

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

«Восток1520» и «Кузбасская топливная компания» подвели итоги первого года сервисного обеспечения подвижным составом повышенной грузоподъемности
rzd-partner.ru_17.04.2017

Кирилл Липа: «Новые продукты создаются практически на всех наших заводах, вне зависимости от пиков и падений экономики»
gudok.ru_16.04.2017

Агентство Moody's улучшило рейтинг Globaltrans
gudok.ru_14.04.2017

УВЗ представит криогенную контейнер-цистерну для перевозки СПГ и этилена
gudok.ru_14.04.2017

Парк пригородных поездов СвЖД проходит осмотр в преддверии сезона летних перевозок
gudok.ru_14.04.2017

Малайзия намерена увеличить закупки китайских поездов для развития услуг общественного транспорта
gudok.ru_14.04.2017

В московском метро началась эксплуатация поездов новой серии
i-mash.ru_17.04.2017

«ЛокоТех»: повышение качества ремонта новых серий локомотивов возможно при обновлении инфраструктуры
i-mash.ru_17.04.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Петербург и Вологодская область создадут машиностроительный кластер в Череповце
tass.ru_14.04.2017

В Рособоронэкспорте состоялось заседание комитета по тяжелому машиностроению
i-mash.ru_17.04.2017

Делегация АО "Горные машины" посетила вьетнамскую корпорацию Vinacom
i-mash.ru_17.04.2017

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

Для угля наступают черные дни
kommersant.ru_17.04.2017

"Мечел" займет у государства
kommersant.ru_17.04.2017

Уральская кузница увеличила производство на 40%
metallinfo.ru_17.04.2017

ММК построит новую аглофабрику
metallinfo.ru_17.04.2017

Алтай-Кокс повышает интерес к рабочим профессиям
metallinfo.ru_17.04.2017

БМК развивает сотрудничество с автопромом
metallinfo.ru_17.04.2017

ОМК совершенствует управление эффективностью персонала с помощью продуктов SAP
metallinfo.ru_17.04.2017

Завод Marcegaglia RU примет участников конференции "Нержавеющая сталь и российский рынок-2017"
metallinfo.ru_17.04.2017

Последнее китайское предупреждение: грядёт «год атаки» на избыточные производственные мощности
steelland.ru_14.04.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AUTOMOTIVE INDUSTRY**

Назван самый обеспеченный легковыми машинами город в России
rg.ru_16.04.2017

Российские дилеры KIA наращивают продажи сертифицированных автомобилей с пробегом
autostat.ru_17.04.2017

Ключевые показатели парка автобусов в России
autostat.ru_14.04.2017

Выпуск сельхозтехники в РФ растёт
i-mash.ru_17.04.2017

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AEROSPACE INDUSTRY**

Китайский конкурент SSJ100 успешно прошел тестовые испытания
rns.online_17.04.2017

РН "Союз-ФГ" с пилотируемым кораблем "Союз МС-04" установлена на стартовой площадке Байконура
i-mash.ru_17.04.2017

Из инженеров предприятий ОДК и Роскосмоса сформируют научно-технический совет ВПК
i-mash.ru_17.04.2017

РКК "Энергия" и Boeing договорились о космическом туризме
i-mash.ru_17.04.2017

Повышение пенсионного возраста увеличит страховые пенсии
izvestia.ru_17.04.2017

Рубль установит новые рекорды роста
rg.ru_17.04.2017

Налоговики решили ослабить давление на бизнес
vedomosti.ru_16.04.2017

Новое бюджетное правило может быть введено уже с 2018 года
tass.ru_17.04.2017

«Восток1520» и «Кузбасская топливная компания» подвели итоги первого года сервисного обеспечения подвижным составом повышенной грузоподъемности
rzd-partner.ru_17.04.2017

Железнодорожный оператор «Восток1520», входящий в состав АО «Первая Тяжеловесная Компания», и один из крупнейших производителей и экспортеров энергетического угля в России «Кузбасская топливная компания» (КТК) подвели итоги первого года сервисного обеспечения подвижным составом нового поколения.

«Восток1520» первым среди компаний-операторов начал осуществлять отправки в полувагонах нового поколения для «КТК». В перевозках задействованы люковые полувагоны модели 12-9853 грузоподъемностью 75 т и глухонные полувагоны модели 12-9869 грузоподъемностью 77 т. За год работы перевезено 4,5 млн тонн угля, или 59 % всех экспортных объемов угольной компании.

Вагоны повышенной грузоподъемности прибывают на инфраструктуру «КТК» организованными маршрутами. Это оптимизирует маневровые работы по сортировке вагонов для дальнейшей погрузки и сокращает время оборота. Сформированные на подъездных путях грузовладельца тяжеловесные поезда весом 8 000 тонн в адрес порта Усть-Луга и 7 100 тонн в адрес Восточного порта курсируют регулярно, за год отправлено 823 поезда. Потребность «Кузбасской топливной компании» в вагонах нового поколения оценивается в 120 тысяч вагоноотправок в год.

Помимо эффекта для оператора и грузовладельца, технология отправки в тяжеловесных составах способствует разгрузке инфраструктуры четырех дорог – Красноярской, Западно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной. Технология оптимизирует использование локомотивной тяги и упрощает работу вагонных служб за счет сокращения количества осмотров.

Кирилл Липа: «Новые продукты создаются практически на всех наших заводах, вне зависимости от пиков и падений экономики»
gudok.ru_16.04.2017

В апреле свое 15-летие отмечает «Трансмашхолдинг», один из крупнейших в мире производителей железнодорожного подвижного состава. О том, как удается компании удерживать свои позиции на рынке, о настоящем и будущем отечественного транспортного машиностроения газете «Гудок» рассказал генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа.



– Кирилл Валерьевич, какую роль компания играет в развитии промышленного потенциала страны?

– «Трансмашхолдинг» сегодня лидер транспортного машиностроения. Называя нашу компанию лидером, я подразумеваю не только объемы выпускаемой продукции. Если взлет не подтверждается инженерными, технологическими, стратегическими компетенциями по планированию и управлению компанией, то объемы очень быстро сокращаются. Есть немало примеров, когда та или иная компания вдруг выходит на какие-то высокие показатели по выпуску своей продукции, но это «вдруг» длится всего два-три года.

Компания «Трансмашхолдинг» – лидер на протяжении уже длительного времени. За эти годы отечественная экономика переживала периоды падения и периоды роста. Но, несмотря на это, «окна» для вхождения в рынок были открыты для всех. В частности, в 2000-е годы, потом после 2010 года, когда началось восстановление мировой экономики и рост высоколиквидных товарных рынков. Для нас движение биржевых товаров и их ценообразование является ключевым драйвером спроса на нашу продукцию, поскольку это напрямую связано с объемами грузовых перевозок в России. Поэтому возможности войти на наш рынок были, и те, кто хотел, ими воспользовались. Наглядное тому подтверждение – появление наших ближайших конкурентов. И при этом

«Трансмашхолдинг» сохранил свое лидерство. Это означает, что за этим стоит нечто большее, чем рост наших производственных мощностей, количество работающих людей, социальная значимость в регионах.

Самое главное, на мой взгляд, глубокое понимание потребностей российского рынка и транспортных компаний в определенных видах продукции. Вопросы, связанные с качеством, безусловно, есть. Но в мире не существует компаний, качество продукции которых превосходит ожидания покупателей. Так и в случае с нами: показатели оценки качества – все те критерии, которые мы постоянно анализируем, наглядно демонстрируют, что качество нашей техники соответствует мировому уровню. Притом что условия эксплуатации в России гораздо более сложные, поэтому иногда и возникает, по совокупности этих причин, не совсем адекватная оценка реального качества производимой нами продукции. Хотя мы осознаем, что есть еще над чем работать.

Давая ключевую оценку компании «Трансмашхолдинг», я считаю, что это в хорошем смысле двигатель российской экономики. Мы находим возможности развивать наши предприятия, продолжаем вкладывать в них инвестиции: за 15 лет холдинг инвестировал в развитие производства порядка 68 млрд руб. Новые продукты создаются практически на всех наших заводах, вне зависимости от пиков и падений отечественной экономики. К сегодняшнему моменту конструкторы разработали более 70 новых моделей подвижного состава всех основных классов. В любых ситуациях мы строили и продолжаем строить новые заводы. Наши сотрудники обучаются за рубежом, изучают отечественный опыт, лучшие практики в области бережливого производства, управления производством, сервисного обслуживания.

Надо не забывать и о том, что статус лидера, с одной стороны, многое дает, но он и ко многому обязывает. Поэтому и требования к нам предъявляются соответствующие, напрямую связанные с ожиданиями наших заказчиков. И таких компаний, как наша, не только в России, но и в мире не так много.

ЗА 15 ЛЕТ «ТРАНСМАШХОЛДИНГ»

1 разработал в общей сложности **72** НОВЫЕ МОДЕЛИ подвижного состава для рельсового транспорта всех основных классов

2 выплатил более **175** МЛРД РУБ. в виде налогов и сборов

3 инвестировал в инновации **68** МЛРД РУБ.

– Как вы оцениваете результаты 15-летней работы «Трансмашхолдинга»?

– Они очевидны. Все наши заводы радикально преобразились и наращивают компетенции в области выпускаемой продукции. На всех предприятиях есть заделы перспективных продуктов, а значит, мы остаемся постоянно развивающейся компанией. Поэтому, на мой взгляд, оценка за 15 лет нашей работы такова: создан мощный экономический и производственный фундамент. А там, где в результате кризисов этот фундамент мог дать трещину, он был укреплен.

Если сравнить состояние наших ключевых локомотивостроительных заводов до вхождения в группу «Трансмашхолдинг» и

сегодня, то отличия радикальные. Причем по всем показателям: по месту на рынке труда в регионах, по культуре производства и по конкурентоспособности среди компаний своего профиля. К нам приезжают представители практически всех крупнейших компаний мира, которые занимаются аналогичной деятельностью. Они дают нашим предприятиям самую высокую оценку. Поскольку у нас большой опыт работы, мы практически везде сертифицированы как поставщики, отсюда и достаточно высокая глобальная оценка. Конечно, это вовсе не означает, что мы достигли верха совершенства. Нужно понимать, что цикл разработки и затем организация опытной эксплуатации, постановки на производство, потом промышленного выпуска продукции в нашей отрасли занимают достаточно длительное время, не менее пяти лет. И процесс этот не должен прерываться, чтобы предприятие не остановилось в своем развитии. Не случайно в авиастроении, в автомобилестроении, в судостроении и в нашей отрасли вопрос постоянства в объемах производства самый важный.

Главное, чтобы не была утрачена школа. Как только теряется способность к постоянной разработке и постановке на производство новой продукции, восстановить ее очень тяжело, это отнимает большое количество времени, денег и не всегда удается. «Трансмашхолдинг» сохранил последовательность, преемственность своего развития и поступательное движение вперед, не утратил темпа этого движения. На каждом нашем ведущем заводе вы найдете сложившуюся школу конструкторов и технологов, в которой есть все поколения, в том числе и молодежь.

