

## Публикации Publications

---

### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

Правительство увеличило уставный капитал РЖД на 29,78 млрд рублей  
rns.online\_12.04.2017

Siemens и Bombardier могут объединить операции в сфере ж/д машиностроения  
rns.online\_12.04.2017

Использовать старые локомотивы на территории Евросоюза могут запретить уже в следующем году  
rzd-partner.ru\_12.04.2017

Укрзализныцю ожидает аудит  
rzd-partner.ru\_12.04.2017

«ЛокоТех» присоединился к Всероссийской акции «Неделя без турникетов»  
rzd-partner.ru\_11.04.2017

ОАО «РЖД» готово упростить участие в конкурсах небольшим компаниям  
gudok.ru\_11.04.2017

«СТМ-Сервис» приступил к весеннему комиссионному осмотру локомотивов ОАО «РЖД»  
gudok.ru\_12.04.2017

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

ММСК обновляет парк специальной техники  
metallinfo.ru\_12.04.2017

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

ННК продала первый крупный актив  
kommersant.ru\_12.04.2017

ЕВРАЗ НТМК запатентовал новую технологию производства кокса  
metallinfo.ru\_12.04.2017

В ТМК - новое кадровое назначение  
metallinfo.ru\_11.04.2017

ВСМПО-Ависма хочет продлить контракт с Airbus  
metallinfo.ru\_12.04.2017

### АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Sollers в 2016 году получил 518 млн рублей госсубсидий на разработку новых автомобилей  
rns.online\_12.04.2017

[РwC прогнозирует рост российского рынка автомобилей с пробегом в 2017 году на 11,5%](#)  
rns.online\_11.04.2017

[РwC прогнозирует сокращение в России парка автомобилей моложе пяти лет на треть](#)  
rns.online\_11.04.2017

[Продажи Renault в России в марте выросли на 19%](#)  
rns.online\_11.04.2017

[Строительство завода электромобилей в Приморье начнется весной 2018 года](#)  
rns.online\_12.04.2017

[УАЗ заинтересован в развитии экспорта в страны Африки](#)  
autostat.ru\_12.04.2017

[Какие автомобили выставляли на продажу в марте? \(«АВТОСТАТ»\)](#)  
autostat.ru\_12.04.2017

[Интервью: Йорг Шрайбер, генеральный директор «Мазда Мотор Рус» \(«АВТОСТАТ»\)](#)  
autostat.ru\_12.04.2017

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

[«Роскосмос» откажется от ракет «Рокот», «Зенит-М» и «Протон-М»](#)  
rns.online\_12.04.2017

[Минпромторг столкнулся со сложностями при реализации программы развития авиапрома](#)  
lenta.ru\_12.04.2017

[Арестован бывший замгендиректора самолетостроительной корпорации "МиГ"](#)  
i-mash.ru\_12.04.2017

[Планы по производству новой ракеты «Ангара» изменились](#)  
i-mash.ru\_12.04.2017

[ФГУП "ЦАГИ" разрабатывает перспективный малошумный самолет](#)  
i-mash.ru\_12.04.2017

[Для самолета Boeing 787 Dreamliner будут печатать детали из титана](#)  
i-mash.ru\_12.04.2017

[ОАК начнет поставки истребителей МиГ-29 в Египет](#)  
i-mash.ru\_12.04.2017

["Аэрофлот" получит 20 самолетов SSJ100 за \\$600 млн](#)  
i-mash.ru\_12.04.2017

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

[Глава ПФР: пенсионная система России — не благотворительность](#)  
rns.online\_12.04.2017

Кудрин: у России есть 10–15 лет, чтобы стать технологической державой или отстать от мира

rns.online\_12.04.2017

Fitch подтвердило наивысший рейтинг США

rns.online\_11.04.2017

О внесении изменений в государственную программу «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности»

government.ru\_11.04.2017

"Если завтра "Платон" отменят — лучше жить перевозчики не станут"

kommersant.ru\_12.04.2017

Аудиторский рынок может лишиться саморегулирования

kommersant.ru\_12.04.2017

При подготовке рабочих и инженеров будут применять практикоориентированный подход

i-mash.ru\_12.04.2017

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ**  
**RAILWAY INDUSTRY****Правительство увеличило уставный капитал РЖД на 29,78 млрд рублей**

rns.online\_12.04.2017

Уставный капитал ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) увеличен на 29,78 млрд руб., средства будут направлены на реализацию инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры общего пользования. Соответствующее распоряжение опубликовано на сайте правительства.

«8,83 млрд руб. — на комплексную реконструкцию участка им. М. Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла; 9,91 млрд руб. — на строительство железнодорожной линии Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск; 0,09 млрд руб. — на строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Казань; 10,95 млрд руб. — на развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла в рамках государственной программы "Развитие транспортной системы"», — говорится в документе.

Направляемые средства предусмотрены федеральным бюджетом РФ на 2017 год, говорится в пояснительной записке к документу.

**Siemens и Bombardier могут объединить операции в сфере ж/д машиностроения**

rns.online\_12.04.2017

Немецкий концерн Siemens и канадская машиностроительная компания Bombardier ведут переговоры об объединении своих бизнесов, связанных с производством поездов и другого оборудования для железных дорог, сообщает Bloomberg со ссылкой на источники.

В результате слияния стоимость совместного предприятия Siemens и Bombardier составит не менее \$10,6 млрд. Аналитики Societe General оценивают стоимость подразделения Siemens в €7,2 млрд, в то время как в Veritas Investment Research оценивают стоимость 70% доли Bombardier не менее чем в €5 млрд.

Официально сделка может быть анонсирована к середине года, сказал один из источников агентства. Кроме того, для подобной сделки необходимо одобрение антимонопольных органов, а также она может встретить недовольство со стороны профсоюзов.

**Использовать старые локомотивы на территории Евросоюза могут запретить уже в следующем году**

rzd-partner.ru\_12.04.2017

Евразийская экономическая комиссия предлагает запретить использование старых модернизированных локомотивов на путях необщего пользования с лета 2018 года

«До 2 августа 2018 года допускаются производство и выпуск в обращение на таможенной территории Евразийского экономического союза маневровых локомотивов, модернизируемых с продлением срока службы, выпускаемых в обращение для использования на железнодорожных путях необщего пользования, без документов об обязательной оценке (подтверждении) соответствия и без маркировки национальным знаком соответствия (знаком обращения на рынке)», - говорится в сообщении председателя Коллегии Евразийской экономической комиссии Тиграна Саркисяна.

Тем самым, ЕЭК хочет дополнить решения Комиссии Таможенного союза от 2011 года, связанные с обеспечением безопасности на транспорте.

Добавим, что на территории России отсрочка для вступившего в силу технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) заканчивается в августе 2017 года. При этом, данный технический регламент распространяется на все локомотивы, вне зависимости от путей пользования.

**Укрэализнышо ожидает аудит**

rzd-partner.ru\_12.04.2017

Об этом в ходе брифинга для прессы заявил глава Кабмина страны Владимир Гройсман.

По его словам, по итогам аудиторской проверки будет дана оценка деятельности топ-менеджмента компании. Сроки проведения аудита в Кабмине пока не уточняют. Напомним, что накануне министр инфраструктуры страны дал резко негативную оценку работе руководства УЗ, назвав итоги работы за минувший год «провальными». По данным МИУ, Одесская железная дорога в течение последнего месяца не смогла обеспечить нормальную работу около десяти поездов, что привело к существенным убыткам. Подобная ситуация дважды отмечалась и в марте. Недовольство проводимой тарифной и закупочной деятельностью компании ранее так же высказывали крупнейшие грузоотправители и вагоностроительные предприятия. Ранее стало известно, что в тендере на проведение аудита консолидированной финансовой отчетности компании за 2016 год победила международная консалтинговая компания «Эрнст энд Янг Аудиторские услуги» (E&Y).

**«ЛокоТех» присоединился к Всероссийской акции «Неделя без турникетов»**

rzd-partner.ru\_11.04.2017

Группа компаний «ЛокоТех» присоединилась к Всероссийской акции «Неделя без турникетов». Заводы АО «Желдорремаш» и филиалы ООО «ТМХ-Сервис» (входят в Группу компаний «ЛокоТех») с 17 по 23 апреля откроют свои двери для школьников и студентов.

«Неделя без турникетов» пройдет на предприятиях «ЛокоТех» по всей России - гостей примут заводы «Желдорремаш» и почти 90 сервисных локомотивных депо «ТМХ-Сервис». Цели проведения акции – помочь школьникам и студентам выбрать будущую профессию, рассказать о возможностях и перспективах, которые открываются перед работниками крупных промышленных предприятий, а также расширить сотрудничество с профильными учебными заведениями.

Заместитель генерального директора по персоналу и организационному развитию «ЛокоТех» Наталья Плетенецкая отметила: «Наша компания - крупнейший работодатель отрасли. На заводах и в сервисных локомотивных депо «ЛокоТех» трудится более 60 тыс. человек. Сейчас особенно актуален вопрос привлечения на предприятия молодежи. Именно поэтому мы присоединились к «Неделе без турникетов». Мы сможем познакомиться с потенциальными сотрудниками и заинтересовать их работой на производстве, а ребята поймут специфику предприятия и определятся с выбором профессии. Надеемся, что многие выпускники и студенты после акции придут к нам на стажировку, а по окончании учебных заведений - на работу».

Посетители – старшеклассники, учащиеся техникумов и колледжей, студенты профильных ВУЗов и ССУЗов, а также их преподаватели и родители – смогут увидеть работу депо и заводов изнутри. Для участников мероприятия проведут познавательные экскурсии по цехам, расскажут об особенностях работы локомотиворемонтных предприятий, продемонстрируют возможности высокотехнологичного оборудования. Экскурсоводами выступают как опытные сотрудники, так и молодые специалисты. Они расскажут о преимуществах работы на заводах и в депо и познакомят с различными профессиями, многие из которых уникальны.

Также гости смогут принять участие в интересных мастер-классах и викторинах, узнать о корпоративной жизни и традициях предприятий.

**ОАО «РЖД» готово упростить участие в конкурсах небольшим компаниям**

gudok.ru\_11.04.2017

Повседневные товары холдинг планирует выбирать без конкурсов, как в обычном магазине: по соотношению цены и качества

Компания разрабатывает проект «электронного магазина», который позволит обойтись без сложных конкурсных процедур при осуществлении небольших (до 500 тыс. руб.) закупок простых товаров. Это позволит упростить доступ к закупкам ОАО «РЖД» для малых и средних предприятий (МСП), а также получить дополнительную экономию денежных средств и времени для компании.

