

## Публикации Publications

---

### **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ** **RAILWAY INDUSTRY**

Вагоны с контрафактными китайскими деталями запрещены к эксплуатации в РФ  
regnum.ru\_12.05.2017

СМИ: правительство выделит 5 млрд руб. субсидий на закупку вагонов в 2017 году  
tass.ru\_12.05.2017

Астраханский тепловозремонтный завод подтвердил соответствие системы менеджмента стандарту IRIS  
gudok.ru\_12.05.2017

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

В конференции «Индустрия 4.0 в металлообработке» примет участие директор ИЦ «Станкросервис»  
i-mash.ru\_12.05.2017

Linde AG и "Силовым машинам" разрешено создать СП "Линде Силовые машины"  
i-mash.ru\_12.05.2017

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

РУСАЛ объявил результаты деятельности компании по итогам первого квартала 2017 года  
metallinfo.ru\_12.05.2017

На ММК началась реконструкция системы оборотного водоснабжения  
metallinfo.ru\_12.05.2017

ЕЭК ввела антидемпинговую пошлину на украинские стальные горячекатаные уголки  
metallinfo.ru\_12.06.2017

Северсталь начала реконструкцию коксовой батареи №4 на ЧерМК  
metallinfo.ru\_12.06.2017

В ТМК-ИНОКС новые кадровые назначения  
metallinfo.ru\_12.06.2017

Индия ввела новые антидемпинговые пошлины на сталь из шести стран включая Россию  
steeland.ru\_12.05.2017

### **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ** **AUTOMOTIVE INDUSTRY**

КИА запустила новую программу «Быстрый сервис»  
autostat.ru\_12.05.2017

Минск хочет кооперации "Ростсельмаша" и "Гомсельмаша"  
kommersant.ru\_12.05.2017

[Daimler получит налоговые льготы после строительства завода в России](#)  
autostat.ru\_12.05.2017

[Российский авторынок в апреле остался на пятом месте в Европе](#)  
autostat.ru\_12.05.2017

["АвтоВАЗ" показывают непрерывный рост](#)  
i-mash.ru\_12.05.2017

[Продлена программа льготного лизинга колёсных транспортных средств](#)  
i-mash.ru\_12.05.2017

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

["Вертолеты России" займутся созданием вертолета сверхлегкого класса](#)  
i-mash.ru\_12.05.2017

[Авиакомпания S7 заказала 17 самолетов 170-LR у Embraer](#)  
i-mash.ru\_12.05.2017

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

[Минобороны РФ: Система мониторинга гособоронзаказа позволяет отследить каждый бюджетный рубль](#)  
i-mash.ru\_12.05.2017

[Орешкин: рост импорта может ослабить рубль в летний период](#)  
tass.ru\_12.05.2017

[РБК: Минэкономики предложило вчетверо сократить программу по развитию Арктики](#)  
kommersant.ru\_12.05.2017

**Вагоны с контрафактными китайскими деталями запрещены к эксплуатации в РФ**

regnum.ru\_12.05.2017

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) запретила эксплуатацию российских грузовых вагонов, в ходовой части которых установлены комплектующие, произведенные китайским металлургическим предприятием АООО «Саус Хуэйтун Ко., Лтд.» (South Huiton Co.). Соответствующее предписание служба направила в ОАО «РЖД».

Как отметили в Ространснадзоре, причиной запрета стало крушение грузового состава на Горьковской железной дороге из-за излома китайской боковой рамы, произошедшее в начале марта 2017 года.

При расследовании выяснилось, что у китайского завода отсутствовал сертификат качества. Теперь ОАО «РЖД» обязано отставить от эксплуатации все вагоны с несертифицированными деталями этого производителя и не допускать их на железнодорожную сеть РФ в будущем, поясняют в Ространснадзоре.