– У вас есть любимый завод, которому вы отдаете предпочтение и с которым связываете особые надежды?

– У меня все заводы любимые. Есть предприятия, которые достигли больших или меньших успехов. Среди них и дающие ощущение большей цельности, уверенности в завтрашнем дне. Но есть и такие, где самооценка неоправданно высока, заводчане переоценивают свои возможности. К сожалению, такое ощущение первенства крайне опасно с точки зрения самоуспокоенности и уверенности, что так было всегда, так всегда и будет. Как будто в мире ничего не происходит. Но все настолько динамично, и в ближайшие годы будет меняться еще быстрее.

ОБЪЕМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА «ТРАНСМАШХОЛДИНГА», 2002-2016 гг.



Около **9000** единиц
Вагоны пассажирские



Более **34 000** единиц
Вагоны грузовые



Более **4500** единиц
Вагоны метро



Более **8000** секций
Локомотивы



Свыше **6500** единиц
Дизельные двигатели



Более **6500** единиц
Вагоны электро- и дизель-поездов



Около **319 000** тонн
Вагонное литье

– А какие инновационные решения были внедрены на ваших предприятиях в последние годы? Не отстаете ли от меняющегося мира?

– Я с большой осторожностью отношусь к самому определению «инновации». Все зависит от того, в каких категориях, технических параметрах или в каких странах они применяются. Мы развиваемся и относительно того, что выпускали ранее, запускаем, безусловно, более новые и прогрессивные продукты. К примеру, у нас выпускается локомотив с асинхронным приводом, уже есть пригородный поезд с

асинхронным приводом, и сейчас разрабатывается электропоезд для дальних перевозок с асинхронным приводом. Но говорить о том, что это инновация, у меня, честно говоря, язык не поворачивается. Для всего мира это давно серийно выпускаемая продукция.

У нас есть привод для метро, который мы делаем с фирмой Hitachi. Является ли это инновацией для наших заказчиков? Безусловно – да. Является ли для Hitachi – нет. Вот когда мы сделаем кузов из композитных материалов, это будет действительно инновация. Когда мы сделаем, к примеру, отечественную «гиперпетлю», это будет инновацией, а все остальное – это нормальное развитие.

– А как складываются у вас взаимоотношения с «Российскими железными дорогами»? Они ограничиваются отношениями продавца и покупателя?

История заводов, входящих в нашу группу, пошла не с холдинга. Все началось гораздо раньше: некоторые наши предприятия отметили уже полуторавековой юбилей. Недавно мы отпраздновали очередную годовщину нашего Октябрьского вагоноремонтного завода. У него 190-летняя история, в которую вписаны такие громкие имена, как барон Клейнмихель, император Николай I... Мне думается, и нам, и нашим коллегам в компании «Российские железные дороги» важно понимать, что они всегда были тесно связаны.

Искренне хочу надеяться, что так будет и впредь. Поэтому удовлетворение требований наших заказчиков – не просто слова. Реально мы являемся двумя сторонами одной медали. Не могут «Российские железные дороги» существовать без наших предприятий, это, как говорится, медицинский факт. И не могут наши предприятия существовать без «Российских железных дорог». И это факт того же порядка. Мы очень тесно связаны в вопросах технической политики, которая медленно и сложно меняется. Это то, что называется технологическим укладом, для смены его требуется огромное количество времени. Тем более в таких масштабах, как Россия. Да, сейчас в связи с развитием цифровых IT-технологий, программных продуктов, управленческих методов, средств связи новые промышленные и технологические уклады будут меняться быстрее, причем существенно быстрее, чем это было раньше. Даже учитывая масштабы нашей страны, масштабы российских железных дорог и масштабы нашего холдинга. Но логика взаимодействия не изменится, потому что так устроены экономические взаимосвязи, которые очень сложно разорвать, кто и что бы по этому поводу ни думал и ни говорил.

Наши взаимоотношения носят глубоко профессиональный характер, мы постоянно находимся в диалоге с ОАО «РЖД». Мы понимаем структуру экономики, сильные и слабые стороны нашего заказчика. Точно так же специалисты РЖД все знают про наши заводы. Многие из них там работали, проходили практику в студенческие годы. Поэтому наш диалог носит абсолютно предметный профессиональный характер, нам говорят о наших ошибках и требуют их исправления, а мы делаем то же самое в отношении нашего партнера.

И я считаю, что отношения у нас правильные, их надо развивать и укреплять. В июне прошлого года в Новочеркасске прошло большое совместное совещание. На нем присутствовало высшее руководство ОАО «РЖД» во главе с президентом Олегом Валентиновичем Белозеровым. Мы их познакомили с масштабами деятельности Новочеркасского завода, ВЭЛНИИ, «ТРТранса», показали все сильные стороны предприятий. И стало понятнее, чем обусловлено ведущее место Новочеркасского завода в структуре поставщиков «Российских железных дорог». Оно характеризуется не только количеством поставленных РЖД секций локомотивов и объемами планируемых закупок. Новая тяговая техника повышает эффективность перевозочного процесса на сети дорог, а следовательно, и всей деятельности РЖД. Такие встречи у нас проходят регулярно. Я считаю это хорошей практикой, она позволяет нам более глубоко и профессионально общаться.

– Как вы оцениваете рыночные позиции и финансово-экономическое положение холдинга?

– Положение, к счастью, стабильное. Я не могу сказать, что выручка сильно растет, конечно, хотелось бы видеть существенно более высокие темпы экономического роста. Но понятно, что «Трансмашхолдинг» – это плоть от плоти отечественной экономики. Мы развиваемся как ее лучшая часть. С точки зрения рентабельности тоже все стабильно, поскольку изменение цен четко регулируется определенными индексами. У нас заключены контракты, в ряде случаев они долгосрочные. Бывает, они подписываются на один год, но из-за того, что речь идет о серийно выпускаемой продукции, они де-факто обновляются ежегодно.

Рентабельность нашей деятельности зависит не только от политики нашего заказчика, но и от политики наших поставщиков. Так же как и у нас, цикл ввода новой техники в эксплуатацию у них составляет пять лет. На то, чтобы сертифицировать, например, дизель, уходит значительное количество времени. Его нужно разработать и испытать и только после этого начать поставлять. Поэтому природа всей нашей деятельности не предполагает каких-то существенных колебаний. Она очень болезненно воспринимает всякого рода всплески и падения, которые происходят на очень коротком отрезке времени.

Мы открыты и готовы к дискуссии об объемах поставок на длинных горизонтах планирования. Для нас, как и для РЖД, очень важно долгосрочное планирование. Это касается и других наших заказчиков, мы стараемся с ними анализировать макроэкономические тенденции, тенденции в экономике на долгосрочную перспективу. Это единственный способ обеспечить правильную загрузку, стабильную работу наших коллективов, заработную плату. К счастью, у нас сегодня есть заказы, в ряде случаев они растут, в ряде случаев падают. Но, в целом, они компенсируют друг друга, и экономика по прибыльности сбалансирована.

– Каким вы видите будущее «Трансмашхолдинга»? Есть ли у холдинга перспективы роста и расширения?

– Это, наверное, самый непростой вопрос. Он сложен потому, что в первую очередь зависит от развития всей российской экономики. Ключевым фактором, влияющим на холдинг, является фактор общего развития промышленности. Мы отраслеобразующая структура, поэтому влияние макроэкономических показателей отечественной экономики крайне высоко. На мой взгляд, правильное планирование этих показателей позволит обеспечить стабильный разумный рост российской экономики. Это возможно, я в это верю, соответственно, верю, что внутри страны при сохранении своих компетенций, стабильных инвестициях в технологии и производство мы также способны обеспечить стабильную рентабельность для наших предприятий.

Другой вопрос: в чем мы видим наш потенциал, где точки роста? На мой взгляд, такой точкой является в первую очередь экспорт. И здесь нас целиком и полностью поддерживают и реально помогают руководство страны и «Российских железных дорог», другие наши партнеры. За это мы им благодарны. Сегодня мы работаем очень плотно с Российским экспортным центром, с Министерством промышленности и торговли РФ над выработкой стратегии по экспорту. Перспективы в этом направлении есть, и очень серьезные.

Существует достаточное количество стран, где потребности в подвижном составе весьма высоки. С ростом населения городов растет и спрос на пассажирский транспорт, в первую очередь на вагоны метро. Это единственный реальный способ обеспечить транспортную доступность в больших городах. Есть перспективы и у пригородного подвижного состава, а также у пассажирских вагонов локомотивной тяги. Наша страна остается одной из немногих, где по-прежнему государством поддерживается производство такого подвижного состава. Мы также готовы предложить нашим заказчикам за рубежом пассажирские вагоны, которые мало кто в таких количествах и с такой надежностью производит. Помимо этого, мы сейчас активно развиваем сервисное обслуживание подвижного состава в течение его жизненного цикла.

Сегодня практически все локомотивы, которые мы производим, находятся на сервисном обслуживании компании «ТМХ-Сервис». А все контракты по поставке вагонов метро сопровождаются 30-летним контрактом на сервисное обслуживание. Сейчас мы начали поставку трамваев для Москвы и также подписали долгосрочный контракт на

их сервисное обслуживание. Вот наши стратегические направления. При этом очень важно развивать сотрудничество с зарубежными компаниями.

Чтобы обеспечить технологическое развитие на уровне мировых стандартов, мы локализуем производство, переносим его на территорию России. Есть целый ряд таких проектов: например, совместное предприятие с Hitachi по производству приводов на территории «Метровагонмаша». Мы понимаем, что должны отвечать самым высоким требованиям заказчика, поэтому продукцию, которую поставляем сегодня нашему основному заказчику – РЖД, а также для Московского и Санкт-Петербургского метрополитенов, выполняем на уровне лучших зарубежных образцов с аналогичными характеристиками по качеству и надежности. Все это позволяет нам строить новые масштабные планы и уверенно смотреть в будущее.

Агентство Moody's улучшило рейтинг Globaltrans

gudok.ru_14.04.2017

Международное рейтинговое агентство Moody's повысило корпоративный рейтинг группы компаний Globaltrans с «Ba3» до «Ba2», прогноз - стабильный, сообщает агентство «Прайм» со ссылкой на материалы Moody's.

Решение повысить рейтинги Globaltrans отражает сильные финансовые показатели компании, которые связаны с бизнес-моделью оператора относительно устойчивой к рыночному спаду в России. Повышение рейтингов также отражает сбалансированную дивидендную политику, которую компания обнародовала в конце марта этого года, отмечается в материалах Moody's.