ОАО «РЖД» намерено расширить работу со средним и малым бизнесом в сфере закупок товаров и услуг, но стандартная процедура участия в конкурсах сложна и затратна для небольших предприятий, так как требует от последних постоянного мониторинга предложений и оформления большого количества бумаг для участия в конкурсах. Сейчас закупки товаров и услуг на сумму менее 500 тыс. руб. проводятся на сайте компании и подразумевают обязательное проведение конкурсных процедур. Это увеличивает затраты МСП, а значит, и цены на поставки продукции для заказчика. Чтобы облегчить условия работы, ОАО «РЖД» разрабатывают новую форму закупки – «электронный магазин». Суть её состоит в том, чтобы отказаться от проведения конкурсов.

Компания на специальном информационном ресурсе публикует перечень простой продукции, которую хочет закупить для своих целей, объяснила начальник центра организации конкурсных закупок ОАО «РЖД» Ирина Митичкина на конференции «Госзаказ: за честные закупки».

Представители МСП заходят на сайт и оставляют свои предложения по цене, объёмам и условиям поставок – своего рода оферту. Компания выбирает наиболее дешёвые и удобные варианты, тут же на сайте заключив договор с поставщиком. То есть малый и средний бизнес избавится от необходимости составлять конкурсную документацию, ждать вскрытия конвертов и объявления победителя, а представители ОАО «РЖД» – от сложной процедуры проведения конкурсов.

«Это будет очень полезный ресурс, потому что, к примеру, у нас ежегодно проводится более 16 тыс. мелких закупок на суммы до 500 тыс. руб., – говорит Ирина Митичкина. – На каждый такой случай проводить конкурентные закупки очень сложно. А здесь конкуренция обеспечивается большим количеством участников, которые предлагают наиболее выгодные цены».

Если через обычные конкурсы компания закупает в техническом плане сложную продукцию, то здесь в перечень входит та, которую компания приобретает для повседневной деятельности, для хозяйственных и бытовых нужд.

Такой же «электронный магазин» разрабатывают и в госкорпорации «Росатом», рассказал директор по закупкам компании Роман Зимонас. Там его также считают очень удобным инструментом.

Пока для полноценного запуска такого проекта требуется изменение законодательства. В Федеральном законе № 223 «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», которым руководствуется ОАО «РЖД», указано, что компания вправе не размещать в единой государственной системе госзакупок сведения о приобретении товаров и услуг до 500 тыс. руб.

Однако даже по такой процедуре закон предусматривает на своём сайте обязательное объявление о начале конкурса и определённый период подачи заявок и их рассмотрения. Чтобы избежать возможных вопросов ФАС, необходимо чётко прописать этот механизм в законодательстве.

В Госдуме, как сообщил депутат Антон Гетта, сейчас будут актуализировать перечень поправок к этому закону и готовы проанализировать все предложения, которые прозвучали на конференции.

«Электронный магазин» – это очень полезная платформа, так как на ней будут представлены возможности компаний малого и среднего бизнеса, которые будут информационно доступны для специалистов по закупкам в госкорпорациях, – заявил «Гудку» вице-президент Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА России» Азат Газизов. – Крупное предприятие увидит всю информацию и само обратится прямо к производителю или поставщику. В этом случае для него значительно упростится информационная и логистическая схема».

И даже если пока такой «электронный магазин» не сможет функционировать в полном объёме из-за отсутствия законодательства (к примеру, заключать договора прямо на сайте), то, по его мнению, само наличие такой площадки может свести заказчика и поставщика, которые могут заключить договор в обычном порядке.

ОАО «РЖД» заинтересовано в том, чтобы привлекать как можно больше представителей среднего и малого бизнеса к закупкам, говорит Ирина Митичкина. В 2016 году по той категории торгов, где для госкомпаний законодательно установлена обязательная доля закупок у МСП в 10%, у РЖД она составила 21,1%.

## **«СТМ-Сервис» приступил к весеннему комиссионному осмотру локомотивов ОАО «РЖД»**

gudok.ru\_12.04.2017

С 3 апреля 2017 года 26 сервисных локомотивных депо компании «СТМ-Сервис» (входит в холдинг АО «Синара-Транспортные Машины») приступили к весеннему комиссионному осмотру локомотивов ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), сообщила пресс-служба группы «Синара».

«Такая проверка проводится с целью выполнения требований Правил технической эксплуатации железных дорог РФ, правил безопасности движения, для улучшения состояния противопожарного, технического и культурного состояния локомотивного парка и устойчивой его работы в летний период. Осмотры пройдут 5650 электровозов и почти 1,7 тыс. тепловозов», — говорится в сообщении.

По словам директора по производству «СТМ-Сервис» Сергея Зубова, в ходе весеннего комиссионного осмотра локомотивов будет проведена проверка систем ресурсосбережения, пожаротушения и жизнеобеспечения обслуживаемого подвижного состава, а также проработаны вопросы, связанные с охраной труда, промышленной и электробезопасностью на производственных площадках компании.

Для выполнения плана работ по весеннему осмотру в компании «СТМ-Сервис» создан штаб, в который вошли региональные и деповские комиссии. Подразделения, обеспечивающие материально-техническое снабжение, заранее создали необходимый перечень запасных частей и других расходных материалов. Также осмотр предусматривает проверку технических знаний и квалификаций всех работников производственных подразделений компании, пояснили в пресс-службе «Синары».

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

### ММСК обновляет парк специальной техники metallinfo.ru\_12.04.2017

На Медногорский медно-серный комбинат (ММСК, предприятие металлургического комплекса УГМК) поступил новый фронтальный погрузчик. Стоимость новой спецтехники составляет порядка 6 млн руб. Машина будет работать на участке брикетирования и подготовки сырья медеплавильного цеха, где есть подобный погрузчик, который, как отмечают специалисты предприятия, себя хорошо зарекомендовал.

«У нас достаточно обширный парк автотехники, который применяется на промышленной площадке комбината в технологическом процессе производства черновой меди, — рассказал начальник транспортного участка автотракторного цеха, Алексей Клявлин. — Технические возможности нового погрузчика характеризуются большой грузоподъемностью, кабина имеет удобную компоновку рычагов управления и широту обзора, что очень важно для производительного труда водителя при погрузке и перемещению медьсодержащего сырья».

Всего же за последние несколько лет предприятием было приобретено более 20 единиц автотранспорта на общую сумму порядка 52 млн руб. В перечне поступившей на производство техники: автомобили КамАЗ, погрузчики, экскаватор, автобусы.

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

### ННК продала первый крупный актив kommersant.ru\_12.04.2017

**Независимая нефтегазовая компания Эдуарда Худайнатов, традиционно считающаяся близкой к "Роснефти", продала ей за 40 млрд руб. свой крупный нефтяной актив — "Конданефть". Сделка подкрепила слухи о распродаже бизнеса ННК, обремененного высоким долгом из-за агрессивных приобретений. Эксперты считают цену комфортной для "Роснефти", но сомневаются, что она заберет все активы ННК.**

"Роснефть" сообщила о приобретении у ННК 100% компании "Конданефть", которая владеет лицензиями на Кондинское, Западно-Эргинское, Чапровское и Приобское нефтяные месторождения. Сумма сделки составила 40 млрд руб. Запасы по PRMS этих месторождений оцениваются в 157 млн тонн нефтяного эквивалента. Участки Кондинской группы расположены в 100 км от Приобского месторождения "Роснефти", а также примыкают к крупнейшему из нераспределенных участков — Эргинскому месторождению, на которое претендуют "Роснефть" и "Газпром нефть" (аукцион намечен на лето 2017 года).



Теперь "Роснефть" надеется на ускоренный ввод месторождений Кондинской группы, сама ННК в 2016 году рассчитывала запустить Кондинское месторождение в четвертом квартале 2017 года. По разным оценкам, "полка" добычи может составить 3-5 млн тонн нефти в год. Общие инвестиции в проект оценивались в 200 млрд руб.

Вместе "Конданефтью" "Роснефти" достался и ее чистый долг, по оценкам Александра Корнилова из АТОН — около 25 млрд руб. Вместе с тем он считает сделку, исходя из оценки в \$1 за баррель запасов, "очень удачной" для "Роснефти". Такого же мнения и Андрей Полищук из Райффайзенбанка: например, сама "Роснефть" продавала доли в "Ванкорнефти" и ВЧНГ индийцам и китайцам соответственно в среднем по \$3 за баррель. По мнению эксперта, "Конданефть" после начала промышленной добычи будет стоить вдвое больше нынешней оценки. "Появление новых добычных мощностей для "Роснефти" целесообразно с точки зрения привлекательности экспорта", — считают эксперты SBS Consulting, добавляя, что "оценка кажется если не справедливой, то как минимум интересной для "Роснефти"".

"Конданефть" — первый актив, из которого выходит ННК, хотя участники рынка говорят о возможной распродаже как минимум последние полтора года. Два источника "Ъ" в отрасли знают, что в ННК в 2016 году начались серьезные сокращения. Компанию, по разным причинам, покинули три ключевых вице-президента Алексей Стрельченко, Дмитрий Башунов и Сергей Лобачев (позже вошел совет директоров "Башнефти"), причем их никто не заменил. В этом году ряд сотрудников ННК, в частности вице-президент Владимир Чернов, перешли в "Роснефть".

ННК, созданная экс-президентом "Роснефти" Эдуардом Худайнатовым в конце 2012 года, довольно агрессивно скупала активы, в том числе Хабаровский НПЗ на Дальнем Востоке. Господин Худайнатов, которого на рынке считают близким к главе "Роснефти" Игорю Сечину, обещал создать полноценную вертикально интегрированную компанию. Однако после падения цен на нефть и налогового маневра доходность бизнеса ННК сильно упала, накопились серьезные долги — в основном перед ВТБ. С представителем ННК связаться не удалось, господин Худайнатов сообщил ТАСС, что при нынешней кредитной нагрузке развивать актив "оказалось очень накладно". Выручка Alliance Oil (основной актив ННК) за 2015 год — \$2,1 млрд, EBITDA — \$318 млн, чистый убыток — \$211 млн.

На рынке ННК традиционно воспринимали как компанию, дружественную "Роснефти". С этим, в частности, связывалась подача ННК заявки на приватизацию "Башнефти", поскольку возможность участия "Роснефти" в приватизации исходно исключалась. Собеседники "Ъ" затруднились предположить, кто помимо "Роснефти" может стать покупателем активов ННК, учитывая их высокую оценку самой компанией. Наиболее проблемным активом выглядит Хабаровский НПЗ. По мнению Кирилла Таченникова из БКС, он едва ли может быть интересен "Роснефти" из-за низкой эффективности. Он отмечает, что "после поглощения "Башнефти" "Роснефть" сама задумалась о том, чтобы оптимизировать перерабатывающие мощности".

## **ЕВРАЗ НТМК запатентовал новую технологию производства кокса**

metallinfo.ru\_12.04.2017

ЕВРАЗ НТМК запатентовал новую технологию производства кокса с использованием модернизированной установки сухого тушения. Патент выдан Федеральной службой по интеллектуальной собственности России.

