ГОК пропишут в Атлантике

kommersant.ru_10.04.2017

Контроль над Михеевским ГОКом Русской медной компании (РМК) Игоря Алтушкина должен перейти к CIS Mining Development с Британских Виргинских островов (BVI). По данным источников "Ъ", пока за офшором может стоять сам господин Алтушкин, который готовится привлечь партнеров для развития ГОКа. Юрисдикция BVI удобна с точки зрения финансирования и защиты актива, а интерес могут проявить китайцы, говорят эксперты.

Правительственная комиссия по контролю за иноинвестициями одобрила приобретение компанией CIS Mining Development Limited "прав, позволяющих определять условия ведения предпринимательской деятельности АО "Михеевский ГОК"", рассказал в пятницу заместитель главы ФАС Андрей Цыганов. По его словам, иностранные инвесторы приходят, чтобы реализовать инвестпроект по развитию добычи медных руд и их обогащению, препятствий для сделки "сейчас не существует". В ФАС отказались назвать "Ъ" бенефициаров CIS Mining или группу лиц, в которую она входит, уточнив лишь, что она создана в юрисдикции BVI. В РМК сказали, что дадут комментарии после публикации решения комиссии.

Михеевский ГОК входит в РМК Игоря Алтушкина, начал работу в 2014 году, мощность — свыше 320 тыс. тонн концентрата (около 60 тыс. тонн меди) в год. В первую очередь вложено 26,8 млрд руб., инвестиции во вторую с ростом производительности в полтора раза оценивались в сопоставимую сумму.

В презентации РМК 2016 года (есть у "Ъ") указывалось, что на конец 2015 года доля группы в ГОКе — 85%, владельцы еще 15% не раскрывались, отмечалось, что первую очередь на 60% оплатили кредитами Газпромбанка, которому заложены акции АО. По данным СПАРКа и Росстата, ГОК принадлежит ООО "Капитал", которым паритетно владеют советник президента РМК Андрей Ремизов и партнер Игоря Алтушкина по УБРИП Владимир Печененко (владеет 19,99% банка).

Одобрение правительственной комиссии нужно, так как разрабатываемое ГОКом Михеевское месторождение с запасами около 1,4 млн тонн меди относится к недрам федерального значения, допуск иностранцев к ним ограничен законом. При этом два собеседника "Ъ", знакомых с бизнесом РМК, полагают, что пока CIS Mining представляет интересы Игоря Алтушкина. "Бизнесмен, очевидно, готовится разделить риски инвестирования во вторую очередь ГОКа с партнерами", — говорит один из собеседников "Ъ". Игорь Алтушкин — гражданин РФ, следует из данных УБРИП. Схема владения РМК, по презентации компании и кипрскому реестру, включает Russian Copper Company Management Ltd (Кипр) и владеющую ей Russian Copper Company Limited (BVI). Возможно, акциями последней господин Алтушкин владеет не напрямую, а через номинальных держателей. Так, именно непрягая структура владения российскими бизнесменами "Открытие Холдингом" стала причиной долгого согласования покупки алмазодобывающей "Архангельскгеолдобычи" у ЛУКОЙЛа, рассказывали источники "Ъ" (правительственная комиссия в пятницу также ее одобрила).

Адвокат Антон Титков говорит, что выбор юрисдикции BVI для сделки по ГОКу "не удивляет": "BVI наряду с Багамами и Кипром входят в тройку лидирующих юрисдикций — источников прямых инвестиций в Россию, де-факто это любимые гавани для парковки инструментов владения российскими активами российскими же владельцами". BVI — классический офшор, который дает полный набор инструментов для структурирования владения активом и сделок с ним: закрытый реестр, британское право и др., объясняет юрист. Старший юрист BGP Litigation Анастасия Евтушенко указывает, что "до эпохи деофшоризации и международного обмена информацией" BVI в связке с Кипром "повсеместно использовались бизнесом для эффективного с налоговой точки зрения владения активами". Но после введения правил КИК и прочих деофшоризационных мер в РФ, а также "в свете общемировой тенденции к прозрачности и обмену финансовой информацией настроения

безнаказанности использования офшорных структур для ухода от налогообложения сменились осторожностью», говорит юрист.

Олег Петропавловский из БКС считает, что Михеевский ГОК может заинтересовать китайцев: у них есть свободные мощности по переработке, и они активно скупают сырьевые активы. Так, китайский Highland Fund должен увеличить долю в Быстринском ГОКе "Норникеля" до 13,3%, докупив 2,66%.

Газпром и ЗТЗ обсудили перспективы дальнейшего взаимодействия metallinfo.ru_10.04.2017

6 апреля 2017 года в Москве состоялась рабочая встреча председателя правления ПАО «Газпром» Алексея Миллера и генерального директора АО «Загорский трубный завод» (ЗТЗ) Дениса Сафина

Стороны обсудили перспективы дальнейшего взаимодействия при условии обеспечения предприятием стабильно высокого уровня качества продукции.

Было отмечено, что в марте текущего года трубы большого диаметра производства Загорского трубного завода включены в реестр трубной продукции, допущенной к применению на объектах «Газпрома». Речь идет о трубах стальных электросварных прямошовных диаметром 1020–1422 мм.

Генеральный директор Загорского трубного завода Денис Сафин: «Мы с оптимизмом смотрим на развитие отношений с «Газпромом». Хотим особо отметить взвешенность решения о включении труб ЗТЗ в реестр трубной продукции. Возросшая конкуренция на данном рынке принесет пользу как «Газпрому» — крупнейшему потребителю труб большого диаметра в стране, так и поставщикам. Учитывая годовую производительность нашего завода 500 тыс. т и качество продукции, соответствующее всем российским стандартам, мы готовы участвовать в реализации крупнейших инфраструктурных проектов «Газпрома».

Металлоинвест строит комплекс по приему концентрата на МГОКе metallinfo.ru_10.04.2017

Металлоинвест приступил к строительству комплекса по приему концентрата на Михайловском горно-обогатительном комбинате (МГОК, Курская область, входит в Металлоинвест).