Это не первое подобное решение надзорного ведомства в отношении китайской продукции. В 2013 году Ространснадзор запретил эксплуатацию в РФ почти 300 грузовых вагонов с китайскими деталями другого китайского предприятия по производству запасных частей локомотивов и вагонов — ООО «Ружоуская компания Тианруй» (Ruzhou Tianrui Lokomotive and Rolling stock spare parts Co., Ltd). Эти вагоны также попали на территорию РФ без сертификата соответствия. В ходе их эксплуатации из-за излома стальных деталей боковой рамы на Приволжской железной дороге также произошло крушение поезда.

Напомним, качество вагонной продукции китайских поставщиков недавно стало предметом судебного разбирательства. Крупнейший оператор грузовых железнодорожных перевозок в России — «Первая грузовая компания» — подала иск в Международный коммерческий арбитражный суд при ТПП РФ к аффилированной с «Уралвагонзавод Интернешнл» компании Global Resources and Industries S.a.r.l.» (по информации на портале госзакупок, УВЗ использует этого же люксембургского агента для организации продаж новых железнодорожных вагонов в Иране и Туркмении). ПГК требует взыскать ущерб в размере 1 млн рублей за поставки бракованных боковых рам и надрессорных балок для тележек, выпущенных на китайском предприятии «Ружоуская компания Тианруй» по лицензии «Уралвагонзавода». При этом китайская литейная продукция находилась на 5-летнем гарантийном периоде.

Произведенное в КНР вагонное литье поставляли в Россию в 2012–13 годах. После кризиса, когда спрос на вагоны возрос более чем в пять раз, оказалось, что имеющиеся в РФ и на Украине мощности не способны справиться с дефицитом. В итоге завод в Ружоу изготовил порядка 30 тысяч вагонокомплектов, закрыв на 80% дефицит литья на российском рынке. Благодаря этому «Уралвагонзавод» произвел рекордное число вагонов, однако, как показывает практика, опыт сотрудничества с китайским предприятием оказался неудачным.

Теперь суду предстоит разобраться — кто виноват, что данная продукция была использована при производстве вагонов.

По словам генерального директора китайской компании EKF Group Егора Переверзева, иностранные компании за некоторым исключением не могут управлять качеством продукции своих поставщиков из КНР. В большинстве случаев заказчики возлагают надежды на инспекторов качества. Однако лабораторные проверки продукции часто носят несистемный характер, а внешние фирмы — контролеры качества анализируют только ограниченное количество образцов. Массовое производство в Китае часто происходит без прямого контроля со стороны зарубежного клиента. В этих условиях единственным полноценным участником процесса обеспечения качества продукта в Китае становится сам китайский завод.

О недобросовестном отношении китайского производителя South Huiton Co. к соблюдению технологии и качеству изготовления литых деталей тележек говорил в свое время и председатель комиссии Совета по железнодорожному транспорту, генеральный директор ОАО «ВПК-1» Николай Бочкарев. По его мнению, актуальность повышенных требований к качеству изготовления литых деталей грузовых вагонов объясняется тем, что сталелитейные заводы КНР не обеспечивают не только установленный срок их службы, но и гарантийный срок эксплуатации, который составляют 5 лет. Из-за такого низкого качества только за один год в депо ВПК-1 было забраковано порядка 100 000 боковых рам китайского происхождения.

Низкая степень обработки металлов, идущих на экспорт, а также приоритет количества над качеством — давно известные проблемы металлургической отрасли КНР. И несмотря на все усилия властей, быстрого исправления этих недостатков ждать не приходится.

«Мы обеспокоены тем, что поставляемый на российский рынок некачественный импортный металлопрокат зачастую выдается за качественный, соответствующий заявленным характеристикам. Это создает угрозу

безопасности и, в конечном итоге, может привести к снижению покупательского доверия к стали «, — заявил директор по сбыту Череповецкого металлургического комбината Дмитрий Горошков.