Совет директоров Globaltrans рекомендовал выплатить дивиденды за 2016 год из расчета 39,2 рубля на акцию/глобальную депозитарную расписку. Компания выплачивала дивиденды за 2015 год из расчета 12,41 рубля на акцию. Решение об изменении размера дивидендов объяснялось низкой долговой нагрузкой.

«Стабильный прогноз отражает мнение агентства о том, что Globaltrans адекватно позиционируется в данной рейтинговой категории», — пишет агентство. Moody's прогнозирует, что скорректированная операционная маржа Globaltrans достигнет 17-19% в 2017-18 годах.

УВЗ представит криогенную контейнер-цистерну для перевозки СПГ и этилена

gudok.ru_14.04.2017

АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» (УВЗ) представит на международной выставке транспортно-логистических услуг и технологий TransRussia 2017 в Москве криогенную контейнер-цистерну, предназначенную для транспортировки и хранения сжиженного природного газа (СПГ) и жидкого этилена, сообщила корпорация.

Контейнер КЦМ-40/0,7 имеет вместимость 40 куб. метров. В нем может находиться 14 тонн сжиженного природного газа под давлением 0,7МПа. В материале УВЗ говорится, что аналогов цистерне на сегодняшний день в России не существует. Контейнер создан АО «Уралкриомаш» (входит в корпорацию УВЗ) - разработчиком криогенной техники, участником программ освоения космоса. Контейнер-цистерна прошла комплекс испытаний и сертифицирована Российским морским регистром судоходства.

Преимуществом КЦМ-40/0,7 является тот факт, что транспортировка контейнера-цистерны может производиться несколькими видами транспорта: автомобильным, железнодорожным или водным. Контейнер обеспечивает возможность заправки автотранспорта сжиженным природным газом, способствует решению проблем газификации отдаленных населенных пунктов. Расположение арматурного отсека контейнера-цистерны КЦМ-40/0,7 позволяет производить заправку сжиженным природным газом тяговый железнодорожный подвижной состав (например, газотурбовоз с топливной ёмкостью производства АО «Уралкриомаш») с параллельного железнодорожного пути, не снимая контейнер-цистерну с платформы. Таким образом, исключается необходимость привлечения грузоподъемных механизмов. Данное конструктивное преимущество также обеспечивает возможность использования контейнера-цистерны в качестве мобильной заправочной станции. Срок бездренажного хранения СПГ в контейнере-цистерне модели КЦМ-40/0,7 составляет 54 суток, что гарантирует полную сохранность продукта при его доставке на большие расстояния и возможность дальнейшего использования контейнера-цистерны как хранилища СПГ. Температурный диапазон эксплуатации от минус 40 до плюс 50 градусов.

Парк пригородных поездов СвЖД проходит осмотр в преддверии сезона летних перевозок

gudok.ru_14.04.2017

С 1 апреля по 31 мая в преддверии летней пассажирской кампании на Свердловской железной дороге (СвЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги») проводится комиссионный осмотр пригородных поездов и электричек. В этом году в Свердловской дирекции моторвагонного подвижного состава проверку пройдут 78 электропоездов (214 секций), 87 цельнометаллических вагонов и 5 рельсовых автобусов, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистралию

Во время осмотра в депо выполняется комплекс сезонных, диагностических и цикловых работ. Особое внимание специалисты уделяют состоянию колесных пар, рам тележек, сцепных устройств, системам связи пассажиров с локомотивной бригадой, пожарной сигнализации и пожаротушения. После проверки параметров работы основных узлов ревизии будут подвергнуты сигнальные лампы, прожекторы. Также проводится работа по отладке вспомогательного оборудования, систем вентиляции, освещения.

Проводится комплекс работ по переводу в летний режим эксплуатации скоростных электропоездов ЭС2Г «Ласточка». Проверяются компоненты системы охлаждения силового оборудования, механизмов открывания дверей, климатической установки. Обрабатывают резиновые профили дверей и окон.

После зимней эксплуатации работники депо осуществляют текущий ремонт и очистку кузовов и панелей вагонов, плафонов, диванов, багажных полок и стекол. В случае необходимости – меняют покрытие пола и стен.

Значительный ущерб парку пригородных поездов наносят вандалы. В числе наиболее распространенных повреждений – нанесение граффити на вагоны, битье стекол, порча сидений и стеновых панелей, откручивание поручней и ручек дверей, повреждение электропроводки, ламп освещения, электропечей.

Так, только в первом квартале 2017 года в пригородных поездах на СвЖД зарегистрировано 25 случаев вандализма. Было разбито пять оконных стекол, испорчено 14 сидений. На один из вагонов вандалы нанесли рисунки и надписи.

Малайзия намерена увеличить закупки китайских поездов для развития услуг общественного транспорта

gudok.ru_14.04.2017

Министр транспорта Малайзии Лиоу Тионг Лай заявил, что его ведомство намерено в будущем закупать еще больше китайских поездов. Это позволит Малайзии стремительно развивать услуги общественного транспорта, сообщат «Синьхуа».

Лиоу Тионг Лай отметил, что закупка китайских поездов связана с их высоким качеством, низкими затратами на ремонт и наличием в Малайзии предприятия China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC).

Ранее министр посетил компанию CRRC Zhuzhou Electric Locomotive и в качестве представителя Малайзии присутствовал на церемонии подписания **двустороннего соглашения**. Как ранее сообщал Gudok.ru, Малайзия купит у Китая 22 железнодорожных состава. Цена договора оценивается в 1,25 млрд юаней.

Заказ включает 13 пригородных поездов модели EMUs и девять дополнительных междугородних поездов. Пригородные поезда, оборудованные суперконденсаторами, будут развивать скорость до 100 км/ч. Поезда дальнего следования рассчитаны на скорости до 160 км/ч и способны перевозить до 500 пассажиров. Первые поезда планируется ввести в эксплуатацию в конце 2018 года.

Компания China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) была образована в 2015 году в результате слияния двух крупных производителей в Китае высокоскоростных железнодорожных поездов Северной железной дороги (CNR) и Китайской Южной железной дороги (CCO). Сейчас компания активно сотрудничает с множеством компаний за рубежом.

В московском метро началась эксплуатация поездов новой серии

i-mash.ru_17.04.2017

14 апреля 2017 г. в электродепо «Выхино» Московского метрополитена состоялась торжественная церемония запуска в эксплуатацию поезда 81-765/766/767 «Москва», который создан на предприятии «Метровагонмаш» (МВМ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг»).

До конца месяца на Таганско-Краснопресненскую линию московского метро выйдут 6 восьмивагонных составов серии «Москва».

При запуске нового поезда присутствовали мэр Москвы Сергей Собянин, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов, генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа, генеральный директор ОАО «Метровагонмаш» Борис Богатырев, начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов.

Осмотрев новый состав, С. Собянин поблагодарил работников Метровагонмаша и Московского метрополитена за создание нового поезда, наградил отличившихся сотрудников благодарственными письмами.

Участники церемонии совершили поездку на новом поезде от станции «Выхино» до станции «Китай-город».

Поезд «Москва» создан в 2016 году. Он обеспечен надежной, экологичной шумо- и теплоизоляцией вагонов. Двери сконструированы с электрическим приводом и увеличенной до 1400 мм шириной (вместо 1250 мм в вагонах предыдущей модели). Механизм прислонно-сдвижных дверей исключает случайное зажатие пассажиров. Поручней в салоне теперь стало больше на 30%, они имеют специальное «теплое» покрытие, которое увеличивает износостойкость. Разработана новая конструкция пола на основе композиционной пробковой панели, которая позволяет снизить на 40% массу пола вагона.

В головных вагонах выделены места для велосипедов и колясок. В пассажирских салонах используются системы кондиционирования, вентиляции и обеззараживания воздуха. Воздух распределяется равномерно по составу, затрагивая и межвагонные переходы. В каждом салоне установлено по два монитора, с интерактивными возможностями поиска станций, прокладки маршрутов, расчёта времени проезда, а также возможностью трансляции телеканалов.

Современная система видеонаблюдения теперь фиксирует не только лицо обратившегося к машинисту человека, но и обстановку вокруг него. Освещение салонов производится светодиодными светильниками с возможностью смены цветовой температуры. Утром – холодный свет, ближе к вечеру – теплый. В салонах установлены USB-порты, предназначенные для зарядки аккумуляторов гаджетов.

В период с 2017 по 2020 гг. столичному метро будет поставлено в общей сложности 912 новых вагонов серии «Москва».

«ЛокоТех»: повышение качества ремонта новых серий локомотивов возможно при обновлении инфраструктуры

i-mash.ru_17.04.2017

На Улан-Удэнском локомотивовагоноремонтном заводе (УУ ЛВРЗ, входит в Группу компаний «ЛокоТех») 12 апреля состоялся «День качества», посвященный эффективности работы локомотивного комплекса Российских железных дорог.

Участие в совещании приняли руководители дирекции тяги ОАО «РЖД», Группы компаний «ЛокоТех», директора заводов по производству и ремонту тягового подвижного состава. Основной темой мероприятия стали вопросы повышения качества сервисного обслуживания и эксплуатационной надежности локомотивов новых серий.

Генеральный директор «ЛокоТех» Алексей Белинский подчеркнул, «что Улан-Удэнский ЛВРЗ занимает лидирующие позиции и обеспечивает стабильную работу всей структуры «Желдорремаш». Мы рассчитываем, что завод и дальше будет повышать качество и увеличивать мощности и активно инвестируем в его развитие –

инвестиционная программа на 2017 год составляет более 226 млн руб., что в 2 раза больше 2016 года. Но, конечно, объем производства зависит от наличия заказа со стороны нашего ключевого клиента – РЖД».

В целом же инвестиционная программа заводов «Желдорремаш» со сроком реализации до 2019 года составляет 1,374 млрд руб., инвестпрограмма «ТМХ-Сервис» на 2017 год оценивается в 256 млн руб. Эти средства планируется направить на обновление производственных мощностей. Столь значительный объем ресурсов необходим, поскольку оборудование заводов и депо, которые ОАО «РЖД» передало «Локомотивным технологиям» при переводе ремонта и сервисного обслуживания тягового подвижного состава на аутсорсинг, во многом физически и морально устарело. Поэтому повышение качества ремонта локомотивов, в т.ч. новых серий, напрямую зависит от комплексного обновления инфраструктуры.

В ходе совещания представители дирекций тяги ОАО «РЖД» и заводов по производству и ремонту локомотивов обменялись мнениями о проведении различных видов ремонта тягового подвижного состава с учетом качественного изменения локомотивного парка, который только на Восточно-Сибирской железной дороге с 2006 по 2014 годы был обновлен более чем на треть. А потому и повышение качества ремонта и сервисного обслуживания локомотивов на Восточном полигоне – одна из стратегических задач.

Участники мероприятия внесли ряд конструктивных предложений, призванных улучшить техническое состояние новых локомотивов и решить проблемы при их эксплуатации, ремонте и сервисном обслуживании. Это позволит обеспечить максимальный контроль выпускаемой продукции со стороны заводов-изготовителей и осуществление технического сопровождения локомотивов на всем жизненном цикле.