Для полной загрузки всех трех обжиговых машин МГОКа, производящих окатыши, нужно задействовать почти весь железорудный концентрат комбината. Однако не только михайловские окатыши, но и концентрат, особенно сушеный - зимой, востребованы российскими металлургами.

Новый комплекс будет принимать концентрат с Лебединского ГОКа (Белгородская область, входит в Металлоинвест) - там, благодаря вводу в эксплуатацию линии тонкого грохочения, появилась возможность производства дополнительных объемов высококачественного дообогащенного концентрата. В смеси с михайловским, лебединский концентрат пойдет на производство высококачественных окатышей на новой обжиговой машине (ОМ №3) Михайловского ГОКа. При этом МГОК сохранит присутствие на рынке товарного концентрата.

Схема производства следующая: железнодорожный состав концентрата по одному вагону будет поступать в корпус вагонопрокидывателя на разгрузку. Сразу же после разгрузки концентрат поступит в бак-перемешиватель, где будет соединяться с водой до образования пульпы. Затем, по трассе пульповода через корпус перекачки концентрата пульпа будет подаваться для дальнейшей фильтрации и окомкования на ОМ №3.

Ожидается, что комплекс по приему концентрата будет запущен в середине октября, к началу сезона сушки. Максимальная проектная мощность составит 240 тыс. т в месяц.

ОМК и Газпром развивают сотрудничество metallinfo.ru_10.04.2017

Состоялась рабочая встреча председателя правления Газпрома Алексея Миллера и председателя правления Объединенной металлургической компании (ОМК) Анатолия Седых.

Было отмечено, что многолетнее сотрудничество компаний носит стратегический характер. Трубная продукция ОКМ соответствует высоким стандартам и требованиям, которые предъявляет Газпром. В частности, ОКМ

является поставщиком труб для реализации ключевых газотранспортных проектов компании, в том числе для строительства газопроводов «Ухта-Торжок-2», «Сила Сибири», «Северный поток-2» и «Турецкий поток».

Алексей Миллер и Анатолий Седых обсудили перспективы развития сотрудничества, в том числе разработку и освоение производства новых видов трубной продукции в интересах Газпрома.

Якутуголь приобрел новые грохоты для обогатительной фабрики

metallinfo.ru_10.04.2017

АО ХК «Якутуголь» (входит в Группу «Мечел») приобрело новые грохоты для обогатительной фабрики «Нерюнгринская». Стоимость двух единиц оборудования составила свыше 31 млн рублей. Монтаж узлов и механизмов двух вибрационных грохотов немецкой фирмы Schenck производится в цехе обогащения отделения тяжелых сред. Новое оборудование предназначено для отмывки угля от магнетитовой суспензии и частичного обезвоживания в процессе его обогащения. После проведения пусконаладочных работ, в которых примут участие специалисты завода-изготовителя, грохоты будут введены в эксплуатацию.

Новое оборудование заменит устаревшее той же марки. Всего на фабрике установлено 18 аналогичных агрегатов. Их обновление происходит поэтапно по мере износа. «Грохоты – важная часть технологической цепочки по обогащению угля. Они позволяют добиваться высокого качества продукции, большая часть которой отправляется на экспорт. Кроме того, ввод в эксплуатацию нового оборудования снизит аварийность и уменьшит внеплановые простои», – отметил управляющий директор АО ХК «Якутуголь» Игорь Хафизов.

Работники НЛМК примут участие в финале Национального чемпионата WorldSkills Russia-2017

metallinfo.ru_10.04.2017

Работники Новолипецкого металлургического комбината, основного предприятия Группы НЛМК, выступят в финале V-го ежегодного Национального чемпионата «Молодые профессионалы» WorldSkills Russia-2017.

Отборочные соревнования за право участия в финале прошли в марте в Ленинградской области с участием 12 команд - лидеров региональных чемпионатов по компетенции «мехатроника», которая представляет собой уникальную сферу знаний, совмещающую механику, гидравлику и программное обеспечение. Липецкую область представили победители прошлогоднего областного чемпионата – сотрудники цеха по ремонту электрооборудования и систем автоматизации НЛМК Александр Лосихин и Александр Митин. В качестве тренера команды и эксперта выступил преподаватель базового учебного заведения НЛМК -Липецкого политехнического техникума Александр Ковырялов.

В упорной борьбе команда новолипчан заняла 6-е место и обеспечила себе место в финале. Он состоится 15 по 19 мая в Краснодаре с участием сильнейших команд страны.

«Движение WorldSkills на государственном уровне призвано стать движущей силой в деле популяризации рабочих профессий. Чемпионаты WorldSkills - это соревнования молодых специалистов с самыми высокими компетенциями в своих сферах. Наша компания участвует в этих престижных состязаниях с 2014 года и далее мы планируем оказывать поддержку участникам движения из числа наших сотрудников. В мае все новолипчане будут болеть за нашу команду, выступающую в финале», - сообщила директор по персоналу НЛМК Ирина Ефимчук. Свой профессионализм команда мехатроников НЛМК – выпускников Липецкого политехнического техникума уже дважды подтверждала призовыми местами на профессиональных соревнованиях высокотехнологичных отраслей WorldSkills Hi-Tech

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

«КАМАЗ» принял участие в техническом конгрессе VDA

kamaz.ru_06.04.2017

Представители «КАМАЗа» (входит в Госкорпорацию Ростех) принимают участие в 19-м Техническом конгрессе VDA-2017, который завершается сегодня в Берлине.

Организатор мероприятия – Ассоциация автомобильной промышленности Германии (Verband der Automobilindustrie, VDA), которая была создана для представления интересов производителей и поставщиков

автомобилей и автокомпонентов. Именно VDA издала ряд стандартов и рекомендаций для автомобильной промышленности, которые являются обязательными к исполнению всеми участниками рынка в Европе.