В свою очередь, руководитель информационно-аналитической комиссии НП «Объединение вагоностроителей» Станислав Золотарев, напоминает, что каждая деталь должна иметь сертификацию. «Это очень сложный и дорогостоящий процесс. Российская промышленность должна поддерживать собственных вагоностроителей. «Когда у нас была проблема дефицита боковых рам, тогда пользовались китайскими деталями. Сейчас у нас такой проблемы нет. Пускай идут и получают сертификат. Докажут, что они хорошие будем пользоваться их продукцией», — заявил Золотарев.

Статистика говорит о том, что излом боковой рамы распространенная причина железнодорожных аварий. По словам Станислава Золотарева, излом боковой рамы привел в прошлом году к 16% происшествий на железной дороге.

Боковая рама распределяет нагрузки на оси тележки грузового вагона, и каждая трещина в литье — это вероятность крупной аварии, — поясняет доцент кафедры «Подвижной состав электрических железных дорог» Омского государственного университета путей сообщения Валерий Шиллер. — Достаточно незначительной трещины, чтобы вибрация и нагрузка вагона очень быстро начали разрушать металл. Трещины расширяются и буквально рвут металл, что приводит к сходу состава с рельсов».

Даже если обходится без человеческих жертв, то ущерб исчисляется обычно десятками миллионов рублей, не считая вреда окружающей среде», — считает эксперт. И что самое опасное — грузовые и пассажирские поезда ездят по одним путям. И случись излом боковой рамы и сход грузового состава с рельсов во время сближения с пассажирским поездом — число жертв может исчисляться десятками.

По мнению Валерия Шиллера, каждая авария, даже не очень значительная, — это ущерб не только конкретному составу, владельцу вагонов и грузов, железнодорожной инфраструктуре — но и удар по отрасли железнодорожных перевозок в целом. Ведь приходится приостанавливать движение, что ведет к снижению скорости доставки пассажиров и грузов.

Напомним также, что в настоящее время «Уралвагонзавод» создает совместное с китайцами предприятие по производству подшипников для колесных пар грузовых вагонов. Спрос на подвижной состав в России по-прежнему растет, и уральские машиностроители снова намерены выйти в лидеры рынка по объему продукции. При этом в самой России уже представлены мировые гранды по производству железнодорожных подшипников — ЕПК-Бренко, СКФ Тверь, «Государственный подшипниковый завод-2» и другие.

## **СМИ: правительство выделит 5 млрд руб. субсидий на закупку вагонов в 2017 году** tass.ru\_12.05.2017

Правительство РФ утвердило порядок распределения госсубсидий на закупку железнодорожных вагонов. Соответствующее постановление было подписано 10 мая текущего года, сообщает газета "Коммерсантъ".

По данным "Ъ", госсубсидии в размере 5 млрд руб. будут разделены между двумя группами вагонов. На закупку инновационного спецвагона (цистерны для химикатов и пищевых продуктов, рефрижераторные вагоны, платформы и т. п.) будут выдавать 350 тыс. руб. (всего до 2,1 млрд руб.). На инновационные полувагоны, а также обычные спецвагоны - по 250 тыс. руб. на единицу, или 2,9 млрд руб. в целом. Право на субсидию получают лизинго- и арендодатели, операторы, а также перевозчики грузов для собственных нужд, которые закупают вагоны у российских производителей.

В Минпромторге не комментируют постановление до официальной публикации. В Минэкономике "Ъ" сообщили, что согласовали проект документа, в качестве результата меры поддержки предполагается реализация 16,7 тыс. единиц грузового подвижного состава.