Повышение качества ремонта – ключевая задача для «ЛокоТех» на 2017 год, который объявлен в компании Годом качества. На всех предприятиях утверждены программы повышения качества, проводится детальный анализ проблемных вопросов и способов их решения каждым из предприятий. Лучшие практики заводов и филиалов планируется распространить по всей сети.

Также в начале 2017 года подписано Положение о совместной работе Центра технического аудита ОАО «РЖД» и технических служб заводов АО «Желдорремаш» по повышению надежности выпускаемой продукции. На предприятиях созданы совместные с ЦТА рабочие группы, которые занимаются разработкой и внедрением мероприятий по снижению числа unplanned ремонтов и отказов локомотивов.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Петербург и Вологодская область создадут машиностроительный кластер в Череповце
tass.ru_14.04.2017

Взаимодействие по данному вопросу осуществляется между правительством Вологодской области, ОАО "Череповецкий литейно-механический завод" и АО "Петербургский тракторный завод"

Машиностроительный кластер будет создан в городе Череповце с участием предприятий Вологодской области и Санкт-Петербурга. Как сообщили в пресс-службе вологодского правительства, перспективы кластера будут обсуждаться в пятницу во время визита представителей более 30 предприятий и организаций Санкт-Петербурга в Вологодскую область, возглавил делегацию вице-губернатор Санкт-Петербурга Сергей Мовчан.

"В настоящий момент ведется работа по созданию на территории Вологодской области машиностроительного кластера с участием предприятий Санкт-Петербурга. Активно осуществляется взаимодействие по данному вопросу между правительством Вологодской области, ОАО "Череповецкий литейно-механический завод" и АО "Петербургский тракторный завод", - сказали в правительстве.

Мовчан отметил, что Санкт-Петербург очень заинтересован в развитии отношений с Вологодской областью. "Товарооборот между двумя субъектами в прошлом году составил 25 млрд рублей. Это приличный объем, но хотелось бы, чтобы эта цифра увеличивалась. У нас действительно сейчас большая делегация, более 50 человек - это "срез" экономики всего города, начиная от туристической сферы, заканчивая нами, чиновниками", - цитирует пресс-служба вице-губернатора.

Сегодня на территории Санкт-Петербурга работает 15 магазинов и реализуется 12 товаров под знаком "Настоящий Вологодский продукт". До конца 2017 года планируется открытие еще как минимум четырех таких торговых точек. Петербург занимает четвертое место по объемам поставок продукции среди регионов России и второе место после Республики Коми среди регионов Северо-Западного федерального округа, осуществляющих сотрудничество с Вологодской областью.

Вологодские предприятия поставляют в Санкт-Петербург сортовой, оцинкованный, горячекатаный и холоднокатаный прокат, трубы, коксохимическую, шлаковую продукцию (ПАО "Северсталь", "Северсталь-метиз"), шариковые и роликовые подшипники ("Вологодский подшипниковый завод"), оптические прицелы и кронштейны ("Вологодский оптико-механический завод"), продукцию лесопромышленного комплекса ("Череповецкий фанерно-мебельный комбинат", "Шекснинский комбинат древесных плит") и другую продукцию. "Чагодощенский стеклозавод и К" сотрудничает с предприятиями Санкт-Петербурга в части поставки готовой продукции и получения сырья и материалов. Как отметил губернатор Вологодской области Олег Кувшинников, правительство области прилагает все возможные усилия для создания комфортных условий для ведения бизнеса на территории региона и "всегда радо появляющимся деловым связям с компаниями из Северной столицы России".

Сегодня утром Сергей Мовчан и Олег Кувшинников возложили венки к мемориалу Вечный огонь. Сергей Мовчан станет почетным гостем открытия XVI межрегиональной выставки туристского сервиса и технологий гостеприимства "Ворота Севера", встретится с жителями блокадного Ленинграда, проживающими в Вологодской области, а также посетит ряд вологодских предприятий.

В Рособоронэкспорте состоялось заседание комитета по тяжелому машиностроению i-mash.ru_17.04.2017

В Рособоронэкспорте состоялось заседание Комитета по тяжелому машиностроению, в рамках которого были подняты вопросы по проведению мероприятий, запланированных к реализации предприятиями, государственными органами власти и институтами развития на текущий год. На заседании также были подняты вопросы технологического перевооружения предприятий с применением лизинговых инструментов финансирования, перехода на принципы наилучших доступных технологий, поддержки экспорта и технического регулирования.

"По итогам заседания Комитета по тяжелому машиностроению, состоявшегося в ноябре прошлого года, Аппарат Комитета обобщил и направил в Минпромторг России предложения по проекту поручений Правительства Российской Федерации федеральным органам исполнительной власти. Сегодня мы пригласили представителей различных структур для рассмотрения целого ряда вопросов, обсуждения проделанной работы и выработки стратегии для дальнейших совместных действий", - отметил председатель Комитета по тяжелому машиностроению СоюзМаш России, генеральный директор ПАО ОМЗ Михаил Смирнов.

Представитель Департамента станкостроения и инвестиционного машиностроения Минпромторга России Алексей Дубинин отметил, что на данный момент обращение от СоюзМаша рассмотрено и на него готовится официальный ответ.

В ходе заседания заместитель генерального директора группы компаний "Газпромбанк Лизинг" Максим Калинин сообщил о стимулировании технологического перевооружения и модернизации основных производственных фондов российских промышленных компаний в рамках лизинговых проектов. Старший эксперт по развитию экспорта машиностроения АО "Российский экспортный центр" Павел Бурлаченко и директор АНО "Информационно-аналитический центр по вопросам внешнеторговой деятельности" Сергей Бригиневич в своем выступлении рассказали о реализации мер поддержки экспорта продукции тяжелого и нефтегазового машиностроения в 2017 году, а также о нефинансовых мерах поддержки участников внешнеэкономической деятельности.

"Приоритетным проектом "Международная кооперация и экспорт в промышленности" определена необходимость разработки экспортных стратегий, основной целью которых является создание условий для устойчивого роста экспорта российской продукции тяжелого машиностроения, в том числе через механизмы долгосрочного планирования мер поддержки", - подчеркнул Павел Бурлаченко. В свою очередь, его содокладчик отметил, что производство и экспорт промышленной продукции в рамках специального инвестиционного контракта (СПИК) позволят компенсировать затраты на транспортировку данной продукции за рубеж на 80% и увеличить срок заключения государственного контракта в качестве единого поставщика на 1 год.

Президент Ассоциации предприятий химического и нефтяного машиностроения, технический директор АО ВНИИНефтемаш В.Л. Головачев поднял вопросы технического регулирования и соответствия российским нормам и правилам оборудования, закупаемого у зарубежных поставщиков.

По итогам заседания было принято решение о продолжении работы по обозначенным Комитетом инициативам, а также предложено провести следующее очередное заседание совместно с Комитетом по судостроительной промышленности и морской технике.

Делегация АО "Горные машины" посетила вьетнамскую корпорацию Vinacomín i-mash.ru_17.04.2017

На прошлой неделе делегация компании АО "Горные машины" посетила два карьера вьетнамской государственной национальной угольно-минералогической корпорации Vinacomín (Vietnam National Coal-Mineral Industries Holding Corporation Limited).

На угольных карьерах крупнейшей горнодобывающей компании Вьетнама с конца 1980-х годов верой и правдой служат 25 единиц станков шарошечного бурения СБШ-250МНА-32 российского производителя ОАО УК "Рудгормаш". В ходе переговоров согласован рабочий визит сервисной службы АО "Горные машины" для проведения диагностики буровых станков.

Так же предприняты первоначальные шаги по организации консигнационного склада с целью оперативной доставки запасных частей и комплектующих СБШ-250 на участки партнера. Благодарим "Vinacomín" за теплый прием и продуктивные переговоры! Надеемся на долгосрочное и плодотворное сотрудничество.

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

Для угля наступают черные дни kommersant.ru_17.04.2017

Минэнерго РФ признало, что угольные ТЭС в европейской части России, на Урале и Дальнем Востоке не выдерживают конкуренции с более эффективной газовой генерацией. Энергетики здесь выводят неэффективные угольные мощности, а новых блоков на твердом топливе практически не строят, кроме того, цена на мощность для угольных ТЭС не покрывает их затраты. Доля угля остается традиционно высокой лишь в Сибири, где из-за короткого транспортного плеча цены на твердое топливо ниже.

В драфте итогового доклада за 2016 год, подготовленного ФГБУ "Российское энергетическое агентство" Минэнерго, признается "неконкурентоспособность угольной генерации по сравнению с газовыми ТЭС как в европейской части России, включая Урал, так и на Дальнем Востоке". Средневзвешенная цена газа в прошлом году выросла на 3,5%, до 4,2 тыс. руб. за 1 тыс. кубометров, а цена тонны угля — на 1,2%, до 1,33 тыс. руб. Но ценовое соотношение газ--уголь в 2016 году было "вне зоны межтопливной конкуренции". Для конкуренции газ в пересчете на тонну условного топлива должен быть дороже угля в два-три раза, в 2016 году это ценовое соотношение составляло 1,54 в европейской части страны (с Уралом) и 1,17 на Дальнем Востоке.

Десять лет назад, когда правительство и РАО "ЕЭС России" согласовывали долгосрочный прогноз развития энергетики, предполагалось, что уголь будет вытеснять газ. "Был перекося в сторону газовых станций, теперь их доля в топливном балансе будет снижаться",— полагал в 2007 году глава профильного департамента Минпромэнерго Вячеслав Кравченко (сейчас заместитель главы Минэнерго). Тогда ожидалось, что доля газа в топливном балансе к 2020 году сократится с 68% до 56%, уголь вырастет с 25% до 40%.

Это базировалось на предположениях роста экспорта газа "Газпромом" и возможном дефиците газа в стране, а также на намерении правительства за несколько лет довести внутреннюю цену на газ до экспортного netback за вычетом транспортировки. Этого не случилось, а к 2011-2012 годам рост тарифов на газ в России затормозился, и от идеи довести их до уровня экспортных отказались к 2013 году. Но в инвестпрограммы энергетиков успели заложить новые угольные блоки за пределами Сибири (от части проектов потом удалось отказаться).