Основные вопросы, которые обсуждались участниками технического конгресса VDA, были посвящены двум темам: «Экология, энергия и электромобильность», «Безопасность автомобилей и электроника». Со своими докладами выступили руководители крупнейших предприятий – «ЦФ Фридрихсхафен АГ», «Фольксваген АГ», «Роберт Бош ГмбХ», «Даймлер АГ» и другие.

По словам главного конструктора по перспективным автомобилям Научно-технического центра Евгения Макарова, представляющего «КАМАЗ» на форуме, российской компании это мероприятие интересно по нескольким причинам. «Мы всегда следили за основными трендами в мировом автопроме, а немецкие автопроизводители традиционно занимают сильные позиции в отрасли, – отметил он. – Поэтому нам было особенно интересно поучаствовать в форуме VDA, где обсуждаются все последние тенденции». Тем более что с некоторыми представленными здесь компаниями «КАМАЗ» давно и успешно сотрудничает, например, с «Даймлером», «ЦФ Фридрихсхафен АГ». По словам Макарова, особенно камазовцев заинтересовала секция «Безопасность автомобилей и электроника».

Примечательно, что наряду с техническими вопросами на конгрессе обсуждались инициативы по внесению изменений в нормативные документы (как в отношении автопроизводителей, так и в отношении участников дорожного движения), а также вопросы по совершенствованию и развитию дорожной инфраструктуры. Рано или поздно все эти нововведения будут внедряться и у нас в стране, и «КАМАЗ», как лидер российского автопрома, должен быть к этому готов.

Hyundai и Kia отзовут 1,5 млн автомобилей в США и Южной Корее из-за проблем с двигателями

rns.online_07.04.2017

Автопроизводители Hyundai Motor и Kia Motors планируют отозвать 1,48 млн автомобилей в Соединенных Штатах, Канаде и Южной Корее из-за проблем с двигателями, сообщает Yonhap.

Отзыв может стоить компаниям сотни миллионов долларов в то время, когда Hyundai и Kia столкнулись с резким падением продаж в Китае и слабым спросом в США и Южной Корее.

В США отзыву подлежат 1,3 млн автомобилей, в Южной Корее - около 170 тыс. машин. Речь идет о таких моделях, как Sonata и Santa Fe (Hyundai), а также Kia Optima, Sorento и Sportage.

В Казахстане началась серийная сборка Chevrolet Niva

rns.online_10.04.2017

Совместное предприятие GM и «АвтоВАЗа» «GM-АвтоВАЗ» организовала сборку автомобилей Chevrolet Niva на предприятии «СарыаркаАвтоПром» в городе Костанай, сообщила компания. Серийное производство началось здесь 10 апреля.

Соглашение о поставке сборочных комплектов было принято в январе 2017 года.

В 2016 году экспорт «GM-АвтоВАЗ» снизился на 34,5% — до 1,56 тыс. штук. На Казахстан пришлось 23,2% от этого объема, сообщила компания.

Минпромторг провел переговоры с японскими производителями автокомпонентов

minpromtorg.gov.ru_10.04.2017

*6-7 апреля состоялся официальный визит российской делегации под руководством заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации **Александра Морозова** в Японию. Компания Nissan, ключевой центр компетенции в области роботизированных технологий альянса Renault-Nissan-АВТОВАЗ, ознакомила делегацию с последними разработками автономных колесных транспортных средств и электромобилей. Также были проведены переговоры с японскими компаниями – производителями компонентов.*

Российская делегация посетила Технический центр Nissan, расположенный в городе Ацуги, префектура Канагава, где встретила с руководителем Технического центра, исполнительным вице-президентом компании Nissan, исполнительным президентом Ассоциации производителей автомобилей Японии (JAMA) **Хидэюки Сакамото**. Во время встречи обсуждались последние разработки в области электромобилестроения, беспилотного транспорта, а также вопросы развития инфраструктуры и гармонизации технических требований.

В ходе организованного тест-драйва представителям российской стороны были продемонстрированы возможности первого запущенного в серийное производство автомобиля, оснащенного системой автопилота Nissan Serena, ставшего победителем в номинации «Innovation Award» в рамках конкурса «Автомобиль года в Японии 2016-2017».

Александр Морозов также принял участие в бизнес-диалоге, организованном компанией Nissan с японскими поставщиками, которые являются лидерами в технологиях, необходимых для локализации в Российской Федерации. Во встрече приняли участие компании MARUBENI ITOCHU STEEL, UNIPRES, UACJ, YOROZU. **Мамото Учида**, вице-президент глобальной закупочной организации Альянса, возглавил встречу с японской стороны. Участники обсудили вопросы локализации компонентов и технологий, а также новые меры поддержки, которые будут отражены в автомобильной стратегии 2025.

Выручка КамАЗа за первое полугодие выросла

i-mash.ru_10.04.2017

Выручка КамАЗа за январь — март 2017 года выросла к аналогичному периоду 2016 года на 47% — до 28,6 млрд руб.

Продажи КамАЗа за I квартал выросли на 29% — до 6,7 тыс. автомобилей. Продажи в России выросли на 34% — до 5,61 тыс., на экспорт было поставлено 1,13 тыс. штук — на 11% больше, чем годом ранее, пишет [RNS](#).

Инвестиции компании за квартал выросли на 67% — до 2,5 млрд руб.

Российский рынок тяжелых грузовиков за три месяца прирос на 25%, сообщает компания. Доля КамАЗа на рынке грузовиков массой более 14 тонн составила по итогам квартала 56,7%.

Ключевые показатели парка грузовых автомобилей в России

autostat.ru_07.04.2017

Парк грузовых автомобилей в России: ключевые цифры

ТОП-10 РЕГИОНОВ (тыс. шт.)

Москва	174,5
Московская обл.	147,4
Краснодарский край	136,4
Ростовская обл.	111,8
Иркутская обл.	111,7
Татарстан	106,9
ХМАО - Югра	102,9
Новосибирская обл.	102,1
Оренбургская обл.	93,4
Приморский край	90,4

ТОП-10 МАРОК (тыс. шт.)