Новый способ позволяет снизить потери кокса при сухом тушении, уменьшить содержание в нем золы, улучшить его механические и физико-химические свойства, достичь высокого показателя прочности. Все эти параметры дают возможность повысить производительность доменных печей и эффективность использования пылеугольного топлива.

Обновленная установка сухого тушения кокса полностью перейдет на работу по новой технологии летом 2017 г. Инвестиции ЕВРАЗа в проект составят 175 млн руб.



## **В ТМК – новое кадровое назначение**

metallinfo.ru\_11.04.2017

Трубная Металлургическая Компания (ТМК) сообщила о назначении на должность первого заместителя генерального директора ТМК (производственно-технический блок) Вячеслава Попкова, ранее - заместителя генерального директора ТМК по производству.



На Вячеслава Попкова возложено курирование деятельности российского дивизиона ТМК и координация производственно-технической и коммерческой деятельности входящих в него предприятий.

Вячеслав Вячеславович Попков родился в г. Каменск-Уральский (Свердловская область). Почти 30 лет работал на Синарском трубном заводе (СинТЗ, входит в ТМК). С 2003 г. занимал на предприятии руководящие позиции: коммерческого директора, директора по экономическим вопросам, с 2013 г. был управляющим директором СинТЗ до назначения в марте 2017 г. на должность заместителя генерального директора ТМК по производству.

«Много лет успешно работая на одном из ключевых заводов нашей компании, Вячеслав Попков зарекомендовал себя грамотным, требовательным руководителем, специалистом высочайшего уровня. Этот опыт является надежным подспорьем в решении стратегических задач по повышению эффективности производства, техническому развитию и внедрению новых технологий для укрепления позиций мирового лидерства ТМК», - прокомментировал генеральный директор ТМК Александр Ширяев.

## **ВСМПО-Ависма хочет продлить контракт с Airbus**

metallinfo.ru\_12.04.2017

Корпорация ВСМПО-Ависма ведет переговоры о продлении контракта с Airbus. Долгосрочных контрактов у ВСМПО-Ависмы десятка три, в том числе, трехлетние, пятилетние и даже на 10 лет.

«Аэрбасовский контракт заканчивается в 2020 г., и мы уже начали переговоры о его продлении. Контракты с Boeing у нас недавно продлены до 2022 и 2025 гг.», - сообщил заместитель генерального директора по маркетингу и сбыту ВСМПО-Ависмы Олег Ледер.

Напомним, 21 декабря 2016 г. Boeing и ВСМПО-Ависмы заявили о создании совместного производства в особой экономической зоне «Титановая долина».

«Мы совместно с Boeing продолжим выпуск линейки штамповок, которая сегодня является основной для UBM – это штамповки для Boeing 787, для проекта 777X, штамповки для 737», - рассказал представитель ВСМПО-Ависмы.

## **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY**

### **Sollers в 2016 году получил 518 млн рублей госсубсидий на разработку новых автомобилей**

rns.online\_12.04.2017

Группа Sollers во втором полугодии 2016 года получила 518 млн руб. госсубсидий на компенсацию расходов на разработку новой модели автомобиля, говорится в отчете группы по МСФО за прошедший год.

Средства получены на сертификацию и обновление моделей для экспортных рынков и разработку нового семейства автомобилей, сообщил RNS представитель группы. На разработку нового семейства группа затратила в 2016 году 471 млн руб., затраты на конструкторские разработки в целом выросли в 2,4 раза — до 1,48 млрд руб., говорится в отчете.

Ранее в СМИ появлялась информация о разработке УАЗом нового внедорожника к 2020 году. УАЗ планирует увеличить долю экспорта до 30% к 2020 году и поставлять за рубеж 20 тыс. автомобилей, сообщала компания ранее.

Дебиторская задолженность по госсубсидиям на конец 2016 года составляет 4,18 млрд руб., говорится в аудиторском заключении к отчету. Из них 1,18 млрд руб. расходов, понесенных в 2016 году, группа заявила к получению уже в 2017 году.

Госсубсидии группа получает в рамках подпрограммы «Автомобильная промышленность» госпрограммы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». Группе компенсируется часть производственных и управленческих затрат, субсидии Sollers получает в рамках программ обновления автопарка и поддержки экспорта.

## **PwC прогнозирует рост российского рынка автомобилей с пробегом в 2017 году на 11,5%**

rns.online\_11.04.2017

Рынок подержанных автомобилей в России в 2017 году может вырасти на 11,5% по сравнению с 2016 годом — до 5,8 млн штук, следует из подсчетов «Avito Авто», PwC и «Автостата». Об этом говорится в исследовании (есть в распоряжении RNS).

В 2016 году рынок вырос на 6% — до 5,2 млн машин. В 2020 году по отношению к 2016 году рынок вырастет на 28,8% — до 6,7 млн автомобилей. Среднегодовой прирост рынка, по прогнозам компаний, составит 5%.

Прогноз основан на росте автопарка и уровне его оборачиваемости (отношение продаж автомобилей определенного возраста к объему автопарка соответствующего возрастного сегмента), сообщает PwC.

Автопарк России к 2020 году вырастет на 9% — до 45,4 млн машин, при этом будет устаревать. Если в 2017 году в структуре рынка автомобилей с пробегом на автомобили моложе пяти лет может приходиться, по расчетам компаний, 15,5%, то в 2020 году — 10,4%. Доля автомобилей старше десяти лет за то же время вырастет с 39,7% до 44,8%.

Оборачиваемость автомобилей в автопарке вырастет с 13% до 15% в 2020 году, когда будет максимальное значение.

## **PwC прогнозирует сокращение в России парка автомобилей моложе пяти лет на треть**

rns.online\_11.04.2017

В структуре российского автопарка в ближайшие годы будет снижаться доля автомобилей моложе пяти лет и увеличиваться доля возрастных автомобилей. Об этом говорится в исследовании PwC, имеющемся в распоряжении RNS. В целом автопарк к 2020 году вырастет на 9% — до 45,4 млн машин.

Парк автомобилей до пяти лет сократится к 2020 году на 35,5% по отношению к 2016 году — до 6,9 млн штук. Его доля в общем парке снизится с 25,7% до 15,2%. При этом парк автомобилей старше 10 лет к 2020 году вырастет на 27,9% — до 26,6 млн штук, его доля в автопарке увеличится с 50% до 58,6%.

«Текущая стагнация на первичном рынке и относительно низкий уровень утилизации автопарка приведут к существенному смещению структуры парка в сторону более возрастных автомобилей», — говорится в докладе.

Это означает увеличение предложения автомобилей с пробегом на рынке «при определенном снижении качества данного предложения», делают вывод аналитики PwC.

Соотношение продаж новых к подержанным автомобилям по итогам 2016 года достигло один к четырем, пиковое значение — 4,1 подержанные на одну новую — может быть достигнуто в 2017 году, а затем снижаться.

Рынок подержанных автомобилей, по данным «Автостата», вырос в 2016 году на 6% — до 5,19 млн автомобилей, рынок новых — упал до 1,3 млн. По данным Ассоциации европейского бизнеса, рынок новых автомобилей в 2016 году упал на 11% — до 1,42 млн штук.

## **Продажи Renault в России в марте выросли на 19%**

rns.online\_11.04.2017

Продажи Renault в России в марте 2017 года выросли на 19% — до 11,27 тыс. автомобилей, сообщила компания.

В I квартале продажи марки выросли на 12% — до 26,1 тыс. автомобилей. Доля Renault на российском рынке в I квартале — 8,1%.

Продажи обеспечили модели в сегменте SUV (кроссоверы и внедорожники). Значительную роль Renault отводит новому кроссоверу Kaptur, производство которого началось в апреле 2016 года на московском заводе. За

квартал в России было продано 6 тыс. автомобилей этой модели. В сегменте SUV у компании представлены также Sandero Stepway и Renault Duster, входящие в ТОП-20 самых продаваемых моделей. Летом в России Renault планирует представить внедорожник Renault Koleos.

## Строительство завода электромобилей в Приморье начнется весной 2018 года

rns.online\_12.04.2017

Строительство российско-японского предприятия по производству экологичных автомобилей начнется весной 2018 года. Об этом сообщила администрация Приморского края.

Соглашение о производстве в Приморском крае электромобилей в ноябре 2016 года подписали руководитель холдинга «Сумотори» Виталий Веркеенко, корпорация Arai Shoji Co. Ltd. и губернатор Приморского края Владимир Миклушевский.

«Зарегистрировано совместное предприятие "Прометей", подана заявка на получение статуса резидента ТЕР "Надеждинская", на этой площадке планируется строительство завода по производству электромобилей. Под развитие российско-японского проекта зарезервирован земельный участок площадью в три гектара, идет проработка бизнес-плана и проектирование. На первом этапе планируем производить до 5 тысяч автомобилей в год. Трансформация японских малолитражных автомобилей в электрокары не требует больших затрат, поскольку технология уже обкатана. К работам приступим в следующем году, когда будет готова инфраструктура ТЕР», — приводятся в сообщении слова генерального директора группы компаний «Сумотори» Виталия Веркеенко.

По его словам, на этой же площадке разместится завод по утилизации автомобилей.

«В процессе работы над проектом мы расширили его специализацию до утилизации и легковых, и грузовых автомобилей, и объемы переработки — на правом этапе планируем утилизировать 2 тысячи единиц ежемесячно», — сказал Веркеенко.

## УАЗ заинтересован в развитии экспорта в страны Африки

autostat.ru\_12.04.2017

Страны Западной и Южной Африки представляют большой интерес для российских автопроизводителей, в том числе и для Ульяновского автозавода. Об этом заявил директор по экспорту УАЗа Андрей Дорофеев в рамках конференции «Russian Automotive Day», которая прошла 7 апреля в г. Аккра (Республика Гана), сообщает пресс-служба УАЗа.

«По нашей оценке общая емкость этого региона составляет 240 тысяч автомобилей с потенциалом продаж в 20-30 тысяч автомобилей для российских компаний. В качестве перспективных направлений для развития экспортных поставок мы рассматриваем в первую очередь Республику Гана, Кот-д'Ивуар, Сенегал и Демократическую Республику Конго», — рассказал Андрей Дорофеев

Стоит отметить, что автомобили УАЗ уже давно известны в странах Африки. С 1956 по 2015 году в этот регион были осуществлены поставки более чем 20 тысяч автомобилей ульяновского производства. В настоящий момент компания экспортирует автомобили УАЗ «Патриот», УАЗ «Пикап», УАЗ «Хантер» и коммерческий транспорт в такие страны как Мали, Нигер, Ботсвана, Либерия.