Сейчас в топливном балансе газ доминирует, его доля в 2016 году увеличилась на 0,7 п. п., до 72,6%, доля угля снизилась на 1,8 п. п., до 25,6%. Сказались перевод части ТЭЦ Урала с угля на газ и вывод старой генерации, это за три года снизило спрос на уголь в регионе на 4,3 п. п., до 17%. Газ является монотопливом в Приволжье и на Северном Кавказе, конкуренция существует на Дальнем Востоке (но здесь для поддержки угольщиков несколько лет назад была заторможена газификация ТЭС Приморья, а на Сахалине власти настояли, чтобы

"РусГидро" строило новые мощности на угле). Уголь в балансе Дальнего Востока занимает 55,9%. В "РусГидро" "Ъ" не ответили, но глава компании Николай Шульгинов в декабре 2016 года говорил, что уголь подорожал на Дальнем Востоке на 12% при учтенном в тарифе росте на 6-8%. По данным "Металл Эксперта", внутренние цены на энергоуголь в России на середину апреля выросли на 25%, до \$29 за тонну, тогда как уголь для АТР (экспорт из дальневосточных портов) подорожал на 60%, до \$69 за тонну, а для Европы — до \$86 за тонну.

Наталья Порохова из АКРА отмечает, что за счет относительной дешевизны топлива угольные ТЭС доминируют на мировом рынке, где их доля достигает 41%. Но Россия — исключение среди крупных производителей угля. По оценке эксперта, чтобы уголь стал конкурентоспособнее, его цена должна быть в два раза ниже, чем газа, поскольку у угольных ТЭС издержки выше. "В России уголь конкурентоспособнее газа только в Сибири,— поясняет госпожа Порохова.— В европейской части из-за большого транспортного плеча эти издержки в цене угля выше 50%". При нынешнем и ожидаемом в среднесрочной перспективе соотношении цен ожидать строительства новых угольных ТЭС и роста спроса на внутреннем рынке не приходится, говорит источник "Ъ" в отрасли. Но и "крупномасштабную газификацию традиционно угольных регионов" при нынешнем соотношении цен газа и угля он тоже не счел оправданной.

В "Газпром энергохолдинге" (владеет как газовыми, так и угольными ТЭС) падение спроса на энергоуголь связывают с условиями конкурентного отбора мощности (КОМ, выбор наиболее дешевой генерации для рынка), который, по мнению компании, не учитывает всех условно-постоянных затрат угольной генерации: цена КОМ около 120 тыс. руб. за 1 МВт в месяц, затраты — 150-200 тыс. руб. По данным ассоциации "Сообщество потребителей энергии", строительство угольного энергоблока более 225 МВт по договору поставки мощности (ДПМ, гарантирует возврат инвестиций) обходится в 49,175 тыс. руб. за 1 кВт против 28,77 тыс. руб. для газового блока мощнее 250 МВт. Но уголь выигрывает пока у газа в Сибири, где его доля в балансе — 85,6%. В Сибирской генерирующей компании (СГК) это объясняют тем, что во многих городах уголь — единственный доступный вид топлива, газовая инфраструктура есть не везде, а там, где есть газ (Барнаул, Кемерово, Новокузнецк), угольная генерация дешевле газовой. "Все наши ТЭС работают на угле, многие востребованы на энергорынке", — заявили в СГК, добавив, что после снятия ограничений на перетоки между Уралом и Сибирью угольные ТЭС не раз выигрывали конкуренцию с газовыми.

В Минэнерго считают, что политика сдерживания роста цен на газ не позволяет предполагать конкурентоспособность угольной генерации "даже в долгосрочной перспективе". ФАС предлагала уже с 2017 года начать пилотные проекты в Тюменской области, ХМАО и ЯНАО по либерализации цен на газ для промышленности. Но, по оценке Натальи Пороховой, это ситуацию не выровняет: газ останется конкурентоспособнее угля в европейской части страны.

"Мечел" займет у государства

kommersant.ru_17.04.2017

Как стало известно "Ъ", "Мечел" планирует экспортировать в Европу и СНГ около трети продукции нового рельсобалочного стана Челябинского меткомбината (ЧМК; 1,1 млн тонн в год). Для этого компании нужно вложить свыше \$26 млн в оборудование, пятую часть суммы предоставит по льготной ставке учрежденный Минпромторгом Фонд развития промышленности (ФРП).

ФРП выдаст ЧМК "Мечела" льготный заем на 300 млн руб. для закупки оборудования на 1,5 млрд руб. (около \$26,6 млн), необходимого для экспорта металлопродукции в Европу. Заем одобрил экспертный совет фонда, осталось подписать документы, рассказали "Ъ" в ФРП. По условиям фонда деньги для "проектов развития" выдаются под 5% годовых на срок до пяти лет. "Мечел", чей долг перед банками и держателями облигаций составлял 444 млрд руб., реструктурировал кредиты госбанков (69% долга) по плавающим ставкам, но не ниже 8,75% годовых. О новых кредитах компания не сообщала.

Речь идет об оборудовании для рельсобалочного стана, которое позволит выпускать рельсы, балку и другой прокат по евростандартам, говорят стороны. Стан на 1,1 млн тонн проката в год "Мечел" строил с 2008 года, заморозил в кризис и запустил в 2013 году, проект обошелся в \$715 млн. Основной продукцией виделись стометровые рельсы: "Мечел" договорился о поставках ОАО РЖД до 400 тыс. тонн в год до 2030 года, планируя вытеснить импорт и подвинуть российского конкурента Evraz. В 2016 году основной акционер "Мечела" Игорь Зюзин заявлял, что компания планирует поставить монополии в 2017 году 450-500 тыс. тонн рельсов (в 2016 году — 270 тыс. тонн). В марте "Мечел" ожидал поставки ОАО РЖД за год около 330 тыс. тонн.

В "Мечеле" уточнили "Ъ", что закупка оборудования для развития экспорта частично произведена за счет собственных средств, реализовываться проект будет поэтапно, завершение ожидается во втором квартале 2019 года. "У компании своя международная сбытовая сеть, мы хорошо знаем рынок и видим устойчивый спрос в ряде стран Европы и СНГ",— говорят в "Мечеле". На экспорт планируется поставлять до 300 тыс. тонн рельсов и балки в год. ЧМК уже получил экспортный сертификат для поставок евробалки в Европу, с февраля 2015 года имеет статус потенциального поставщика рельсов для Deutsche Bahn.

"Мечел", очевидно, планирует пойти по пути Evraz, который нарастил экспорт рельсов. За рубежом есть потенциал роста объемов, цены пока остаются на неплохих уровнях",— говорит Андрей Лобазов из "Атона". Продажа рельсов и другой железнодорожной продукции российских заводов Evraz принесла компании в 2016 году \$584 млн (рост на 6,2% год к году). Экспорт рельсов Evraz из РФ вырос на 61%, до 166 тыс. тонн (за пределы СНГ — более чем втрое, до 75 тыс. тонн). В Evraz планы "Мечела" не комментируют. Источник "Ъ", близкий к компании, отмечает, что вероятность защитных пошлин на рельсы в Европе низка, но здесь "жесткая конкуренция" с австрийцами и чехами: "рельсы — высокотехнологичный продукт, конкуренция тут в качестве, а не в цене".

Уральская кузница увеличила производство на 40% metallinfo.ru_17.04.2017

Завод Уральская кузница (входит в группу Мечел) по итогам I квартала 2017 г. изготовил рекордное количество продукции по сравнению с показателями за аналогичные периоды последнего десятилетия. За три первых месяца 2017 г. металлурги Уральской кузницы произвели более 25 тыс. т продукции. Таких показателей предприятие достигло впервые за последние десять лет. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года рост составил почти 40%, в I квартале 2016 г. было изготовлено около 18 тыс. т продукции.

«Существенный рост производственных показателей в первом квартале – периоде, когда традиционно наблюдается спад – достигнут благодаря увеличению объемов заказов преимущественно для вагоностроительных предприятий и слаженной работе всего трудового коллектива», – отметил управляющий директор Уральской кузницы Виктор Маценко.

ММК построит новую аглофабрику metallinfo.ru_17.04.2017

Главгосэкспертиза России закончила рассмотрение проекта строительства новой аглофабрики Магнитогорского металлургического комбината (ММК). Изучив представленные материалы, эксперты пришли к выводу, что результаты инженерных изысканий и проектная документация соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным нормам. По итогам рассмотрения выдано положительное заключение.

В комплекс предстоящих работ входит строительство отделений приёма и подготовки сырья, аглоцеха, системы десульфурации дымовых газов, объектов энергетической, транспортной инфраструктуры, других зданий и сооружений. Проект также предусматривает сооружение внеплощадочных инженерных сетей, обустройство железнодорожных путей и перегонов, нескольких автомобильных дорог и путепровода на пересечении автомобильной и железнодорожной трасс.

В состав агломерационного подразделения горно-обогатительного производства ММК в настоящее время входят три действующие аглофабрики - №2, №3 и №4, суммарная производительность которых в настоящее время составляет 11,3 млн т агломерата в год. Цель инвестиционного проекта по строительству новой фабрики - обновление основных фондов комбината, вывод из эксплуатации физически и морально устаревшей аглофабрики №4 и повышение качества производимого агломерата.

Благодаря новому оборудованию повысится эффективность переработки аглосырья в доменном цехе. Доменный цех комбината будет обеспечен высококачественным агломератом, произведенным с использованием самых современных энергосберегающих и экологически безопасных технологий. Фабрика будет производить охлажденный, стабилизированный по фракционному составу агломерат с содержанием железа 58,1%.

В результате реализации проекта суммарный объём выпуска продукции агломерационным производством достигнет 12,6 млн т агломерата в год.

Алтай-Кокс повышает интерес к рабочим профессиям

metallinfo.ru_17.04.2017

Алтай-Кокс (входит в Группу НЛМК) принял участие в дне открытых дверей в Заринском политехническом техникуме.

На мероприятие пригласили выпускников школ Заринска и близлежащих районов. Для них провели экскурсии по мастерским техникума, мастер-классы по основным профессиям, профориентационное тестирование.

Елена Малышевская, представитель кадровой службы Алтай-Кокса, рассказала школьникам о востребованных рабочих профессиях, социальном пакете и возможностях карьерного роста на предприятии. Представила выпускников Заринского политехнического техникума, которые успешно трудятся на заводе, побеждают в конкурсах местного и регионального уровня. Среди них – Александр Иванов, лучший токарь Алтайского края, Дионег Рогов, лучший электрогазосварщик Алтай-Кокса.

Алтай-Кокс сотрудничает с Заринским политехническим техникумом по нескольким направлениям: участвует в государственной итоговой аттестации выпускников, ярмарках вакансий, организует тематические экскурсии и практику для студентов. Это позволяет влиять на содержание учебного процесса, вести целенаправленную подготовку специалистов по приоритетным для Алтай-Кокса рабочим профессиям.

БМК развивает сотрудничество с автопромом

metallinfo.ru_17.04.2017

Белорецкий металлургический комбинат (БМК, входит в группу Мечел) получил высшую категорию «Отличный поставщик» от одного из крупнейших предприятий России по производству электрооборудования для автопрома.