КАМАЗ	855,9
ГАЗ	772,0
ЗИЛ	554,7
МАЗ	287,8
Урал	174,0
САЗ	172,7
Volvo	86,1
MAN	82,3
Scania	69,7
Mercedes	62,5



СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ПАРКА	20 ЛЕТ
ПАРК СТАРШЕ 15 ЛЕТ	65%
ИНОМАРКИ	30%
ЮРИДИЧЕСКИЕ ЛИЦА	54%
ДИЗЕЛЬ	65%
ЕВРО-4 И ВЫШЕ	13%

Источник: AUTOSTAT-RADAR (данные на 1 января 2017 года)

www.autostat.ru

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2017 года в России насчитывается 3,7 млн грузовых автомобилей (CV+HCV).

Этот парк является довольно старым, поскольку его средний возраст достигает 20 лет, причем 65% автомобилей – старше 15 лет. Доля иномарок здесь составляет всего лишь 30%, ведь в российском грузовом парке есть немало машин, выпущенных еще в советский период. Нельзя не отметить, что более половины (54%) парка принадлежит юридическим лицам. На долю дизельных автомобилей приходится 65%, а экологическим стандартам «Евро-4» (и выше) соответствует только 13% машин.

Самый крупный из региональных парков грузовой техники находится в Москве, где числится 174,5 тыс. таких автомобилей. В соседнем Подмосковье, которое идет на втором месте рейтинга, их насчитывается 147,4 тыс. единиц. Из нестоличных регионов самым крупным парком грузовиков обладает Краснодарский край (136,4 тыс. шт.). Еще в пяти субъектах РФ (Ростовская и Иркутская области, Татарстан, Ханты-Мансийский АО, Новосибирская область) тоже зарегистрировано более 100 тыс. грузовых машин.

Если рассматривать марочную структуру российского парка грузовой техники, то лидером здесь является КАМАЗ (855,9 тыс. шт.), на втором месте – ГАЗ (772 тыс. шт.), а замыкает первую тройку ЗИЛ (554,7 тыс. шт.). Причем на долю этих трех марок приходится около 60% всего парка. Наибольшее представительство в российском парке грузовиков среди иностранных брендов имеет шведский Volvo, но его показатель не дотягивает до 100 тыс. единиц.

Ford Kuga в I квартале впервые стал бестселлером марки в России

autostat.ru_10.04.2017

Кроссовер Ford Kuga по итогам первого квартала 2017 года впервые стал самой продаваемой моделью бренда на российском рынке. В январе-марте на Ford Kuga остановили свой выбор 2318 покупателей, сообщает пресс-служба Ford Sollers.

Напомним, старт продаж нового Ford Kuga состоялся в декабре прошлого года. Как отмечается, укрепить позиции кроссовера в текущем году позволила взвешенная стратегия комплектаций с привлекательной входной версией Trend. Так, в первом квартале 2017 года 56% покупателей Ford Kuga выбрали автомобиль с передним приводом и 2,5-литровым бензиновым двигателем мощностью 150 л.с. в паре с автоматической коробкой передач. С учетом всех действующих маркетинговых программ, начальная цена нового Ford Kuga составляет 1 млн 294 тыс. рублей.

Ford Sollers производит в России широкую линейку SUV: от компактного кроссовера EcoSport до полноразмерного Explorer. Несмотря на то, что сегмент среднеразмерных кроссоверов остается конкурентным, Ford Kuga демонстрирует рост объема продаж от месяца к месяцу. Появление на рынке нового Ford Kuga, а также взвешенная ценовая политика, позволили реализовать в марте 2017 года на 21% больше автомобилей, чем в предыдущем месяце.

Как ранее сообщал «АВТОСТАТ», российские дилеры Ford в марте реализовали 4173 автомобиля, что на 3% больше по сравнению с прошлым годом. По итогам первого квартала 2017 года было продано 9380 автомобилей Ford (-3,8%). Максимальный рост среди модельного ряда Ford продемонстрировал Ford Transit – на 55% за первый квартал 2017 года. Также в январе-марте выросли продажи кроссоверов Ford. Наибольший прирост продемонстрировал компактный кроссовер Ford EcoSport – на 46% по итогам первых трех месяцев 2017 года. Продажи флагмана линейки Ford Explorer в первом квартале выросли на 10%.

Renault начнет экспорт автомобилей российского производства в страны Персидского залива

autostat.ru_08.04.2017

Компания «Renault Россия» с 2017 года начнет поставки автомобилей в шесть стран Персидского залива. Об этом рассказал генеральный директор российского подразделения Renault Андрей Панков. Объемы планируемых поставок и модели автомобилей он называть не стал, однако очевидно, что речь может идти о таких популярных и востребованных автомобилях, как Renault Logan, Sandero Stepway, Duster и Kaptur.

Как пишет «За рулем.РФ», расширение программ экспорта остается по-прежнему актуальным для автопроизводителей, имеющих свое производство в России. Андрей Панков отметил, что автомобили, произведенные в России с высокой степенью локализации, впервые поставляются в страны дальнего зарубежья. В этом плане компания действует в полном согласии со стратегией развития российской автомобильной промышленности, направленной на обеспечение импортозамещения и увеличение конкурентоспособности российской продукции, подчеркнул Андрей Панков.

«Renault Россия» постоянно изучает возможности для развития экспорта. Однако о деталях конкретных проектов можно будет говорить по мере их реализации», – заявил Андрей Панков.

Напомним, в конце прошлого года компания «Renault Россия» заявила о начале поставок кузовов автомобилей в алжирский город Оран. На совместном предприятии налажена сборка модели Logan. Кроме того, осенью прошлого года в Ханой направили партию кроссоверов Renault Duster, оформленных по новым ставкам таможенных пошлин в рамках соглашения о свободной торговле между Россией и Вьетнамом.