Добавим также, что следующим шагом по продвижению продукции Ульяновского автозавода в данном регионе станет участие в автосалоне «Ghana Motor Show», который пройдет в сентябре 2017 года.

## Какие автомобили выставляли на продажу в марте? («АВТОСТАТ»)

autostat.ru\_12.04.2017

**Аналитическое агентство «АВТОСТАТ» провело исследование предложений о продаже машин на сайте DROM.ru, опубликованных в марте 2017 года. Согласно результатам исследования, в первый весенний месяц количество предложений о продаже автомобилей, имеющих год выпуска с 2007-го по 2016-й, на сайте DROM.ru составило 168,4 тыс. штук.**

### Годы выпуска

В разбивке по возрастным категориям наибольшее количество предложений все также приходится на автомобили 2008 года выпуска (28,1 тыс. шт.), что соответствует каждому шестому. Немного меньше было предложений о продаже машин 2007, 2011 и 2012 годов выпуска (в интервале 23 – 24 тыс. шт.), доля каждого из которых находится на уровне 14%. Во многом это объясняется тем, что в 2007 – 2008 годах, равно как и в 2011 – 2012 годах, рынок новых автомобилей в России имел пиковые показатели. Поэтому машины этих годов выпуска часто встречаются на вторичном рынке.

А вот автомобили 2009 года выпуска, наоборот, имеют одну из самых низких долей (почти 7%), поскольку именно в тот год российский рынок новых автомобилей из-за кризиса показал самый худший результат за последние несколько лет.

### Ценовые диапазоны

Среди ценовых диапазонов продаваемых автомобилей 2007 – 2016 годов выпуска больше всего объявлений приходится на категорию машин, стоимость которых превышает 800 тыс. рублей. Их доля составляет около 30%, что эквивалентно 49,2 тыс. единиц.

Но если рассматривать машины стоимостью от 200 до 600 тыс. рублей, то суммарно им принадлежит 45% от всех объявлений или 76,3 тыс. штук. Вполне логично, что меньше всего можно встретить объявлений о продаже автомобилей стоимостью до 100 тыс. рублей (доля – 0,5%). На долю же остальных ценовых диапазонов (100 – 200; 600 – 700 и 700 – 800 тыс. рублей) приходится от 7,5% до 10%.

### Модели-лидеры

Среди моделей лидером по количеству объявлений в марте является Toyota Corolla 2008 года выпуска, число предложений о продаже которой на сайте DROM.ru составило 1011 единиц.

Второе место занял Ford Focus 2012 года выпуска – его результат равен 967 объявлениям. Но если в десятке лидеров, наиболее предлагаемых к продаже автомобилей, японская модель занимает еще одну позицию (2007 г.в.), то американская – еще три (2007, 2008 и 2011 г.в.), подтверждая звание самой популярной иномарки в российском автопарке. Кроме этих двух моделей, в ТОП-10 также попадают Hyundai Solaris (2011 и 2012 г.в.), LADA 2190 (2013 г.в.) и LADA 2114 (2011 г.в.).

### ТОП-10 предложений автомобилей на сайте DROM.ru в марте 2017 года

№	Модель	Год выпуска	Кол-во объявлений, шт.	Средняя цена, тыс. руб.	Средний пробег, тыс. км
1	Toyota Corolla	2008	1011	465,0	122,7
2	Ford Focus	2012	967	525,0	79,5
3	Toyota Corolla	2007	805	443,6	134,0
4	Hyundai Solaris	2012	739	463,7	72,3
5	Ford Focus	2007	732	303,8	141,0
6	Ford Focus	2011	732	455,9	90,3
7	Hyundai Solaris	2011	727	435,8	82,7
8	Ford Focus	2008	701	343,4	132,6
9	LADA 2190	2013	681	284,5	62,0
10	LADA 2114	2011	617	176,2	95,6

Интервью: Йорг Шрайбер, генеральный директор «Мазда Мотор Рус» («АВТОСТАТ»)  
 autostat.ru\_12.04.2017

Генеральный директор «Мазда Мотор Рус», он же глава Комитета автопроизводителей АЕБ Йорг Шрайбер слишком давно живет в



**России. Он пережил две «промсборки», а теперь стал пионером по внедрению СПИК: в 2016 году Mazda стала первым из иностранных автопроизводителей, который подписал с Минпромторгом РФ Специальный Инвестиционный контракт (СПИК).**

**Благодаря этому соглашению, Mazda рассчитывает в ближайшее время расширить свое присутствие в России и укрепить позиции на местном рынке.**

**О планах Mazda, об автомобильной статистике, а также о том, с чем столкнулись автопроизводители, успевшие инвестировать в российский авторынок до появления СПИК, Йорг Шрайбер, великолепно владеющий русским языком, рассказал в интервью аналитическому агентству «АВТОСТАТ».**

**- Господин Шрайбер, какого прогноза по автомобильному рынку в 2017 году Вы придерживаетесь? Будет рост или нет?**

- Вам известна официальная позиция АЕБ касательно прогноза рынка на текущий год: мы видим небольшой рост в пределах 5%. Тренд продаж на российском авторынке движется в правильном направлении. 9-процентный рост год к году в марте оказался достаточным, чтобы компенсировать потери меньшего масштаба в январе и феврале, превращая суммарный результат продаж в первом квартале в небольшой плюс.

В целом преобладает ощущение, что, скорее всего, самое плохое позади, но быстрого рывка вверх ждать не стоит. Экономическое положение потребителя остается сложным, хотя общие показатели экономики показывают верное направление. Непросто ведь не только в карманах потребителей, но и в сознании; пока еще преобладает осознание кризиса, а значит, состояние определенной осторожности. Мы проходим как раз этот период.

**- Есть те, кто считают, что достаточно символического увеличения объема продаж, и статистика покажет рост. То есть, мы о таком росте говорим?**

- Среди дилеров преобладают более пессимистичные настроения, и это типично. Хотя автопроизводители тоже настроены менее оптимистично, чем обычно. Тут важен политический момент: каким взглядом смотреть на Россию в этом году?

Штаб-квартиры внимательно отслеживают развитие политической ситуации, ведь нужно понимать, насколько верные решения были приняты относительно российского рынка. Те прогнозы, которые мы сделали 10 лет назад – они просто отложены и состоятся ли вообще когда-нибудь?

Конечно, преобладает желание, чтобы все стало лучше хотя бы на скромном уровне, и я думаю, что это отражается на прогнозах по текущему году. Вы знаете, как формируется наш прогноз: каждый автопроизводитель дает свой прогноз и мы выдаем средневзвешенную цифру. Могу сказать, что она совпадает и с моим личным видением, так что падать, скорее всего, в этом году уже не будем. Должна сказываться и низкая статистическая база, падать с каждым годом все труднее - и легче показать положительный результат.

Мы ждем этого. Потому что знаем, что это будет оказывать в том числе положительное влияние на сознание потребителя. То есть, видя рост, он будет думать: «Кто-то покупает, может, и мне тоже поменять машину?»

**- Значит, как таковые - деньги у потребителя есть? Просто информационное поле играет против него, отсюда у нас плохая статистика?**

- Есть у него деньги или нет, мне не известно, этого никто точно не знает (смеется - прим.). Конечно, некий резерв есть. За последние 10 лет произошла определенная эволюция образа потребителя, который стал больше задумываться о том, что, возможно, не все деньги надо тратить, может быть, что-то оставить в записке? Конечно, у большинства это небольшие деньги. У типичного среднего автопокупателя лишних средств нет, поэтому здесь надо выбрать: действительно ли сейчас автомобиль является самой важной покупкой?

Добавлю еще, что, конечно, парк стареет, и сейчас мы выходим на тот рубеж, когда 5-7-летние машины подходят к замене. Как мы знаем, машины, которые стареют, потом становятся достаточно дороги в обслуживании...

**- Получается, что рост рынка может зависеть и от каких-то ментальных причин: достаточно убедить население в том, что нужно поменять автомобиль – и пойдет рост. Это действительно может сработать?**

- В основном, конечно, реальные факторы влияют на спрос, но не на 100%. Есть и психология, она очень важна. Когда все чувствуют себя плохо, это становится материальной реальностью.



Важно, какой у населения взгляд в будущее. Мы видели, что в течение последних месяцев, если верить официальной статистике, рост уровня потребительского оптимизма был очень низким. Все еще преобладает негативная оценка, но процент людей, которые настроены «очень негативно», уменьшается. Так что кривая идет в правильном направлении – опять-таки, без резких поворотов к лучшему, но вверх. Ждем, когда это проявится в реальной жизни.

**- А есть ли возможность со стороны автопроизводителей, в частности, Комитета автопроизводителей АЕБ, начать какую-то информационную кампанию, чтобы спровоцировать спрос?**

- Это уже, конечно, задача каждого отдельного автопроизводителя. Наша цель не в том, чтобы повлиять на рынок. Но, возможно, Вы обратили внимание, что в наших комментариях, которые появляются по итогам каждого месяца, отсутствует очень негативный оттенок. Это тоже некая попытка продемонстрировать оптимизм.

**- Каковы успехи у Mazda в марте? Ведь в феврале и январе вы показывали рост по сравнению с аналогичными периодами прошлого года.**

- В марте мы продолжили позитивную тенденцию, показав рост на 22%. Всего же в прошлом месяце мы реализовали на российском рынке почти 2 тысячи автомобилей Mazda. За весь первый квартал этот показатель составил 5,2 тысячи машин, и это на 15% больше, чем год назад.

Нужно сказать, что 2017 год действительно может стать годом некоего положительного поворота - для нас точно. Мы были очень аккуратны во время кризиса. В последние годы мы не ставили себе цель добиться как можно большего объема продаж, а руководствовались принципом, что все то, чем мы занимаемся, экономически целесообразно и для нас, и для наших партнеров. Соответственно, наши результаты в последние годы были не очень внушительными, зато у нас другие достижения: и дилеры наши еще живы, и марку нашу продолжают любить.

Сейчас мы думаем, что с улучшением курсов валют можно немного смелее подходить к рынку, поэтому готовимся к запуску новых моделей в этом году, в новом сегменте. То есть, начинаем год с положительным настроением. Таким образом, если прошлый год у нас был очень плохим (-46% по итогам 2016 года – прим.), то сегодня мы стартуем с низкой базы, соответственно, видим для себя рост.

**- Вы сказали, что запускаете новые модели. Что это будут за модели и какой они будут сборки? Локализация или импорт?**

- Это уже не так уж важно: локализация или импорт. Все так говорят об этом, как будто это определяет цену. Единственное, что показывает наличие местной сборки – насколько привязан автопроизводитель к этому рынку. Я считаю, здесь главный вопрос – что это будут за новые автомобили и в каком сегменте.