Высшая категория поставщика присвоена Автоэлектроарматурой (г. Псков) за работу в I квартале 2017 г. С ней БМК сотрудничает не один год, поставляя ему пружинную проволоку диаметрами от 0,3 до 0,6 мм для изготовления комплектующих для электроприборов автомобилей. Основные потребители продукции Автоэлектроарматуры – АвтоВАЗ, КамАЗ, ГАЗ и многие другие автомобильные заводы России, стран ближнего и дальнего зарубежья.

По результатам интегральной оценки таких критериев, как уровень качества и организации поставок, лояльность поставщика и его перспективность, БМК набрал 98 баллов из 100 возможных и получил от Автоэлектроарматуры высшую категорию «А» – «Отличный поставщик».

ОМК совершенствует управление эффективностью персонала с помощью продуктов SAP

metallinfo.ru_17.04.2017

Объединенная металлургическая компания и SAP объявили о результатах масштабного проекта по внедрению продукта SAP SuccessFactors. Его внедрение в качестве единой платформы для управления постановкой целей и оценкой их управления позволило в два раза упростить и уменьшить продолжительность процессов.

Кроме этого в 20 раз возросло количество целеполагаемых сотрудников компании (с 80 до 1,6 тыс.), а количество поставленных им целей, рассчитанных на достижение экономического эффекта, увеличилось до 68%.

"Облачное решение SAP SuccessFactors позволяет компании развивать и совершенствовать корпоративную культуру, ориентированную на повышение эффективности и достижение результатов. Всего за пять месяцев мы выстроили процесс и внедрили инструмент трансляции стратегии компании на операционный уровень, обеспечив четкое понимание бизнес-целей компании каждым сотрудником",- директор по управлению эффективностью ОМК прокомментировал Петр Трушин.

В настоящее время ОМК завершает расширение контура используемых модулей SAP SuccessFactors для 8 тыс. пользователей.

Завод Marcegaglia RU примет участников конференции "Нержавеющая сталь и российский рынок-2017"

metallinfo.ru_17.04.2017

20-21 апреля в Москве (отель Азимут Москва Олимпик) и Владимире пройдет 3-я Международная конференция "Нержавеющая сталь и российский рынок-2017". Участниками данной встречи станут руководители и

специалисты компаний, производящих, поставляющих и перерабатывающих прокат из нержавеющей и специальных сталей, металлоторговых компаний и СМЦ, аналитических и информационных агентств, поставщиков сырья и банковских учреждений.

Эксперты рынка обсудят производство и потребление проката на рынке нержавеющей стали РФ и стран зарубежья, производственную, инвестиционную и сбытовую политику производителей нержавеющей стали, тенденции рынка сырья для нержавеющей стали, импорт и экспорт проката из нержавеющей сталей, а также перспективы реализации программы импортозамещения в производстве нержавеющей сталей в РФ, условия работы компаний-импортеров на российском рынке, прогнозы динамики потребления нержавеющей стали в России и развития отраслей-потребителей продукции, дистрибуцию и переработку нержавеющей и специальных сталей.

Участие в конференции примут специалисты ГК «Норильский никель», ЧМК (входит в группу Мечел), ТД ВМК Красный Октябрь, Газпромбанк, Марчегалья Ру, ТМК-Инокс, Ашинский металлургический завод, Группа ЧТПЗ, Глобус-Сталь, СИНТЕЗ, Континенталь, Инокспойнт Групп Илеко, УТК-Сталь, Инокстрейд, Сталкер, Феррит, НМЦ Авиаль, Специальные Стали и Сплавы и др.

Во второй день конференции, 21 апреля, игроки рынка нержавеющей сталей станут гостями на производстве Marcegaglia RU во Владимире. Этот завод имеет мощность производства 25 тыс. т сварных труб в год, а также обладает линиями по порезке плоского нержавеющей проката. В составе завода работает шесть ТЭСА, линия полировки, агрегат продольной резки и агрегат для правки и резки рулонной листовой стали.

Приглашаем присоединиться к участникам конференции.

Последнее китайское предупреждение: грядёт «год атаки» на избыточные производственные мощности

steelland.ru_14.04.2017

Сталелитейные заводы Китая должны подготовиться к еще более жесткому удару по избыточным производственным мощностям в этом году, поскольку правительство заявляет о своем намерении достичь «фундаментального» прогресса в реформировании отрасли, - сообщил чиновник из высшего органа планирования страны на совещании с представителями отрасли.

«Несмотря на то, что в прошлом году были достигнуты цели по сокращению перепроизводства, проблема избытка мощностей в сталелитейном секторе Китая принципиально не улучшилась», - говорит Ся Нонг (Xia Nong), руководитель отдела промышленности Национальной комиссии развития и реформ (НКРР).

Ся описал 2017 год как «год атаки» и сказал, что государство предпримет еще большие усилия, предупредив собравшихся в четверг в Пекине представителей промышленности и руководителей, что они должны подготовиться заранее. Должностные лица на совещании отметили, что 65 миллионов тонн сокращений мощностей в прошлом году были уже достаточно значительными.

«Не откладывайте, не тяните и осознайте», - сказал Ся Нонг.

В прошлом году крупнейшая в мире страна-производитель стали пообещала сократить ежегодные объемы производства на 100-150 миллионов тонн в течение трех-пяти лет.

Она планирует закрыть 50 миллионов тонн в этом году, а также пообещала к концу июня полностью ликвидировать низкосортные производства.

«Мы не позволим пустить всё на самотек, особенно что касается закрытия низкосортных производств», - заявил чиновник.

Экологическая группа Гринпис ранее оценила, что фактически действующие мощности увеличились на 35 миллионов тонн в 2016 году, поскольку большая часть программы сокращений была сосредоточена на уже простаивавших на тот момент заводах.

Объем производства стали в Китае в 2016 году увеличился на 1,2 процента - до 808,4 миллиона тонн, а в Гринписе заявили, что стране необходимо рассмотреть вопрос о сокращении производства, а не наращивать мощности, чтобы держать в узде и контролировать этот сектор.

Ло Тьецзюнь (Luo Tiejun), руководитель департамента сырьевых материалов Министерства промышленности и информационных технологий Китая, отверг эту точку зрения, заявив, что Пекин по-прежнему придерживается мнения, что нужно позволить рынку определять необходимые уровни производства.

«Китай сократит только производственные стальные мощности и не будет устанавливать уровни добычи», - сказал он. «Неправильно говорить, что стальные мощности Китая растут».

Однако центральное правительство уже приступило к расследованию деятельности сталелитейных компаний в городе Таншань (Tangshan) в провинции Хэбэй, обращая особое внимание на заводы, которые «как бы сократили мощности, но фактически увеличили объем производства».

В Таншане, где расположены десятки частных металлургических компаний, в 2016 году было произведено 88,3 миллиона тонн стали, что на 6,8 процента больше по сравнению с прошлым годом, и больше, чем объем производства всех компаний Соединенных Штатов вместе взятых.

По данным исследовательского института металлургической промышленности Китая, в 2016 году цены на сталь выросли на 76,5 процента, что повысило рентабельность и помогло заводам превратить убытки в прибыли.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AUTOMOTIVE INDUSTRY**

Назван самый обеспеченный легковыми машинами город в России

rg.ru_16.04.2017

Самым обеспеченным легковыми автомобилями на душу населения из городов-миллионников России оказалась Самара.

Аналитическое агентство "АВТОСТАТ" провело исследование парка легковых автомобилей в России по состоянию на 1 января 2017 года, которое охватывало города с населением свыше 1 миллиона жителей. Это позволило определить обеспеченность легковыми автомобилями на тысячу человек.

В среднем по стране обеспеченность составила 288 автомобилей на тысячу жителей. Однако некоторые города бьют рекорды. Абсолютным лидером оказалась Самара, в которой на тысячу человек приходится 334 автомобиля. То есть у каждого третьего жителя города есть свой легковой автомобиль. Это при том что общее количество легковушек в городе довольно скромное. Всего 391 тысяча машин. Правда, и количество населения в этом городе не самое большое: 1 миллион 171 тысяча человек.

Самый низкий уровень автомобилизации в Перми. На тысячу жителей приходится 237 легковушек

На втором месте оказался Санкт-Петербург с 319 автомобилями на тысячу жителей. Северная столица занимает стабильное второе место по всем показателям. Она на втором месте из всех городов-миллионников России по количеству зарегистрированных легковых автомобилей - 1 миллион 665 тысяч. А также по количеству населения - почти 5 миллионов 226 тысяч человек.

Москва - лидер по количеству зарегистрированного легкового транспорта - 3 миллиона 783 тысячи машин. А также по числу жителей - 12 миллионов 330 человек. А вот по обеспеченности легковым транспортом на тысячу человек она не попала даже в тройку лидеров. С показателем 307 легковушек на тысячу жителей Москва заняла лишь четвертое место.

Всего на одну легковушку на тысячу жителей с показателем 308 машин столицу опередил Воронеж, заняв третью призовую строчку рейтинга.

Более 300 машин на тысячу жителей приходится в Казани (303) и Екатеринбурге (302). Средний показатель превысил Красноярск - 293 машины.

Однако в остальных восьми городах-миллионниках обеспеченность легковыми автомобилями ниже средней. Наиболее близок к среднему показателю Ростов-на-Дону, где на тысячу жителей приходится 285 легковушек. В Уфе, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске и Челябинске - от 278 до 269 автомобилей на тысячу жителей. В Волгограде автомобилем владеет каждый четвертый житель. Здесь на тысячу человек приходится 252 легковушки.

Самый низкий уровень автомобилизации оказался в Перми. Здесь на тысячу жителей приходится всего лишь 237 легковых машин.

Комментарий

Игорь Моржаретто, партнер аналитического агентства "АВТОСТАТ":

Все страны мира изучают и показывают уровень автомобилизации. По этому уровню мы в середине мирового рейтинга. В США, например, приходится 900 машин на тысячу жителей. В Европе в среднем - 600. В Китае - 50. Хотя в крупных городах Поднебесной - за 500.

Показатель уровня автомобилизации говорит о доходах населения. Но на него накладывается транспортная доступность в городах. В Москве высокие доходы, но много ограничений для пользования личным транспортом.

Российские дилеры KIA наращивают продажи сертифицированных автомобилей с пробегом

autostat.ru_17.04.2017

Российские дилеры KIA в рамках программы продаж сертифицированных автомобилей с пробегом «KIA Уверен» по итогам первого квартала 2017 года реализовали 955 таких машин, что почти в 5 раз больше по сравнению с прошлым годом. В марте продажи сертифицированных автомобилей с пробегом выросли в 4,5 раза, сообщает пресс-служба KIA Motors Rus. В настоящее время в программе участвуют 62 официальных дилера KIA в России.