Компания «Renault Россия» также поставляет автомобили в Белоруссию, Казахстан, Кыргызстан и Армению, кроме того, экспортируются более 160 наименований автокомпонентов, например, детали штамповки, пластиковые детали, элементы тормозной системы и ходовой части, оптика.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

Кто погубил российскую космическую отрасль

lenta.ru_10.04.2017

За последние две недели россияне узнали много интересного о российской космической отрасли. Во-первых, ранее произведенные двигатели, предназначенные для установки на вторую и третью ступени единственной в стране серийной тяжелой ракеты «Протон-М», оказались бракованными. Во-вторых, может быть отменен запуск к Международной космической станции (МКС) многофункционального лабораторного модуля (МЛМ) «Наука». Сюда стоит добавить и старые новости: через два года США, вероятно, перестанут покупать места на пилотируемых кораблях «Союз» и откажутся от двигателей РД-180, а Россия по итогам 2016 года опустилась на третье место в мире по числу космических пусков.

Все это означает, что российская космическая отрасль фактически прошла точку невозврата, после которой можно лишь вспоминать былое величие советской космонавтики, снимая фильмы вроде «Время первых» и устанавливая бюсты Гагарину. У страны фактически могут схлопнуться пилотируемая космонавтика и ракетное двигателестроение — то, в чем сегодня Россия считается лидером. Причины такой деградации обозначились не сегодня и, вероятно, обусловлены тем, что современной России гражданский и коммерческий космос не нужны.

Тяжелый случай

«Это 71 двигатель, или практически весь задел по второй и третьей ступеням. В настоящее время подписан график работ, значительная их часть будет проведена в 2017 году, но мы понимаем, что какая-то часть неминуемо перейдет на 2018 год», — сказал генеральный директор научно-производственного объединения «Энергомаш» Игорь Арбузов. неполадки выявлены в двигателях РД-0210/0211 и РД-0213/0214, устанавливаемых на вторую и третью ступени тяжелой ракеты «Протон-М» соответственно. Вместо материалов с содержанием драгоценных металлов, которые должны применяться на данном типе двигателей, там использовались менее жаростойкие компоненты.

Двигатели РД-0210/0211 и РД-0213/0214 производит Воронежский механический завод (ВМЗ). Также с халатностью предприятия связана авария ракеты-носителя «Союз-У» в декабре 2016 года, когда из-за разрушения двигателя РД-0110 был потерян грузовой корабль «Прогресс МС-04». После разбора ситуации директор ВМЗ Иван Коптев подал заявление об отставке по собственному желанию. Предприятие, ранее подчинявшееся «Центру Хруничева», производителю «Протонов» и «Науки», предполагается включить в состав холдинга, управляемого «Энергомашем», производителем РД-180.

По словам Арбузова, поставки отремонтированных агрегатов начнутся в мае 2017 года, при этом необходимо «не сорвать график запусков по Федеральной космической программе, стартам в интересах Министерства обороны России и коммерческим пускам», а также «обеспечить необходимый задел для соблюдения графика доставки новых экипажей и грузов на Международную космическую станцию». Первый в 2017 году пуск «Протона-М» перенесен на полгода, на 29 мая. Хорошо хоть то, что проблемы ВМЗ, вероятно, коснутся программы МКС незначительно.

В «Роскосмосе» планируют создание легкой и средней версий «Протона». Не стоит забывать о легкой и тяжелой «Ангаре», также производимых «Центром Хруничева». В госкорпорации полагают, что эти носители найдут своего покупателя на мировом рынке. Между тем число заказчиков коммерческих пусковых услуг в мире практически не меняется, а успехи SpaceX на рынке коммерческих пусков объясняются тем, что компания переманила клиентов «Роскосмоса» и европейской Arianespace. В результате Россия в 2016 году скатилась на третье место в мире по общему числу пусков, уступив место США и Китаю.

Переломить ситуацию можно, снизив стоимость ракеты и повысив культуру производства. К счастью, пока еще пользуются спросом носители среднего класса «Союз», производимые самарским ракетно-космическим центром «Прогресс», однако и им, например для тех же пусков с Куру, готовится замена.

«Наука» разреза

«В топливных баках модуля вновь обнаружено загрязнение, от которого все эти годы пытались избавиться специалисты. Принято решение в течение двух недель провести оценку состояния систем модуля и после этого доложить руководству выводы для принятия решения о его запуске. По предварительной оценке, устранение загрязнений и неисправностей позволяет осуществить запуск модуля не ранее конца 2018 года — начала 2019 года. Не исключено, что запуск просто отменят», — сказал источник ТАСС о модуле «Наука».

По его словам, для устранения загрязнений — металлического порошка, образовавшегося при изготовлении модуля, необходимо разрезать топливные баки модуля, очистить их изнутри, а затем заново сварить. На эти работы может уйти год. Однако, по-всей видимости, выполнять их не имеет смысла, поскольку все резиновые элементы модуля устарели и не отвечают предъявляемым к ним требованиям. «В итоге ни один принимающий орган не подпишет под документом о приемке данного модуля, не возьмет ответственности за последствия на себя», — говорит источник.

Модуль «Наука» строят с 1995 года, запустить его планировалось в 2007 году. Фактически это дублер «Зари» — первого функционально-грузового блока МКС, построенного на деньги США. Производитель «Науки», как и «Зари», — печально известное предприятие «Центр Хруничева». Модуль после того, как в 2024 году закроется

программа МКС, должен был послужить основой национальной российской станции. «Центр Хруничева» уже пересобирал элементы «Науки» в 2013 году, и также из-за загрязнения металлическим порошком.

Получается, что к 2024 году у России может не быть собственной орбитальной станции. А если так, то будущее пилотируемой космонавтики страны окажется под вопросом. На самом деле этот вопрос актуален уже сейчас — в течение ближайших двух лет в США должны быть запущены три пилотируемых корабля — околоземные Dragon V2 и Starliner и лунно-марсианский Orion, и ракетно-космическая корпорация «Энергия», производитель кораблей «Союз», лишится главного источника своих доходов.