Мы делаем ставку на расширение модельного ряда, а значит, на усиление нашего присутствия на российском рынке. Летом у нас появится новая Mazda CX-5, которая в ближайшее время выходит на рынок Европы. А осенью – Mazda CX-9 – большой кроссовер, который уже год как продается в США, и наконец-то мы смогли убедить наших японских коллег вывести его на наш рынок. Вот эти два автомобиля точно будут. Есть и другие планы, о которых я пока не готов рассказать.

**- Каковы перспективы вывода на российский рынок Mazda2, Mazda CX-3 и других компактных автомобилей?**

- Маленькими автомобилями мы в России не занимаемся. У нас есть Mazda6, лидер продаж, а также Mazda3, которую мы сейчас перезапускаем, будем представлять ее с новым подходом.

В настоящее время, когда такие издержки, сертификация ЭРА-ГЛОНАСС - ввозить «необъемообразующие» сегменты очень сложно. То же самое касается нишевых моделей, например, Mazda MX-5. Было время, когда мы их возили и были лидером в этом сегменте. Но если модель стоит \$ 20-30 тысяч, а компания продает 30 штук в год, никто этим заниматься не будет.

Так что пока существуют ограничения: не все сегменты интересны с точки зрения прибыльности. И мы в Mazda принципиально не занимаемся нерентабельным бизнесом. Мы занимаемся только тем, что релевантно с точки зрения российского потребителя и российского рынка.

**- Вы сказали, что локализация не влияет на цену. Это свойственно именно для Mazda либо это типично для всех автопроизводителей?**



- Я придерживаюсь взгляда, что как раз последнее, потому что единственное, что здесь имеет значение – какие издержки у производителя. А это определяется рынком: то есть, по какой цене автомобиль можно продать. И если еще 15 лет тому назад местная сборка, как правило, шла с некой скидкой, сегодня такого уже не происходит. Потому что большинство людей убедилось, что качество местной сборки уже очень высокое. У нас - точно, и у других, я уверен, тоже. Я знаю от некоторых производителей, что местные заводы являются лидерами в плане показателей качества внутри компании.

Я помню, когда мы только запустили автомобиль местной сборки, все остальные до нас всегда давали за это скидку. То есть было так: импортная машина продавалась, а вот местная шла уже со скидкой. Но у нас такого не было никогда. Сейчас все последовали нашему примеру: местная сборка идет по той же цене. Потому что реально – разницы для клиента нет, так почему местная сборка должна быть дешевле, за что - скидка?

**- Возможно, у вас такая позиция, потому что фактическая локализация на вашем предприятии «Мазда-Соллерс» во Владивостоке либо отсутствует, либо очень небольшая (в 2015 году предприятие лишилось таможенных льгот на ввоз комплектующих в связи с тем, что не успело в срок выполнить ряд условий по соглашению о «промсборке», в том числе по переходу на мелкоузловую сборку SKD - прим.)?**

- Я не хочу в деталях комментировать уровень локализации. Самое главное, что надо понять: это влияет лишь на то, во что это обходится автопроизводителю. Какая это будет сборка для автопроизводителя с точки зрения стоимости – совершенно без разницы. Для клиента при местной сборке выгодно одно – машина доставляется быстрее. Кому-то из производителей местная сборка позволяет удержать цену автомобиля на приемлемом уровне. Но если дать автопроизводителю выбор, при одинаковых экономических показателях он всегда будет ориентироваться только на спрос и на рынок.

**- Но ведь говоря о локализации, мы говорим не только про конечную цену. Мы имеем в виду также позицию автопроизводителя, его стратегию, его цель укрепиться в России. Вы сами сказали, что изначально нужно говорить о привязке к местному рынку. Какая позиция в этом смысле у Mazda?**

- Могу сказать, что мы подписали в начале 2017 года новый, Специальный инвестиционный контракт с Минпромторгом РФ (СПИК). И Mazda пока единственный из автопроизводителей, кто это сделал (СПИК, новый инструмент, обеспечивающий комплексную поддержку на основе налоговых преференций, введенный Ф3 N488 "О промышленной политике РФ" при гарантии инвестиций с другой стороны, вступил в силу 30. 06. 0215 - прим.).

**- Какие преимущества дает СПИК вашему сборочному предприятию и чем его условия отличаются от условий «промсборки»?**

- Рамочный контракт, как вы знаете, оговаривает условия, по которым инвестор вкладывает деньги в Россию. СПИК - это инструмент не только для автомобильного производства, он фактически открыт для любой отрасли, которая имеет статус стратегической.

Так что мы, Mazda, совместно с нашим партнером «Соллерс» нашли для себя ответ на вопрос, как мы хотим развиваться. В том числе мы будем строить завод по производству двигателей Mazda во Владивостоке. Так что, еще раз повторю, мы говорим о расширении нашего присутствия и нашего портфолио.

Условий контракта я вам не раскрою. Но если бы мы не были довольны условиями, мы бы его не подписали. Конечно, подписывали мы его не здесь, это делало наше руководство в Японии.

**- Почему все остальные не последовали вашему примеру?**

- Я знаю, что достаточно большая часть автопроизводителей находится в переговорах. Для автомобильного сектора старый режим «промсборки» истекает в 2018 году (в настоящее время действительны два режима льготной «промсборки», от 2005 и 2011 гг., они предоставляют таможенные льготы на ввоз комплектующих – прим.).

И потому многим автопроизводителям нужно думать о том, как быть дальше. На сегодняшний день есть два варианта: 1) никакого режима вообще; 2) СПИК, который сегодня со стороны правительства предлагается в замену или, так сказать, в наследие «промсборки».

Могу сказать, что для нас это очень интересный опыт. Конечно, было сложно, потому что мы были первыми, кто договорился с правительством, так что на нас, так сказать, испытали все эти положения. Но конкретнее я не могу вам ничего сказать.

**- СПИК обязывает вас к чему-то, как это делала «промсборка» (условия по срокам локализации, объемы по экспорту, производство двигателей и т.д.)?**

- Вы можете представить ситуацию, что российское правительство подписало какой-то договор, который бы ни к чему не обязывал (смеется - прим.)? Конечно, там есть обязательства с нашей стороны. Какие – я вам не раскрою.

**- А новые модели СХ-5 и СХ-9 будут какой сборки?**

- Новая СХ-5 будет собираться во Владивостоке, по СХ-9 - еще посмотрим.

**- Почему, на Ваш взгляд, «промсборка» так и не стала эффективной в России?**

- А в чем, по-вашему, показатель успеха?

**- Мое личное мнение - в фактической доле компонентов отечественного производства. Но почему локализация не стала масштабной, как Вы думаете? Из-за нежелания самих автопроизводителей инвестировать, недостатка поставщиков либо здесь повлиял целый комплекс факторов?**

- Старую «промсборку» можно считать эффективной в том смысле, что в тот момент, 10 лет назад, на приглашение российского правительства действительно откликнулось много автопроизводителей. Вспомните, сколько заводов было открыто! То есть, для этого сектора кое-что было сделано, и это заработало. Но потом обновили условия «промсборки», стало сложнее.

Все это непростая тема, если недостаточен уровень самого рынка. Вот сейчас все говорят: «Процент локализации!» Это, конечно, важно. Но, в конце концов, для чего это делается? Надо думать цепочками, не с конца, а с начала.

А с начала – это когда производитель хочет иметь свою позицию на рынке, продать много – это не самоцель. Хочется деньги зарабатывать, а не терять, ведь правда же? Вот где начало и конец.

Поэтому, конечно, опыт других стран показывает, что локализация помогает автопроизводителю быть ближе к рынку, то есть, обычно это снижает издержки. Но для этого нужно иметь функционирующую базу поставщиков автокомпонентов. А тем нужны объемы, заказы от производителей и - достаточно большой рынок. Если и то, и другое не совсем получается, то очень сложно.

**- Где же выход?**

- Производителей автокомпонентов можно понять, потому что они говорят: «ОК, вы нас попросили - мы пришли». То, что они сегодня разбросаны по разным кластерам - с этим еще можно как-то жить. Но когда рынок сократился наполовину - конечно, все расчеты выглядят уже совершенно по-другому. А какие конкретно убытки это влечет для производителей автокомпонентов, никто не понимает.

**- Возможно, сказывается отсутствие должного опыта в российской автомобильной индустрии как таковой?**

- Создать систему быстро фактически невозможно, это длительный процесс. Нужен функционирующий рынок, нужен спрос - с тем, чтобы производственные мощности использовались полностью. Иначе это все делать просто не стоит. Если в среднем производственная мощность автозавода порядка 450 тысяч штук, тогда это можно считать эффективным. А у нас сколько?

**- Интересно, что вы все время клоните к цене и проблемам автопроизводителя, а российская сторона заинтересована в создании автомобильного производства. Получается, не пришло еще время, когда сошлись бы все факторы?**

- Конечно, есть и политическая сторона, и социальная, и это очень важно. Мы видим, что правительство поддерживает потребительский спрос, потому что понимает, что это необходимо делать. Не только потому, что потребителю нужно помочь приобрести автомобиль, а потому что автопроизводителю нужен сбыт тоже.

И они это делают, молодцы! Это все очень комплексная вещь. Это вопрос времени, и если смотреть на историю развития автопромышленности во многих странах, то это происходило в течение десятилетий! А тут фактически прошло одно десятилетие.

**- Получается, что СПИК не ставит очень жестких условий, обязательных для всех, то есть, это индивидуальный договор?**

- Да, интересно, что не все пока знают точно, что это за инструмент, но давайте вспомним, как это было с «промсборкой»? Кто-нибудь знал наверняка, что там было написано в отдельных соглашениях? Нет! Никто этого

не знал. Как раз в этом суть инвестиционного контракта, что о его содержании громко не говорят (смеется – прим.)!

Но можно говорить о том, что те, кто сейчас подпишут СПИК, рассматривают для себя российский рынок всерьез после 2018 года.

Для нас СПИК имеет большое значение, потому что мы не хотим ничего подписывать только потому, чтобы сделать кому-то красиво. Мы верим в этот рынок! И мы хотим показать это и правительству, и потребителю, и нашим партнерам. Поэтому я говорю своим дилерам: не бойтесь, мы не уходим, наоборот! Мы готовимся к тому, чтобы укрепить свои позиции на российском рынке.

## **АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY**

### **«Роскосмос» откажется от ракет «Рокот», «Зенит-М» и «Протон-М»**

rns.online\_12.04.2017

Стратегия развития госкорпорации «Роскосмос» на период до 2030 года предусматривает поэтапный отказ от космических ракет, работающих на ядовитых компонентах ракетного топлива, а также от украинской ракеты «Зенит-М».

Согласно Стратегии-2030, в 2018 году прекращается эксплуатация легкой ракеты «Рокот», созданной на базе межконтинентальной баллистической ракеты РС-18 «Стилет» и работающей на гептиле, говорится в материалах Стратегии-2030, имеющих в распоряжении RNS.