Как заявили агентству «АВТОСТАТ» в пресс-службе KIA Motors Rus, в 2017 году компания планирует увеличить объем продаж сертифицированных автомобилей с пробегом «KIA Уверен» при сохранении текущего количества дилеров. Напомним, по итогам 2016 года в России было реализовано 2663 сертифицированных автомобиля с пробегом «KIA Уверен», что в 5 раз превышает показатель годичной давности. «Мы намеренно не ставим своей целью расширение географии программы, а берем вектор на работу по повышению эффективности и качества. Мы ожидаем, что дилеры, которые участвуют в программе, будут реализовывать около 90% автомобилей с пробегом в рамках программы «KIA Уверен», – рассказали в пресс-службе KIA Motors Rus.

В рамках программы «KIA Уверен» продаются только автомобили KIA в возрасте до 4 лет и с пробегом до 120 тыс. км. Для участия в программе автомобиль должен быть официально ввезен в страну, реализован впервые у официального дилера KIA, должен иметь прозрачную историю послепродажного обслуживания с сервисной книжкой с отметками о прохождении ТО. К участию в программе допускаются только автомобили после тщательной технической диагностики, без серьезных ДТП, которые бы повлекли за собой изменение геометрии кузова или ремонт систем безопасности. Также необходим оригинал ПТС.

По данным KIA Motors Rus, каналы поступления автомобилей «KIA Уверен» разнообразны: это и автомобили из парков официальных дилеров KIA и KIA Motors Rus, и автомобили, сданные клиентами по системе trade-in, и автомобили, поставленные на комиссию или выкупленные дилером.

К преимуществам программы «KIA Уверен», в частности, относятся проведение тест-драйва, заводская гарантия от 1 до 4 лет, особые условия страхования КАСКО с защитой по основным рискам («угон» и «полная гибель»), обмен на другой автомобиль в течение 14 дней после покупки, бесплатная техническая инспекция автомобиля в течение года после покупки или 2 тыс. км пробега, в зависимости от того, что наступит ранее, а также программа помощи на дорогах на 1 год.

«В наших планах – увеличение срока гарантии на автомобили «KIA Уверен», разработка выгодных условий кредитования для покупки сертифицированных автомобилей с пробегом, совершенствование функционала в разделе поиска и выбора автомобилей с пробегом usedcars.kia.ru, развитие новых каналов поступления автомобилей в программу «KIA Уверен», – заявили агентству «АВТОСТАТ» в пресс-службе KIA Motors Rus.

Ключевые показатели парка автобусов в России

autostat.ru_14.04.2017

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2017 года в России насчитывается 395,4 тыс. автобусов.

Средний возраст парка составляет 15,9 лет, причем 45% всех автобусов в стране пребывают в возрасте старше 15 лет. Доля иномарок здесь составляет немногим более четверти российского парка (27%). В то же время во владении юридическими лицами находится 72% от общего объема автобусной техники. На долю дизельных автобусов приходится 46%, а экологическим стандартам «Евро-4» (и выше) соответствует только 14% машин. Самый крупный из региональных парков автобусной техники находится в Москве, где числится 19,1 тыс. экземпляров. В Краснодарском крае, который идет на втором месте рейтинга, их насчитывается 15,8 тыс. единиц. Замыкает тройку лидеров Подмосковье (14,5 тыс. шт.). Еще в семи субъектах РФ (Татарстан, Санкт-Петербург, Ростовская и Иркутская области, Красноярский край, Новосибирская и Свердловская области) тоже зарегистрировано не менее 10 тыс. автобусов.

Что касается марочной структуры российского парка автобусной техники, то лидером здесь является ПАЗ (168,1 тыс. шт.), на втором месте – КАВЗ (55,8 тыс. шт.), а замыкает первую тройку ЛиАЗ (34 тыс. шт.). Причем на долю этих трех марок приходится 65% всего парка автобусов в РФ. Среди иномарок больше всего в стране числится автобусной техники Hyundai (16,2 тыс. шт.).

Выпуск сельхозтехники в РФ растет

i-mash.ru_17.04.2017

Выпуск сельхозтехники в РФ в первом квартале, по данным ассоциации "Росагромаш" (на ее членов приходится более 80% производства), вырос на 39%, до 27,3 млрд руб.

Вырос и экспорт продукции - более чем на 60%. Но в отрасли объясняют "Ъ" взлет экспорта долгосрочными контрактами, заключенными при девальвации рубля, и опасаются, что подорожание нацвалюты негативно сказывается на продажах техники за рубеж.

Динамика роста наблюдается по:

- тракторам на 48%, до 620 штук
- сеялкам 34%, 1,3 тыс. штук,
- жаткам на 20%, до 465 штук,
- зерноуборочных комбайнов - на 29%, до 1,4 тыс. штук,
- борон - на 9%, до 1,2 тыс. штук.

В "Ростсельмаше" рассказал, что рост производства компании в первом квартале - около 30-35%, экспорт увеличился на 8%. По прогнозу компании, рынок в 2017 году вырастет на 10-15%, ее продажи - на 25-30%.

Рост производства в отрасли начался вместе с масштабной господдержкой: заводам компенсируются скидки для потребителей. По итогам первого квартала сумма субсидий по отгрузкам (с учетом долга по выплатам по договорам за 2016 год) составила 8,9 млрд руб. Всего в 2017 году на субсидии сельхозпроизводителей из бюджета выделено 13,7 млрд руб. Выпуск техники в 2016 году в денежном выражении вырос на 58%, до 88,2 млрд руб., тогда как субсидии выросли в 2,2 раза, до 11,2 млрд руб. С их помощью было продано техники на 47,7 млрд руб. с учетом НДС (49% от рынка). В "Росагромаше" отмечали, что необходимый объем субсидий в 2018-2020 годах составляет 15 млрд руб. в год.

Несмотря на резкий рост продаж, перенасыщения рынка в отрасли не опасаются. В "Ростсельмаше" говорят, что ежегодно в течение 12 лет требуется по 11 тыс. зерноуборочных комбайнов, а сейчас рынок потребляет около 5 тыс. штук. "Если учитывать мировую практику, для избежания потерь урожая на комбайн должно приходиться не более 350-400 га посевных площадей",- поясняют в компании, а обеспеченность комбайнами в РФ - 1,1 машины на 1 тыс. га, в Германии - 42 единицы, в США - 22, в Канаде - 17. Нагрузка на технику в России почти втрое выше, чем должна быть, и машины вместо положенных десяти лет нормально работают около четырех-пяти. Но, отмечает заместитель главы "Росагромаша" Денис Максимкин, платежеспособный спрос гораздо ниже потребности в технике: она составляет 250 млрд руб., а рынок в 2016 году достиг лишь около 150 млрд руб.

Китайский конкурент SSJ100 успешно прошел тестовые испытания

rns.online_17.04.2017

Собранный и разработанный в Китае самолет C919 компании COMAC успешно прошел тестовые скоростные испытания на взлетно-посадочной полосе. Об этом сообщает [англоязычная версия](#) китайской газеты «Жэньминь жибао».

Как отмечает газета, этот тест был последним перед первыми летными испытаниями самолета. В COMAC планируют завершить все испытания и сдать самолет в эксплуатацию уже в 2017 году. Первые поставки клиентам ожидаются в 2019 году.

C919 — китайский проект первого национального магистрального авиалайнера. Дальность полета C919 составит 5,5 тыс. км, вместимость — 168 мест эконом-класса.

На 31 октября китайский авиастроитель уже получил 514 предзаказов от 21 авиакомпании на самолет C919. COMAC оценивает потенциальный спрос на самолеты этой модели на сумму более \$100 млрд.

РН "Союз-ФГ" с пилотируемым кораблем "Союз МС-04" установлена на стартовой площадке Байконура

i-mash.ru_17.04.2017

Ракета-носитель "Союз-ФГ" с пилотируемым кораблем "Союз МС-04" установлена на стартовой площадке космодрома "Байконур".

Об этом передает в понедельник 17 апреля корреспондент "Интерфакса". Ракета-носитель была вывезена из монтажно-испытательного корпуса на космодроме и закреплена в вертикальном положении в пусковой установке площадки номер 1 ("Гагаринский старт").

Основной экипаж пилотируемого корабля "Союз МС-04" в составе космонавта Роскосмоса Федора Юрчихина и астронавта НАСА Джека Фишера отправится к Международной космической станции 20 апреля. Старт намечен на 10:13 мск. Полет, как ожидается, продлится 136 суток.

Из инженеров предприятий ОДК и Роскосмоса сформируют научно-технический совет ВПК

i-mash.ru_17.04.2017

По поручению вице-преьера Дмитрия Рогозина будет создан научно-технический совет ВПК, он будет сформирован из конструкторов и инженеров предприятий Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) и "Роскосмоса" и на первое заседание соберется уже 21 апреля.

В ближайшее время будет также подготовлено соглашение по совместной работе двух структур. Об этом ["Коммерсанту"](#) сообщил Дмитрий Рогозин по итогам своей поездки на Воронежский механический завод. Целью поручений является равномерное распределение заказов и усиление кооперации ОДК и "Роскосмосом".

Вице-премьер Дмитрий Рогозин дал поручение создать специальный научно-технический совет ВПК. "Первое заседание должно состояться уже 21 апреля", — заявил "Ъ" господин Рогозин. Совет будет формироваться из числа ведущих конструкторов и инженерно-технического состава как ОДК, так и предприятий "Роскосмоса". Члены совета должны будут провести аудит технологических возможностей, которые структуры смогут использовать совместно. Дмитрий Рогозин сообщил "Ъ", что речь идет о полном спектре задач: "начиная от технологии двигателестроения, заканчивая всевозможными иными технологиями, которые используются при проектировании двигателей, неважно — космических или авиационных". За создание научно-технического совета по поручению вице-преьера отвечает вице-президент РАН академик Юрий Михайлов. В ближайшее время ОДК должна проанализировать собственные профильные работы с тем, чтобы часть из них передать предприятиям "Роскосмоса".

В ближайшее время будет подготовлено большое соглашение и по другим направлениям работ между "Роскосмосом" и ОДК, а также Объединенной авиастроительной корпорацией. В ОДК "Ъ" сообщили, что единый научно-технический совет даст возможность совместно работать над развитием технологий проектирования,

проводить научные исследования в области физических процессов газовой динамики, прочности и материаловедения.

РКК "Энергия" и Boeing договорились о космическом туризме

i-mash.ru_17.04.2017

Ракетно-космическая корпорация (РКК) "Энергия" подписала контракт с американской корпорацией Boeing на первые пять мест для космического туризма.

Как сообщил глава российской РКК Владимир Солнцев: "На сегодняшний день у нас подписан контракт, где мы продаем в итоге первые пять мест", - передает РИА Новости. Сумма сделки не уточняется.

По его словам, четыре человека уже передали средства американской компании Space Adventures за облет Луны на "Союзе". "Тоже вопрос, почему американской, а не российской? Все пользуются нашими услугами, но только "из-за угла", из-за рубежа. Рынок реагирует как? Вот условно готовы лететь восемь человек, но на "Союзе", - передает его слова ТАСС.