В 2021 году «Энергия» должна приступить к летным испытаниям корабля «Федерация», замены «Союзов». Вызывает большие сомнения, что новый корабль построят в срок, и даже если когда-нибудь он будет готов, непонятно, куда он полетит. К американской лунной станции или китайской околоземной?

«Будет нормально»

«Ни для кого не секрет, что в США поставлена задача заместить наши двигатели, может быть, менее надежными и более дорогими, но своими, американскими. На это направлены сейчас усилия. Надо понимать, что когда-нибудь они это сделают», — прокомментировал в марте 2017 года руководитель «Роскосмоса» Игорь Комаров новость о создании в США агрегата BE-4 — замены российских РД-180. Он также рассказал о будущем «Энергомаша», по заказу США производящего РД-180, в случае отказа американцев от российских силовых агрегатов. Комаров считает, что «все будет нормально», предприятие «будет производить двигатели для других российских проектов, или для других стран, или под другие носители в этих странах».

Научно-производственное объединение «Энергомаш» имеет в своем портфеле два крупных контракта с американскими партнерами. По первому предприятие поставляет в США двигатели РД-180 для тяжелой ракеты Atlas V, по второму — РД-181 для среднего носителя Antares. Стоимость первого контракта превышает миллиард долларов, второго — 220 миллионов. Именно первый контракт позволил «Энергомашу» относительно безбедно существовать в последние 20 лет.

Что произойдет с компанией, считающейся мировым флагманом в области ракетного двигателестроения, если от ее продукции откажутся в США? К изделиям «Энергомаша» проявляют интерес китайцы, скопировавшие российские технологии создания пилотируемых кораблей и модулей орбитальных станций. Если «Энергомаш» начнет продавать юго-восточному соседу свои двигатели, не исключено, что там скопируют и эти технологии и тоже откажутся от заказов. Если не сотрудничать с Китаем, упадут доходы, что неизбежно скажется на качестве продукции. И останется рассчитывать только на внутренний рынок или страны третьего мира.

Комическая отрасль

Фактически последние двадцать лет российская космическая отрасль поддерживалась иностранными партнерами, которые, по всей видимости, за это время извлекли максимум полезного для себя из когда-то успешной советской индустрии. Но и отрасль держалась на плаву.

Куда сегодня «Роскосмос» (или одна из его реинкарнаций) запускал бы «Прогрессы» и «Союзы», если бы Boeing в 1994 году не заказал у «Центра Хруничева» принадлежащий НАСА первый модуль российского сегмента МКС, запущенный в 1998-м? Что было бы с «Энергомашем», если бы США не заказали у России РД-180? Когда была бы запущена ракета «Ангара», если бы не контракт «Центра Хруничева» с Южной Кореей на создание легкого носителя KSLV (Korea Space Launch Vehicle), первая ступень которого такая же, как у нового российского носителя?

Ответы на эти вопросы неутешительны для «Роскосмоса». Популярный образ США как врага российской космонавтики не выдерживает никакой критики. В такой ситуации о создании Россией сверхтяжелой ракеты или многоразового носителя, полетах на Луну или Марс, миссиях начиненных радиационно устойчивой электроникой станций к газовым гигантам и речи быть не может. Что ждет космическую отрасль страны, если никаких качественных изменений в ней не произойдет (а их за 20 с лишним лет реформ и реорганизаций не произошло)? Это вполне понятно уже сегодня: достаточно посмотреть, например, на степень соответствия мировым стандартам современной российской автомобильной или авиационной промышленности.

На производственных площадках ОАК обсудили перспективы развития программ военно-транспортной авиации

i-mash.ru_10.04.2017

7 апреля президент ПАО "ОАК" Юрий Слюсарь в рамках рабочей поездки в Ульяновск на предприятие АО "Авиастар-СП" (входит в состав ПАО "ОАК") принял участие в совещании под руководством заместителя председателя правительства РФ Дмитрия Рогозина.

В ходе визита делегация посетила цех окончательной сборки, агрегатно-сборочное производство и осмотрели производство тяжелых военно-транспортных самолетов Ил-76МД-90А и нового российского самолета-топливозаправщика Ил-78М-90А.

АО "Авиастар-СП" выполняет крупный контракт в интересах Минобороны России по производству Ил-76МД-90А. Параллельно с серийной сборкой самолетов проводится работа по ОКР и испытаниями Ил-76МД-90А.

Для серийного производства Ил-76 на заводе строится новая поточная линия, которая значительно сократит циклы сборки агрегатов, стыковки планера.

Также участники совещания осмотрели участок сборки агрегатов нового пассажирского самолета МС-21. В АО "Авиастар-СП" изготавливают панели фюзеляжа, двери, люки, подкилевые отсеки и отсеки ВСУ, киль и стабилизатор. Три комплекта агрегатов для первых образцов самолета МС-21 отправлено в Иркутск.

Совещание под руководством вице-преьера Дмитрия Рогозина было посвящено вопросам разработки и организации производства военно-транспортных самолетов и подготовки комплексной целевой программы по созданию авиационных двигателей до 2025 года.

Открывая совещание, Дмитрий Рогозин заявил, что задача создания перспективных образцов самолетов военно-транспортной авиации должна быть тесно увязана с разработкой новых двигателей. ВПК работает над проектом программы вооружений на 2018-2025 годы, одним из приоритетов которой будет развитие военно-транспортной авиации.

Юрий Слюсарь сообщил, что транспортное самолётостроение - это одно из приоритетных стратегических направлений ОАК. В составе ОАК формируется транспортный дивизион, в рамках которого будет создан единый контур управления транспортными программами - тяжелого Ил-76, легкого Ил-112, перспективных среднего и сверхтяжелого транспортников. В связи с этим будут консолидированы производственные активы ОАК - ВАСО, Авиастар-СП, ОАК-ТС, ЭМЗ им. Мясищева, а также ряда ремонтных предприятий.

В ходе совещания обсудили актуальные вопросы развития АО "Авиастар-СП", оптимизации производственной программы для разворачивания в ближайшие годы серийного производства Ил-76МД-90А, в которых нуждаются Вооружённые силы и гражданская авиация.