Запуски с помощью ракет «Рокот» осуществляются с военного космодрома Плесецк (Архангельская область).

Кроме того, на 2025 год намечено завершение эксплуатации тяжелых ракет «Протон-М», также использующих ядовитые компоненты топлива. На смену «Протонам» придет ракета «Ангара», использующая керосин и кислород.

Кроме того, Стратегия-2030 предусматривает окончание эксплуатации в 2017 году ракеты «Зенит-М» разработки КБ «Южное» и производства завода «Южмаш» (Днепр, Украина). Ракета работает на кислороде и керосине, однако ее использование в российских космических программах затруднено разрывом кооперационных связей с украинской ракетно-космической промышленностью, который инициировал Киев.

### **Минпромторг столкнулся со сложностями при реализации программы развития авиапрома**

lenta.ru\_12.04.2017

В прошлом году госпрограмма развития авиапрома на 2013-2025 годы, за которую отвечает Минпромторг, была выполнена всего на 74 процента. При этом проблем с финансированием не было: вместо запланированных 53 миллиардов рублей было выделено на 10 миллиардов больше. Эти данные содержатся в докладе Минэкономики, о котором написала газета «Коммерсантъ». Что происходит с отраслью, поддержке которой последние годы государство уделяет столько внимания? В ситуации разбиралась «Лента.ру».

#### **Аварийная посадка**

В докладе Минэкономики содержатся нелицеприятные оценки эффективности деятельности Минпромторга как исполнителя госпрограммы — на уровне 33,3 процента. В публикации «Коммерсанта» констатируется, что хуже ситуация только в реализации программ поддержки судостроения и промышленности в целом, которые также курирует Минпромторг.

Что касается авиапрома, то даже существенное увеличение объемов финансирования — с 53 до 63 миллиардов рублей — не спасло ситуацию. Фактически была достигнута только половина плановых показателей госпрограммы, а вместо обещанных 198 самолетов в прошлом году было собрано 136.

Не удалось выполнить и контрольные этапы создания самолета МС-21. Впрочем, срыв сроков — еще полбеды. Куда более тревожными для этого проекта выглядят результаты маркетинговых исследований, согласно которым в ближайшие два-три года заказов на МС-21-200 не ожидается.

Председатель правительства России Дмитрий Медведев (слева), губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт (в центре), министр промышленности и торговли России Денис Мантуров (четвертый справа), президент ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» Михаил Погосян (справа на первом плане) на авиационном заводе им. Ю.А. Гагарина.

Среди причин срыва ключевых показателей в докладе Минэкономики названы «негативное влияние антироссийских санкций, ограничивших доступ к внешним рынкам»; сокращение спроса на отечественную авиатехнику; ухудшение внешнеэкономической конъюнктуры; девальвация рубля, ограничившая возможности по закупке комплектующих и оборудования за рубежом. В числе острейших проблем, с решением которых, что уже очевидно, не справился Минпромторг, — низкая эффективность реализации программы импортозамещения.

### **Обманутые надежды**

В середине февраля 2017 года Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) обнародовала планы на среднесрочную перспективу. Компания ставит перед собой задачу в 2017 году обеспечить выпуск 152 самолетов, в 2018-м — 194, а в 2019-м — 203. Однако это лишь ориентиры, до которых еще нужно дотянуться. Статистка последних нескольких лет поводов для оптимизма не дает: в 2012 году российский авиапром выпустил 94 самолета, в 2013-м — 111, в 2014-м — 159, в 2015-м — 156, в прошлом, как было сказано выше, 136. Речь о военных и гражданских машинах.

При этом основные индикаторы госпрограммы развития отрасли, согласно первоначальной версии документа, определяли, что к 2025 году количество ежегодно поставляемых гражданских самолетов должно было составить 180 штук, а военных — 130 штук. Всего же за 13 лет планировали построить более 3,3 тысячи самолетов и 5,5 тысячи вертолетов различного назначения.

В документе ставилась задача достичь «глобальной конкурентоспособности российской авиационной промышленности и укрепления ее позиций на третьем месте в мире по объему выпуска продукции». Кроме того, во всех секторах авиапромышленности к 2025 году должны быть сформированы конкурентоспособные корпорации с устойчивой прибыльностью.

### **Проза жизни**

Доклад Минэкономики, конечно, не стал откровением для Минпромторга. В конце ноября 2016 года ведомство подготовило обновленный вариант Стратегии развития авиапрома до 2030 года. Отметим, что этот документ, принятый в 2015 году, далеко не по всем пунктам совместим с госпрограммой развития отрасли, принятой двумя годами раньше.

В частности, признается, что внутренний рынок имеет «недостаточный для конкурентоспособной экономики производства» масштаб, отсутствует развитая система поставщиков, ограничены финансовые ресурсы, отмечены слабые позиции в научно-техническом и технологическом обеспечении отрасли, дефицит квалифицированных кадров.

За счет кратного увеличения гособоронзаказа реализованы важнейшие проекты по модернизации и созданию боевой и учебно-боевой авиационной техники. Однако многие проекты по созданию авиационной техники гражданского назначения не были завершены либо были закрыты, плановые объемы поставок гражданской продукции на внешний и внутренний рынок оказались недостижимыми.

В стратегии объем внутреннего рынка широкофюзеляжных самолетов на период до 2030 года составляет около 100 единиц, тогда как для инвестиционной окупаемости проекта необходимо 500–600; узкофюзеляжных магистральных самолетов — менее 400 единиц при инвестиционной окупаемости в 800–850 единиц.

### **Отмена рейсов**

Эксперты, опрошенные «Лентой.ру», похоже, не питают иллюзий насчет перспектив российского авиапрома. Военный обозреватель ТАСС Виктор Литовкин считает, что одна из причин низкой эффективности госпрограммы поддержки отрасли связана со «сверхнормативной» численностью административного аппарата, содержание которого обходится казне в копейку.

Еще одна проблема, характерная практически для всех отраслей промышленности России, — дефицит квалифицированных кадров. Средний возраст рабочих на предприятиях — около 50 лет, смены им нет. Кроме того, изменились требования к «синим воротничкам». «На современных станках выпускники ПТУ работать не могут, знаний не хватает. Тут нужны люди с дипломами инженеров», — говорит эксперт.

Претензии к Минпромторгу относительно низкой эффективности госпрограммы развития авиапрома, по мнению Литовкина, объективно вытекают из не столь уж далекого прошлого: «После развала СССР гражданское авиастроение оказалось в загоне. Теперь мы пытаемся воссоздать этот сектор экономики. Задача не из легких, особенно на фоне развала кооперации с Украиной».

То, что отечественный авиапром сегодня обладает ограниченными возможностями, по мнению Литовкина, подтверждает совместный российско-китайский проект производства широкофюзеляжного самолета. Стороны договорились, что чертежи новой машины будут создаваться в подмосковном Жуковском, а собирать ее будут на заводе в Шанхае.

Сложности, переживаемые авиапромом, в понимании директора Института стратегического анализа ФБК Игоря Николаева — явление естественное. От аналогичных проблем не избавлены и другие отрасли промышленности, ведь импортозамещение, которое должно обеспечить создание ресурсной базы, особыми успехами не радует.

Об этом, по мнению эксперта, свидетельствуют в том числе и макроэкономические показатели: в январе-феврале промышленное производство снизилось на 0,3 процента. «Из чего следует вывод, что программа импортозамещения пробуксовывает», — констатировал Николаев.

Еще одно узкое место — длительные сроки реализации проектов создания новых гражданских лайнеров, уверен экономист. Он напомнил, как долго «рождался» Superjet 100. Настолько, что когда машина пошла в серийное производство, она оказалась морально устаревшей. Теперь авиастроители возлагают надежды на пассажирский самолет МС-21. Вопрос в том, когда работа над ним войдет в активную фазу, заметил Николаев.

## **Арестован бывший замгендиректора самолетостроительной корпорации "МиГ"**

i-mash.ru\_12.04.2017

После смерти в СИЗО высокопоставленного сотрудника "Роскосмоса" Владимира Евдокимова уголовное дело о махинациях с поставками оборудования из ОАО "Российская самолетостроительная корпорация (РСК) МиГ" не только не застыло, но и начало набирать обороты.

Как пишет "Коммерсант", на днях по ходатайству следствия Басманный райсуд Москвы арестовал бывшего заместителя гендиректора по экономике и финансам этой корпорации Сергея Мамаева. Не исключено, что теперь именно ему будет отведена роль одного из организаторов многомиллионных хищений.

По данным "Ъ", новый высокопоставленный фигурант в громком деле о махинациях с поставками оборудования РСК МиГ появился вскоре после смерти в столичном СИЗО-5 ("Водник") топ-менеджера "Роскосмоса" Владимира Евдокимова. В конце марта Сергея Мамаева, работавшего до 2015 года заместителем гендиректора по экономике и финансам РСК МиГ, следователь ГСУ СКР несколько раз вызывал на допросы в качестве свидетеля. А 4 апреля после очередного следственного действия господину Мамаеву было объявлено, что он задержан в качестве подозреваемого в хищениях в особо крупном размере, совершенных организованной группой (ч. 4 ст. 159 УК).

5 апреля следователь СКР обратился в Басманный райсуд Москвы с ходатайством о заключении 55-летнего Сергея Мамаева под стражу. Аргументы в пользу этого были приведены стандартные — может воспрепятствовать расследованию, оказать давление на свидетелей или скрыться. Доводы защиты о том, что подозреваемый ничего из перечисленного следователем делать не намерен, суд счел неубедительными. В итоге под арестом господин Мамаев пробудет как минимум до 30 мая. Его защита вчера комментировать ситуацию отказалась.

По словам знакомого с обстоятельствами этого дела источника, до недавнего времени организатором махинаций следствие считало Владимира Евдокимова. По версии СКР, преступление было совершено в 2007-2009 годах, когда обвиняемый являлся заместителем директора департамента ОАО "Объединенная авиастроительная



корпорация". Тогда он якобы участвовал в махинациях с поставками оборудования для сборки и оснастки вертолетов, которое имелось в распоряжении РСК МиГ. Суть преступления, по версии следствия, сводится к тому, что соучастники через одну из компаний, совладельцем которой был Владимир Евдокимов, продали хранившееся на складах МиГа вертолетное оборудование, похитив порядка 400 млн руб. При этом защита обвиняемых утверждает, что все запчасти и агрегаты компания господина Евдокимова получила в рамках взаимозачета по долгу и его стоимость не превышала 30 млн руб. Господин Мамаев, ставший новым фигурантом расследования, как раз проводил оценку стоимости оборудования, которая вызвала вопросы у следствия.

## **Планы по производству новой ракеты «Ангара» изменились**

i-mash.ru\_12.04.2017

В связи с сокращением финансирования, в том числе по линии Минобороны, планы по производству новой ракеты «Ангара» уменьшились в несколько раз, заявил глава Роскосмоса Игорь Комаров.