Туристические полеты на корабле "Союз" на международном рынке обеспечивает компания Space Adventures. В феврале сообщалось, что испытания первого в России многоцветного суборбитального корабля для космического туризма запланированы на 2020 год.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Повышение пенсионного возраста увеличит страховые пенсии

izvestia.ru_17.04.2017

Если российское правительство все-таки повысит пенсионный возраст в стране, размеры страховых пенсий существенно вырастут — из-за увеличения объема поступлений в Пенсионный фонд, пишут «Известия» со ссылкой на федерального чиновника.

В реальном выражении средний размер пенсии может вырасти на 30% к 2030 году (то есть до 17 тыс. рублей) — но для этого потребуются узаконить перечисление всех поступающих в Пенсионный фонд средств на выплату пенсий, отметил источник.

Источник считает, что рост доходов пенсионеров положительно повлияет на российскую экономику.

Правительство РФ пока не давало профильным ведомствам поручения о разработке программы повышения пенсионного возраста, но разговоры в кулуарах Белого дома на эту тему идут постоянно. Об этом заявили три источника «Известий» в кабмине.

«Повышение пенсионного возраста в данной конфигурации даст дополнительную индексацию на 4 тыс. рублей», — считает директор Научно-исследовательского финансового института (НИФИ) Владимир Назаров.

По его мнению, на начальном этапе индексация страховых пенсий может оказаться незначительной — порядка 1–2% ежегодно, причем как неработающим, так и работающим пенсионерам.

Назаров отметил, что после повышения пенсионного возраста правительство сможет индексировать пенсии работающим пенсионерам, поскольку сейчас работают как раз люди в возрасте до 65 лет.

Напомним, в середине марта президент РФ Владимир Путин назвал вопрос о повышении пенсионного возраста чувствительным и требующим неспешного подхода. «Хотя и здесь тоже своевременные решения должны быть», — цитировали «Известия» главу государства.

Рубль установит новые рекорды роста

rg.ru_17.04.2017

Анна Кокорева, замдиректора аналитического департамента Альпари:

- Рублевые пары завершили прошлую неделю снижением, рубль укрепляется несмотря ни на что, хотя реальных поводов для падения нет. Но в принципе, удивляться нечему. Цена на нефть марки Brent вновь вернулась к отметке \$56 за баррель.

В минувшую среду был опубликован отчет ОПЕК, который не принес на рынки ничего нового и фактически не тронул инвесторов. Картель представил свои прогнозы по добычи нефти в мире в 2017 году. Так, страны, не входящие в ОПЕК, увеличат добычу нефти с 57,32 млн до 57,89 млн баррелей в сутки. Россия, согласно отчету, в текущем году увеличит добычу с 11,1 млн до 11,14 млн баррелей в сутки.

В США прекратился рост коммерческих запасов нефти. По крайней мере, по итогам прошлой недели произошло их снижение на 2,16 млн баррелей, что в незначительной степени поддержало котировки. Однако веских поводов расти дальше нет, таким образом, котировки вновь уперлись в уровень сопротивления на отметке \$57,5 за баррель, и преодолеть его пока нет шансов. А поэтому нас вновь ждет боковое движение по Brent в интервале \$56-57 за баррель.

В условиях стабильности на рынке нефти рубль продолжит рост, если только не произойдет серьезных изменений в паре евро/доллар, а таковых тоже не ожидается. На днях Дональд Трамп неожиданно объявил, что крепкий доллар не нужен США, на что последний естественно отреагировал падением, что и рублю, и другим валютам развивающихся стран было только на руку.

На неделе выйдет блок макростатистики из США и ЕС. Наиболее важными из них станут данные по инфляции в ЕС.

На политической арене вновь беспокойно, но пока нестабильность приносит только разовые всплески на валютном рынке. Подобная реакция возможна и в будущем, но угадать, на что конкретно отреагируют инвесторы в случае с политикой, намного сложнее.

С учетом всего вышеизложенного, мы склоняемся к тому, что на этой неделе рубль продолжит укрепляться. Пара доллар/рубль будет торговаться в интервале 53-56 руб. Пара евро/рубль может снизиться в район 57,5-59 руб.

Налоговики решили ослабить давление на бизнес

vedomosti.ru_16.04.2017

«Началась оттепель», «не верю, что дожил до этого» – так юристы реагировали на письмо, в котором Федеральная налоговая служба (ФНС) разъясняет своим инспекторам, как проводить проверки и доказывать незаконные схемы («Ведомости» ознакомились с копией). Служба призывает ослабить давление на бизнес и перестать доначислять налоги за формальные нарушения – например, неверную подпись в документах. Главное – реальность операции, например получила ли компания товары или услуги, призывает ФНС.

Последние годы бизнес жалуется, что налоговики доначисляют налоги из-за формальных нарушений, а вышестоящие инстанции и суды их одобряют. В одном из споров налоговикам для доказательства хватило проверки одной-единственной подписи из анкеты на получение паспорта 13-летней давности, вспоминает партнер юрфирмы КИАП Михаил Успенский: собирать другие данные налоговики отказались. Бизнесмены стараются вообще не работать с новыми небольшими компаниями: у них нет истории и брать их в контрагенты рискованно, рассказывает управляющий партнер «Щекин и партнеры» Денис Щекин. Из-за «пробюджетной позиции судов» бизнес практически перестал судиться, говорит он: «Лишняя трата сил и времени».

За 2016 г. было рассмотрено в 3 раза меньше дел с участием налоговиков по сравнению с 2015 г., рассказывал «Ведомостям» федеральный чиновник, 82% от суммы их требований удовлетворены.

В письме ФНС дает инструкцию – как определять необоснованность налоговой выгоды, например незаконное получение вычета по НДС. Впервые ее определение дал Высший арбитражный суд (ВАС) в 2006 г., но после его объединения с Верховным судом решения снова стали выноситься по-разному. Замруководителя ФНС Сергей

Аракелов (курирует судебный и досудебный блоки) объясняет появление письма ростом числа дел, пересмотренных службой в досудебном порядке.

Еще одним поводом стали определения Верховного суда (ВС) в конце 2016 г. – начале 2017 г. (например, что из-за дефектов подписей при реальности операции нельзя доначислить налоги. – «Ведомости»). Но даже ВС не смог изменить практику, вспоминает Щекин. В разных регионах она разная, признает Аракелов: письмо должно стать ориентиром для формирования единых подходов в судах.

ФНС в письме четко указывает: допрос или экспертиза почерка на документах не могут сами по себе быть основаниями для доначислений. Главное – была ли на самом деле выполнена работа именно контрагентом. А если компанию подозревают в том, что она знала о нарушении, нужно доказывать ее взаимозависимость с контрагентом или подконтрольность ему либо что операция вообще не была выполнена.

Также ФНС указывает на новые критерии, по которым компании и налоговики должны проверять контрагентов. Когда ВАС вводил их, ни у компаний, ни у налоговиков не было столько возможностей для контроля, объясняет Вадим Зарипов из «Пепеляев групп». Претензии могут возникнуть, например, если руководитель компании не встречался с контрагентом при обсуждении условий поставок или подписании договора; или он не знает, где находится склад, торговые площади и сам контрагент; не может объяснить, откуда узнал о контрагенте, а о нем нет ни рекламы, ни рекомендаций, ни даже сайта. Еще один повод – отсутствие лицензии для выполнения работ. Инспектор должен смотреть, соответствует ли сделка общей бизнес-логике, объясняет подписавший письмо замруководителя ФНС Даниил Егоров (курирует контрольный блок).

Проверять компания должна только первого контрагента в цепочке, следует из письма. Но именно он должен оказать услугу, а не передать ее на субподряд, предупреждает Аракелов. В какой-то момент налоговики начали доначислять компании налоги просто потому, что кто-то в цепочке ее контрагентов их не заплатил, говорит Егоров. А суды соглашались с этим, даже если однодневкой оказался контрагент 2–6-го звена, рассказывает управляющий партнер Taxadvisor Дмитрий Костальгин.

Самим же налоговикам надо искать реальных бенефициаров налоговых схем. Это только первый шаг, предупреждает Егоров, налоговики должны определять суть схемы, для чего она создавалась, и искать конечного бенефициара. Именно он контролирует фиктивную компанию, согласен Зарипов, однодневка – это лишь инструмент.

Следующий шаг – закрепить определение недобросовестного поведения в Налоговом кодексе, говорит Аракелов. Иначе налоговики смогут растягивать границы необоснованной выгоды и за любой сделкой видеть уклонение от налогов, предупреждает Антон Зыков из KPMG. Также нужно ограничить учет операций, которые направлены на уход от налогов, нереальные операции или выполненные не контрагентом компании, перечисляет Аракелов.

Теперь надо посмотреть, будут ли налоговики следовать письму, говорят бизнесмены. Налоговикам выгодно максимально увеличивать доначисления, говорит Костальгин. Но и они сами заинтересованы в улучшении качества контроля, считает Щекин. «Будем отслеживать исполнение письма на уровне контроля и досудебной практики, чтобы все следовало логике письма», – успокаивает Егоров. Выявить нарушения можно, например, если компания придет оспаривать формальное решение инспекции в центральный аппарат, говорит он.

Новое бюджетное правило может быть введено уже с 2018 года

tass.ru_17.04.2017

Новое бюджетное правило может быть введено с 2018 года, заявил журналистам помощник президента Андрей Белоусов.

"Ну в принципе да, я думаю, что да. Но оно по факту уже действует сегодня", - сказал Белоусов, отвечая на вопрос о вероятности введения бюджетного правила с 2018 года.

"Оно уже фактически действует. Это касается не закупок Минфином (валюты), минфиновские закупки никакого отношения к бюджетному правилу не имеют. Суть бюджетного правила состоит в отсеивании уровня расходов ценой на нефть 40 долларов за баррель. Договаривались о том, при каком курсе это будет - будет ли это при курсе фактическом, или при курсе, который заложен в закон о бюджете. Вроде бы было принято решение, что при том курсе, который заложен в закон о бюджете (в действующий закон о бюджете на 2017 год)", - пояснил Белоусов.

По его словам, новое бюджетное правило надо вводить официально как можно быстрее.

"При таком раскладе вокруг бюджетного правила особых сейчас дискуссий нет и все исходят из того, что его надо вводить как можно быстрее", - сказал помощник президента.

Бюджетное правило - механизм формирования российского бюджета, который определяет максимальный уровень расходов исходя из цены на нефть. Целью правила является снижение зависимости бюджета от конъюнктурных доходов.

После резкого падения цен на нефть правило фактически не работало, после чего в бюджете-2016 была закреплена его приостановка. Однако в ноябре 2016 г. премьер-министр РФ Дмитрий Медведев заявил, что считает разумным и необходимым сформулировать новое бюджетное правило. Глава правительства тогда подчеркнул, что наличие бюджетного правила лучше, чем его отсутствие, несмотря на то, что предыдущее бюджетное правило активно критиковалось.