Участники делегации посетили АО "АэроКомпозит-Ульяновск" (входит в состав ПАО "ОАК"). Производственные мощности предприятия задействованы в проекте создания ближне-среднемагистрального пассажирского лайнера МС-21 в части изготовления композитного крыла воздушного судна. Агрегаты воздушного судна изготавливаются из полимерных композиционных материалов по инфузионной технологии, разработанной специалистами АО "АэроКомпозит". Это единственное предприятие в России по производству первичных силовых композитных конструкций для авиастроения.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Администрация президента предлагает Минфину не спешить

kommersant.ru_10.04.2017

Минфин и администрация президента (АП) планируют внедрить расширенный казначейский контроль после 2018 года, а до этого провести эксперимент с его запуском при сопровождении части закупок МВД и Росгвардии. Об этом говорится в переписке ведомств, с которой ознакомился "Ъ". Это должно помочь прозрачности расчетов и прослеживаемости денег, полагают чиновники.

Отметим, что идея соотносится с ранее озвученным предложением АП сдвинуть на послевыборный год масштабный перевод системы госзакупок в электронный вид.

"Ъ" ознакомился с ведомственной перепиской Минфина и АП по поводу реформы, меняющей порядок расчетов по госконтрактам, в том числе в гособоронзаказе. Президент поручил правительству утвердить "дорожную карту" таких изменений до 15 апреля. Среди ключевых задач реформы — обеспечить прозрачность и прослеживаемость расчетов. Для этого нужно ускорить перевод госконтрактов на казначейское сопровождение, исключая нецелевое расходование бюджетных средств и накопление дебиторской задолженности по авансам. В поручении говорится, что под казначейский контроль с 1 июля 2017 года должны перейти расчеты в сфере гособоронзаказа, а с 2018 года — по контрактам с единственными поставщиками и субподрядчиками. Напомним, Минфин выступает здесь ключевым исполнителем — к ведомству с июля переходят полномочия контролировать госполитику в области закупок (см. "Онлайн" от 28 февраля).

Минфин предложил установить порядок казначейского сопровождения контрактов по гособоронзаказу во втором квартале 2017 года. Однако, как полагают в АП, "целесообразно рекомендовать" до 1 июля провести эксперимент — организовать полное сопровождение пилотных контрактов МВД и Росгвардии на закупку продукции "с длинным технологическим циклом". Уже по итогам эксперимента следует подготовить нормативное регулирование для гособоронзаказа. При этом организовать такое регулирование должна коллегия военно-промышленной комиссии, а не Минобороны, указывают в АП. Их предложения согласованы с помощником президента Андреем Белоусовым, говорится в документе.

Кроме того, в АП предложили пересмотреть сроки введения полномасштабного контроля. Там указали, что результаты экспериментов будут получены в 2017 году, а на разработку норм потребуется время. Поэтому, говорится в документе, "на весеннюю сессию 2018 года предлагается запланировать поправки в Бюджетный кодекс, закрепляющие процедуру казначейского сопровождения на постоянной основе". Таким образом, сроки сдвигаются на год. Отметим, что на год, на начало 2019 года, чиновники недавно предложили сдвинуть перевод госзакупок в электронный вид, объясняя это необходимостью избежать крупных нововведений в предвыборный год (см. "Ъ" от 6 апреля).

Напомним, впервые ужесточить контроль за движением госсредств и субсидий с помощью казначейских счетов Владимир Путин потребовал еще в конце 2015 года, согласившись с предложениями Минфина после ряда громких скандалов (в частности, на космодроме Восточный). С 2016 года на казначейское сопровождение переведены контракты, предусматривающие авансирование стоимостью более 100 млн руб. Заказчиками по госпрограмме вооружений выступают девять ведомств (в том числе ФСБ, МЧС, Росгвардия, МВД и Минобороны — на него приходится наибольший объем гособоронзаказа: 19 трлн руб. из 21 трлн руб. в 2011-2020 годах).

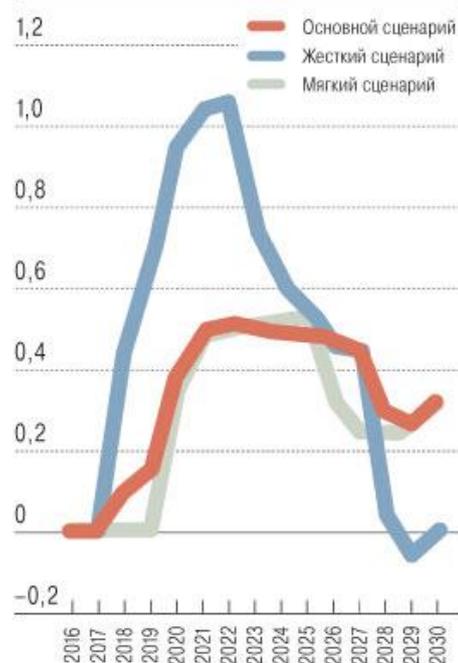
Повышение пенсионного возраста даст прибавку ВВП

kommersant.ru_10.04.2017

Повышение пенсионного возраста в России позволит ускорить рост ВВП на 0,3-0,5 процентных пункта (п. п.) ВВП в год, следует из исследования главы Экономической экспертной группы (ЭЭГ) Евсея Гурвича и его коллег — Марии Ивановой и Алексея Балаева.

Анализ проведен на основе демографического прогноза Росстата до 2030 года. Согласно ему, Россия вступила в длительный период сокращения численности рабочей силы. В работе отмечается специфика российской ситуации — благодаря низкому по международным меркам пенсионному возрасту (60 лет для мужчин и 55 лет для женщин) в первые годы после выхода на пенсию граждане сохраняют высокую трудовую активность. 40% пенсионеров продолжают работать, и эта доля устойчиво растет (в 2012 году она составляла 34%). При этом к 2030 году ожидается значительное (на 2,9-5,6 млн человек) сокращение численности экономически активного населения.