«В связи с сокращением финансирования, в том числе по линии Минобороны, планы по производству «Ангары», к сожалению, уменьшились в несколько раз», - заявил он в интервью «Российской газете».

Он добавил, что может возникнуть проблема с загрузкой мощностей, так как снижение заказов приведет практически к простоям, что вызовет серьезный рост стоимости производства и пусков «Ангары». «Сами понимаете, ракета-носитель нужна для вывода на орбиту полезной нагрузки. Если ее нет, ракеты не нужны», - заявил Комаров.

## **ФГУП "ЦАГИ" разрабатывает перспективный малошумный самолет**

i-mash.ru\_12.04.2017

В апреле ученые Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ "Институт имени Н.Е.Жуковского") завершили второй этап исследований усовершенствованной модели перспективного малошумного ближнемагистрального самолета.

Как сообщает пресс-служба ФГУП "ЦАГИ", особенностью этого летательного аппарата является крыло малой стреловидности, позволяющее обеспечить ламинарное обтекание, при котором нет хаотических пульсаций скорости и давления на поверхности. Вследствие этого значительно уменьшается сопротивление самолета.

Еще одна отличительная черта концепции летательного аппарата - расположение двигателей над задней кромкой крыла. Данный выбор продиктован стремлением снизить шум от пролетающих самолетов на территориях, прилегающих к аэропортам. Это решение позволяет также установить более экономичные двигатели с увеличенным диаметром. При такой компоновке снижается вероятность попадания посторонних предметов в воздухозаборники.

Первую модель перспективного летательного аппарата специалисты института испытали в 2015 году. Результаты экспериментов позволили наметить пути усовершенствования компоновки. Для продолжения исследований ученые ЦАГИ разработали новую методику аэродинамического проектирования, позволяющую в полной мере учесть компромиссный характер требований к ламинарному крылу. Усовершенствованная геометрия нового крыла стала результатом проведения многочисленных расчетов.

Испытания, проведенные в трансзвуковой аэродинамической трубе, подтвердили расчетные прогнозы специалистов. По сравнению с предыдущим вариантом увеличился уровень аэродинамического качества при практическом сохранении тех же скоростных свойств (число Маха - 0,78). Также значительно улучшились несущие характеристики крыла.

В дальнейшем ученые ЦАГИ займутся уточнением прочностных и акустических характеристик модели для обоснования предлагаемой схемы самолета.

## **Для самолета Boeing 787 Dreamliner будут печатать детали из титана**

i-mash.ru\_12.04.2017



Boeing заключил контракт с норвежской фирмой Norsk Titanium AS на 3D-печать первых деталей из титана для самолета Boeing 787 Dreamliner.

Об этом сообщает Reuters со ссылкой на Norsk Titanium и отраслевые источники. По утверждению представителей Norsk Titanium, благодаря 3D-принтингу компания сможет сэкономить от \$2 до \$3 млн на производстве каждого лайнера.

Облегченный титановый сплав, используемый при производстве 787 Dreamliner, стоит в среднем в семь раз дороже алюминия — стоимость титана для производства одного самолета составляет \$17 млн при общей стоимости самолета в \$265 млн, утверждает источник Reuters. 787 Dreamliner требует больше металла, чем другие самолеты, из-за конструкции крыльев и фюзеляжа с применением углеродного волокна, пишет [RNS](#).

«Это (применение 3D-печати из титана. — прим.) означает, что по меньшей мере от \$2 до \$3 млн будет сэкономлено на каждом лайнере», — заявил Reuters вице-президент Norsk Titanium по маркетингу Чип Йейтс. «Мы говорим, в буквальном смысле, о тоннах (экономленного металла. — RNS).

Компания ожидает, что регуляторы одобряют свойства материала и процесс производства деталей из 3D-печати уже к концу этого года. Это позволит компании не получать одобрение на каждую конкретную деталь, а на сам процесс производства, что способно сэкономить миллионы долларов самой компании.

### **ОАК начнет поставки истребителей МиГ-29 в Египет**

i-mash.ru\_12.04.2017

"Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в 2017 году начнет реализацию контракта на поставку истребителей МиГ-29 в Египет.

"Начнем поставлять самолеты МиГ-29 в интересах Египта. В этом году начнется реализация этого контракта, обучение пилотов, поставка авиационного имущества", - сообщил глава ОАК Юрий Слюсарь передает РИА Новости.

### **"Аэрофлот" получит 20 самолетов SSJ100 за \$600 млн**

i-mash.ru\_12.04.2017

Сумма контракта на 20 самолетов SSJ100 для «Аэрофлота» составит порядка \$600 млн. Об этом заявил президент ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) Юрий Слюсарь в программе «В рабочий полдень» на телеканале «Россия 24».

«Я точную сумму назвать не смогу, но ориентировочно порядка \$600 млн», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос, пишут ["Ведомости"](#).

Ранее гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев говорил, что компания хочет подписать твердый контракт с АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ОАК) на 20 Sukhoi Superjet 100 на авиасалоне МАКС-2017, который пройдет 18–23 июня в подмосковном Жуковском.

Слюсарь подтвердил такие планы. Сейчас в парке «Аэрофлота» 30 самолетов SSJ100.

«Помимо контракта на поставку 20 "суперджетов" "Аэрофлоту" мы надеемся подписать с ним как с конечным эксплуатантом твердый контракт на поставку 50 самолетов MC-21, – напомнил Слюсарь. – Они у нас будут, так называемые, launch customer, стартовые заказчики. Сразу после окончания сертификации первые самолеты мы будем поставлять авиакомпании "Аэрофлот".

## **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY**

### **Глава ПФР: пенсионная система России — не благотворительность**

rns.online\_12.04.2017

Председатель Пенсионного фонда России Антон Дроздов посоветовал гражданам, которые не смогли оформить пенсию, так как не имеют необходимого стажа и количества пенсионных баллов, продолжить работу. По его словам, пенсионная система России является страховой, а не «благотворительной».

«Граждане должны исходить из того, что если нет стажа и нет легального заработка, то есть за вас реально взносы не отчислялись. Соответственно, они не внесли вклад в пенсионную систему, чтобы получать ее. Поэтому пусть продолжают работать, это же страховая система, а не благотворительность», — сказал журналистам Дроздов в кулуарах Всероссийской недели охраны труда — 2017.

Он напомнил, что граждане, которым не удастся заработать достаточное количество пенсионных баллов, смогут оформить социальную пенсию на пять лет позже общеустановленного срока.

«Если через пять лет они не заработают достаточное количество баллов, то они смогут обратиться за назначением социальной пенсии. У нас же всегда были такие ограничения по стажу, было пять лет. Человек, отработавший менее пяти лет, не получает пенсию. Это было всегда. В этом году этот срок — восемь лет. Это одно из условий. У человека нет стажа, значит, он получит социальную пенсию еще через пять лет. Вторым условием является то, что он не платил страховые взносы в том объеме, который обеспечивает минимальную пенсию. Это как раз эти баллы», — сказал глава ПФР.

Он добавил, что такие случаев по стране — единицы.

«Думаю, что немного, единицы. Для регионов, я думаю, это единичные случаи», — добавил Дроздов.

С 1 января 2015 года страховая пенсия по старости формируется в России в пенсионных коэффициентах и баллах. Для того чтобы получить право на страховую пенсию гражданам, достигшим пенсионного возраста в 2017 году, необходимо иметь не менее 8 лет страхового стажа и 11,4 пенсионного балла.

Федеральным законом предусмотрено ежегодное повышение требуемой величины ключевых элементов пенсионной формулы — до 30 баллов и 15 лет стажа к 2024 году.

## **Кудрин: у России есть 10–15 лет, чтобы стать технологической державой или отстать от мира**

rns.online\_12.04.2017

У России есть 10–15 лет, чтобы определиться, станет ли она технологической державой или отстанет от ведущих стран мира, сказал глава Центра стратегических разработок (ЦСР) Алексей Кудрин в рамках XVIII Апрельской международной научной конференции по проблемам развития экономики и общества.

«Мы пока живем на большом заделе Советского Союза, у нас есть действительно определенные точки, определенные институты, которые могут конкурировать с мировыми аналогами, у нас есть изобретения, изделия, но, к сожалению, это не соответствует масштабу вызовов, которые стоят перед Россией. В ближайшие 10–15 лет Россия может существенно отстать от мира и потерять для себя те рынки, которые создаются и наращиваются, или еще успеть и стать вровень снова технологической державой. Поэтому этот вызов определит будущее России на много лет, но решение — сумеем или не сумеем — произойдет где-то в ближайшие 10–15 лет», — сказал он.

По его словам, в рамках государственной политики придется сфокусировать усилия «на достройке институтов, создании условий как для науки, так и для инноваций и применения этих инноваций в экономике».

«Российские университеты не готовы к этой технологической революции. Качество лабораторной базы отстает на десятки лет от передовых университетов Европы или даже Восточной Европы. Наши универсанты зачастую (но сейчас меньше) ездят защищаться, проводить опыты на базе других мировых университетов. Там другая система обеспечения лабораторными и экспериментальными условиями... Нам нужна эта база в ближайшие годы», — подвел итог Кудрин.

## Fitch подтвердило наивысший рейтинг США

rns.online\_11.04.2017

Международное рейтинговое агентство Fitch Ratings подтвердило долгосрочный рейтинг США в иностранной и местной валюте на максимальном уровне «AAA», говорится в сообщении. Прогноз по рейтингам — «стабильный».

«Рейтинг США на уровне "AAA" подкрепляется впечатляющей финансовой гибкостью государства как эмитента одной из ведущих резервных валют... а также как одного из самых ликвидных рынков капитала в мире», — говорится в сообщении.

В то же время Fitch отмечает слабые позиции США с точки зрения уровня долговой нагрузки. По оценкам агентства, в 2016 году показатель составил 101% ВВП, в ближайшие 10 лет, по прогнозам, долг США увеличится на 12 п. п. и составит 113% ВВП.

## О внесении изменений в государственную программу «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности»

government.ru\_11.04.2017

Постановление от 31 марта 2017 года №382-13. В соответствии с Бюджетным кодексом параметры финансирования госпрограммы приведены в соответствие с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов». Количество подпрограмм сокращено с 21 до восьми.

### Справка

Внесено Минпромторгом России.

**Государственная программа «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности»** (далее – госпрограмма) утверждена постановлением Правительства от 15 апреля 2014 года №328.

В соответствии со статьёй 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации Правительством России параметры финансирования госпрограммы приводятся в соответствие с федеральным бюджетом на текущий год и на плановый период.

Действие нормы Бюджетного кодекса о такой корректировке в 2015 и 2016 годах было приостановлено (государственные программы в эти годы в части приведения в соответствие с бюджетом не корректировались). Подписанным постановлением утверждена новая редакция госпрограммы, в которой параметры финансирования госпрограммы приведены в соответствие с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов».

В структуру госпрограммы интегрируются отдельные мероприятия приоритетных проектов, определённых президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам:

- «Системные меры развития международной кооперации и экспорта»(паспорт приоритетного проекта утверждён по итогам заседания президиума Совета при Президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам 30 ноября 2016 года);
- «Международная кооперация и экспорт в промышленности» (паспорт приоритетного проекта утверждён по итогам заседания президиума Совета при Президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам 30 ноября 2016 года);
- «Вузы как центры пространства создания инноваций» (паспорт приоритетного проекта утверждён по итогам заседания президиума Совета при Президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам 25 октября 2016 года).

Кроме того, изменено количество подпрограмм, актуализирован состав целевых показателей (индикаторов) госпрограммы, внесены изменения в цели, задачи, плановые значения целевых показателей (индикаторов) на период 2017–2019 годов, а также в составы и параметры основных мероприятий госпрограммы.

**"Если завтра "Платон" отменят — лучше жить перевозчики не станут"**  
kommersant.ru\_12.04.2017

**Президент Ассоциации "Центр объединения грузоперевозчиков "ГРУЗАВТОТРАНС"" Владимир Матягин о забастовке дальнобойщиков.**

**— Почему "Грузавтотранс" решил не поддерживать забастовку?**

— У нас уже полтора года идет диалог с властью, за это время были созданы рабочая группа по "Платону", межотраслевой совет по регулированию и реформированию отрасли грузового транспорта и дорожного хозяйства... Инструменты для решения проблемы появились, на последней встрече с премьером (Дмитрием Медведевым.— "Ъ") было достигнуто полное понимание, что надо создавать цивилизованный рынок автотранспорта. Основная проблема сейчас — перенасыщенность рынка игроками, работающими в серой зоне, которые не платят налоги и работают по демпинговым расценкам. Сейчас стоимость грузоперевозок находится на уровне 2010 года, перевозчики реально не зарабатывают. Поэтому единственное решение проблемы — собрать за одним столом всех участников рынка. Просто выйти что-то прокричать, мол, не "хочу платить налог", это не конструктивные предложения, а путь к анархии.

**— Какой сейчас процент компаний работает в серой зоне?**

— От 50% до 80%.

**— Разделяете опасения о возможном дефиците продуктов из-за забастовки?**

— Я постоянно мониторю рынок и общаюсь с участниками и вижу, что компании продолжают работать, перевозят товары. Заявления о якобы "пустых полках" — это голословные "вбросы", которые делаются с какими-то политическими целями, чтобы просто расшатать ситуацию.

**— Сколько, по вашим данным, сейчас бастует дальнобойщиков?**

— Менее 1%. Глобально на ситуации в стране забастовка не отразится, может, в каких небольших городках будут последствия.

**— Бастующие недовольны "Платоном". У вас есть какие-то претензии к системе, которые вы с ними разделяете?**

— У них претензия одна — сам "Платон", требуют отменить, и все. Мы видим в этой системе возможность урегулировать рынок грузоперевозок, оптимизировать логистические потоки, привести в порядок дороги. Еще раз: власть дала понять, что готова слушать перевозчиков, если есть конструктивные предложения. То есть мы (перевозчики.— "Ъ") платим налоги, а вы, к примеру, даете дотации на закупку транспорта... Поверьте, если завтра "Платон" отменят — лучше жить перевозчики не станут.

**— Сталкиваются ли водители, которые продолжают работу, с проблемами при передвижении, например перекрытием дорог другими дальнобойщиками?**

— Такие единичные случаи были, например, в Санкт-Петербурге: там некрасиво поступают, закидывают яйцами машины перевозчиков, продолжающих работать. Более того, мы знаем, что у части компаний, которые призывают к забастовкам, продолжает работать часть машин.

**— Повышают ли работающие дальнобойщики стоимость своих услуг на фоне сокращения предложения этих услуг из-за забастовки?**

— Опять же, может быть, в каких-то исключительных случаях, но большинство перевозчиков ездят по старым тарифам. Кроме того, цены прописаны в уже заключенных договорах, которые продолжают действовать, клиенты на повышение стоимости услуг не идут.

## — Каким вы сейчас видите разрешение сложившейся ситуации?

— Только один путь — садиться самим и решать, как жить дальше. Государство за нас ничего не сделает, всегда должен быть диалог. Проблемы быстро не решить, но надо начинать. Еще один путь — создавать объединения, у которых будет больше возможностей, чем у индивидуальных предпринимателей, получить ту же скидку у топливных компаний. Кто хочет работать — тот ищет возможности, а кто не хочет — ищет повод ничего не делать.

### **Аудиторский рынок может лишиться саморегулирования**

kommersant.ru\_12.04.2017

**Не успев получить полномочия по надзору за аудиторской отраслью, Банк России уже начал знакомиться с рынком. По информации "Ъ", в понедельник состоялась закрытая встреча с крупнейшими участниками рынка для обсуждения его дальнейшего регулирования. Судя по дискуссии, одним из первых вопросов может стать отказ от саморегулирования и возвращение к практике выдачи лицензий аудиторским компаниям.**

Как стало известно "Ъ", в понедельник вечером состоялась закрытая встреча руководителя департамента корпоративных отношений и будущего куратора аудиторского рынка Елены Курицыной с представителями крупнейших аудиторских компаний. По информации "Ъ", на встрече присутствовали представители "большой четверки", а также ФБК и БДО "Юникон". "С учетом поручений, данных на совещании у Игоря Шувалова, Банк России изучает позиции и мнения различных заинтересованных в развитии аудиторского рынка сторон,— сообщили в пресс-службе ЦБ.— Для этого в понедельник было проведено рабочее совещание, на котором присутствовали представители аудиторской отрасли, в том числе и из "большой четверки"."

По словам участников встречи, основной темой обсуждения стало регулирование отрасли после передачи надзорных полномочий ЦБ. "У Банка России, насколько я понял, нет сформированной позиции по развитию рынка аудита,— отметил один из собеседников "Ъ".— Именно поэтому ЦБ предложил начать совместную работу по составлению плана реформы регулирования в аудите". По мнению партнера ЕУ Игоря Буяна, это логично и правильно, что, перед тем как приступить к непосредственному регулированию, ЦБ знакомится с представителями бизнеса и узнает их мнение. "Начинать работу с рынком с самых крупных участников — устоявшаяся практика,— отмечает представитель одной из крупных брокерских компаний.— На нашем рынке принята такая схема работы: самые крупные компании общаются напрямую с центральным аппаратом ЦБ, за ними закреплены отдельные кураторы; компании средних размеров взаимодействуют с регулятором через ЦФО; мелкие — через территориальные органы".

Примечательно, что на встречу не пригласили представителей двух саморегулируемых организаций (СРО) на аудиторском рынке, хотя сейчас именно они выступают, по сути, посредниками между регулятором и рынком. По словам собеседников "Ъ", в СРО узнали о встрече в ЦБ постфактум. Впрочем, на то были причины, указывают участники встречи. "Регулятор задал важный вопрос, нужно ли рынку аудита саморегулирование,— рассказывает собеседник "Ъ".— И ни один из присутствовавших на встрече не нашел аргументов в пользу саморегулирования". Велика вероятность, что в дальнейшем рынок аудита будет функционировать без СРО, решили участники рынка, отметив, что такая перспектива их устраивает. Такой подход означает, по сути, возврат лицензирования на аудиторский рынок. "ЦБ в свое время был весьма жестким регулятором в сфере аудита, но рынок понимал его требования и старался им соответствовать,— считает замглавы компании "Финэкспертиза" Наталья Борзова.— Сейчас же саморегулирование в аудите не работает, так как, по сути, дублируется госконтролем".

В СРО РСА с таким подходом категорически не согласны. "Саморегулирование в аудите сохранять необходимо,— отмечает председатель правления СРО РСА Людмила Козлова.— ЦБ в первую очередь интересуется аудит банков и иных общественно значимых организаций, в то же время есть громадное число аудиторов, кто проверяет отчетность подпадающих под обязательный аудит, например, по выручке. Хватит ли у ЦБ сил и возможностей контролировать там качество? А у СРО — хватит, это привычная работа". Глава СРО ААС Ольга Носова от комментариев отказалась.

По мнению других участников рынка, поднадзорных ЦБ, СРО необходимы для конструктивного диалога с регулятором. "Лоббирование интересов отрасли через СРО выгоднее, поскольку подразумевает выработку

некоей консолидированной позиции отрасли, а не разрозненные интересы отдельных участников, которые могут и не совпадать",— говорит советник президента НАПФ Валерий Виноградов.

У представителей СРО аудиторов в ближайшее время будет возможность обсудить с ЦБ свое будущее. По информации "Ъ", в пятницу в ЦБ состоится закрытое мероприятие под названием "стратегическая сессия", на которое приглашены представители Минфина, Федерального казначейства, Росимущества, аудиторского сообщества и СРО. Участие в мероприятии подтвердили "Ъ" Ольга Носова и Людмила Козлова.

### **При подготовке рабочих и инженеров будут применять практикоориентированный подход** i-mash.ru\_12.04.2017

11 апреля 2017 года, в Доме приемов под председательством премьер-министра Дмитрия Медведева состоялось заседание президиума Совета при президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

Встреча прошла в присутствии членов президиума: первого заместителя председателя правительства Российской Федерации Игоря Шувалова, министра промышленности и торговли Дениса Мантурова, помощника президента Российской Федерации Андрея Белоусова, заместителя руководителя аппарата правительства Российской Федерации Андрея Слепнева и других. На повестке дня в качестве основных обсуждались вопросы реализации проектов по направлению «Образование».

Дмитрий Медведев во вступительном слове озвучил ряд приоритетных задач в сфере образования. При этом, одним из важнейших принципов оптимизации системы глава правительства назвал практикоориентированный подход при подготовке рабочих и инженеров.

«Речь идёт об активном вовлечении в этот процесс практиков. Промышленные предприятия должны помогать профильным вузам, предоставлять технологическое оборудование. Ряд решений реализуется. При участии предприятий, научных институтов открываются базовые кафедры», - сказал Дмитрий Медведев.

Он также пояснил, что для успешной реализации программ практического взаимодействия между структурами, нужно прорабатывать систему стимулирование для бизнеса, который этим занимается.

«С этой целью в Государственную Думу был внесён законопроект, который позволяет учитывать расходы на профессиональную подготовку. Ещё один законопроект предусматривает налоговые льготы тем организациям, которые участвуют в формировании целевого капитала образовательной организации в том числе предоставляет в качестве взноса имущество, учебное или лабораторное оборудование» - подчеркнул премьер-министр.