УВЕЛИЧЕНИЕ ТЕМПОВ РОСТА ВВП ПРИ ПОВЫШЕНИИ ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА (П. П. В ГОД) ИСТОЧНИК: ЭЭГ.



В исследовании рассматриваются три варианта повышения пенсионного возраста. В основном сценарии он увеличивается с 2018 года на шесть месяцев в год — до 65 лет для мужчин и женщин (достигается к 2027 году для мужчин и к 2037-му — для женщин). Жесткий сценарий предполагает повышение возраста ежегодно на год — до 65 лет для мужчин и женщин (достигается к 2022 году и 2027 году соответственно). В мягком сценарии порог растет ежегодно на 0,5 года — до 63 лет для мужчин и до 62 лет для женщин начиная с 2020 года (достигается к 2025 и 2033 году).

В зависимости от выбора сценария повышение возраста выхода на пенсию позволит ускорить рост ВВП на 0,3-0,5 процентных пункта в год (см. диаграмму). Накопленный за период с 2017 по 2030 год выигрыш от этого составляет более 8 п. п. для жесткого сценария и 5-6 п. п. — для остальных.

Вывод исследователей: "Если во многих других странах конъюнктура рынка труда серьезно затрудняет повышение пенсионного возраста, то в России она, напротив, дает весомые дополнительные аргументы в пользу такого решения". По их мнению, для РФ повышение возраста выхода на пенсию остро необходимо не только для обеспечения долгосрочной бюджетной сбалансированности — оно может стать еще и инструментом требуемого властями ускорения роста экономики.

Автоматизированный сбор данных о выбросах откладывается на 2019 год

kommersant.ru_10.04.2017

В Минприроды признали необходимость переноса на 2019 год срока, к которому компании должны будут начать автоматизированный сбор данных о промышленных выбросах и сбросах. Ранее этого добивались члены РСПП — однако в ведомстве отрицали такую возможность. Позже президент России Владимир Путин попросил правительство учесть позицию бизнеса при внедрении программ перехода на наилучшие доступные технологии. Сейчас закон об охране окружающей среды предполагает, что счетчики должны появиться уже в 2018 году.

В Минприроды подтвердили, что РСПП удалось отложить срок установки автоматизированных счетчиков измерения и учета промышленных выбросов и сбросов на 2019 год. В ведомстве признали "отсутствие логики" в требовании их установки уже в 2018 году. При этом еще в начале марта чиновники отрицали возможность переноса срока начала работы нового экологического законодательства в части наилучших доступных технологий. В министерстве говорили о готовности бизнеса исполнить все требования закона, несмотря на заявления членов РСПП об отсутствии в них системности — и обилии "бланкетных норм", которые, требуя развития на уровне подзаконных актов, "зачастую приводят к срыву сроков реализации предусмотренных мер" (см. "Ъ" от 13 марта). Однако после того, как Владимир Путин поручил вице-премьеру Александру Хлопонину учесть позицию бизнеса при внедрении программ перехода на наилучшие доступные технологии в промышленности, в Минприроды открыто заявили о наличии проблем в действующем законодательстве.

"По законодательству установка систем автоматического мониторинга начиналась на год раньше принятия решения о его объеме,— говорит председатель комитета РСПП по экологии и природопользованию Анатолий Решетников.— Подача заявок на комплексное разрешение начинается только с 1 января 2019 года".

"Смысла в этом действительно никакого нет, норма некорректна,— признают в министерстве.— Сейчас промышленники до получения комплексного разрешения, в соответствии с которым начнут модернизацию оборудования, должны на старом оборудовании поставить счетчики, чтобы потом получить комплексное разрешение и установить другие счетчики уже на другие источники". "В законопроекте предусмотрено, что оснащать предприятия счетчиками необходимо с даты выдачи комплексного разрешения",— говорят в ведомстве, отмечая, что на весь процесс перехода на новую систему учета промышленных выбросов и сбросов дается четыре года. Минприроды оценивает необходимые инвестиции для перевода предприятий на чистые технологии в 1,5% ВВП. По оценкам РСПП, эта сумма в разы больше.

В Минпроме и Госдуме также признали необходимость изменения законодательства. При этом глава парламентского комитета по экологии и охране окружающей среды Ольга Тимофеева обратила внимание, что, поскольку "до вступления основных положений закона осталось восемь месяцев", Минприроды необходимо в ближайшее время закончить работу над проектом изменений. Однако другие положения документа все еще вызывают споры ведомства и промышленников, поэтому, несмотря на обещания до конца недели представить законопроект на общественное обсуждение, неизвестно, когда в Минприроды завершит над ним работу.

В России открылся первый Центр виртуального проектирования

i-mash.ru_07.04.2017

7 апреля, в Ракетно-космической корпорации "Энергия" открыт первый в России Центр виртуального проектирования космических кораблей и модулей.

Центр позволит инженерам и технологам с помощью 3D-очков входить в виртуальный корабль или модуль и работать в искусственно созданном цифровом пространстве с использованием самых современных технологий, сообщили в пресс-службе корпорации.

"Открытие Центра - шаг вперед для конструкторов, технологов и специалистов рабочих специальностей. Он позволит ускорить процесс создания новой ракетно-космической техники без потери качества и снизить трудозатраты. Мы будем создавать в нем новые космические корабли и модули", - сказал генеральный директор РКК "Энергия" Владимир Солнцев.

В Центре виртуального проектирования разработчики смогут моделировать решения множества задач, включая интеграцию сложного бортового оборудования в интерьер модулей или прокладку кабелей, соединяющих десятки приборов.

Оснащение Центра включает в себя три графические станции, 3D-проектор с экраном, шлем виртуальной реальности и 15 комплектов 3D-очков. Таким образом, при необходимости в нём могут одновременно работать до 16 специалистов.

Предлагаемая технология виртуального проектирования не имеет аналогов в России и позволит более эффективно создавать перспективные образцы ракетно-космической техники, отметили в РКК "Энергия".