В Минтрансе "Ъ" также сообщили, что поддерживают программу, отмечая, что она "с одной стороны, позволит смягчить возможные колебания ставки оперирования, с другой - сократить дефицит полувагонов". Так, по расчетам министерства, при росте погрузки на 2,7% и среднем обороте полувагона 13,6 суток ожидается дефицит в 26,1 тыс. полувагонов. Если же оборот полувагона увеличится до 13,1 суток, то дефицит составит 8,7 тыс. шт. По данным Совета операторов железнодорожного транспорта, в 2017 году ставка оперирования инновационными вагонами может вырасти до 1,4 тыс. руб. в сутки. Чтобы оператор мог инвестировать в покупку и выплачивать лизинговый платеж, ставка должна быть не меньше 1,439 тыс. руб. в сутки. Но с учетом субсидий будет достаточно и 1,35 тыс. руб., чтобы у оператора появилась возможность купить инновационный полувагон, поясняют в министерстве.

## **Астраханский тепловозоремонтный завод подтвердил соответствие системы менеджмента стандарту IRIS**

gudok.ru\_12.05.2017

Астраханский тепловозоремонтный завод (филиал АО «Желдорремаш», находится под управлением группы компаний «ЛокоТех») подтвердил соответствие системы менеджмента бизнеса стандарту IRIS, сообщила пресс-служба ООО «Локомотивные технологии».

«Аудит проводила команда аудиторов ООО ССУ «ДЭКУЭС» (DQS) в апреле 2017 года. В ходе проверки были осмотрены и проанализированы все производственные и хозяйственные процессы подразделений завода — от документации до состояния рабочих мест и территорий цехов», — говорится в сообщении.

В частности, был проведен мониторинг цехов на соответствие производственной документации, критериям компетентности, подготовки и осведомленности, анализ процедуры закупок, оценено соблюдение технических процессов, управление инфраструктурой, измерениями, производственной средой.

Наличие сертификата IRIS — одно из обязательных условий основного заказчика предприятия — ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), поскольку документ подтверждает качество продукции и проводимых заводом работ и позволяет эффективнее контролировать состояние локомотивного парка российских железных дорог. В настоящее время все заводы АО «Желдорремаш» сертифицированы по стандартам IRIS.

«Нынешний год объявлен в «ЛокоТехе» Годом качества и мы стремимся повышать качество на всех уровнях. В этой связи подтверждение соответствия Астраханского ТРЗ стандартам IRIS свидетельствует о ритмичной работе и развитии завода в сегодняшних экономически непростых финансовых условиях. Предприятие приближается к стандартам ведущих западноевропейских компаний в области железнодорожного машиностроения и совершенствует управление бизнес-процессами», — заявил заместитель гендиректора по заводским ремонтам «ЛокоТеха» Александр Маврин.

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

### **В конференции «Индустрия 4.0 в металлообработке» примет участие директор ИЦ «Станкросервис»**

i-mash.ru\_12.05.2017

Директор компании ИЦ «Станкросервис» Александр Матвеев примет участие в конференции «Индустрия 4.0 в металлообработке».

Александр Матвеев выступит с презентацией «АИС «Диспетчер» - первый шаг к индустрии 4.0».

«Основной нашей задачей является повышение эффективности работы, как оборудования на промышленных предприятиях за счет увеличения коэффициента его использования, так и персонала за счет оперативного контроля и управления его деятельностью, - рассказывает Александр Матвеев. - Для решения задачи разработан программно-аппаратный комплекс АИС «Диспетчер». Комплекс позволяет организовать контроль работы оборудования и персонала, контроль производства продукции, контроль энергопотребления оборудования в различных режимах работы, диспетчеризацию сервисных и ремонтных служб предприятия».

Конференция «Индустрия 4.0 в металлообработке» пройдет 17 мая 2017 г. с 11.00 до 15.00 на территории ЦВК «Экспоцентр».

### **Linde AG и "Силовым машинам" разрешено создать СП "Линде Силовые машины"**

i-mash.ru\_12.05.2017

Европейская комиссия одобрила учреждение Linde AG (ФРГ) и ПАО "Силовые машины" совместного предприятия ООО "Линде Силовые машины".

ООО "Линде Силовые машины" будет заниматься инжинирингом, производством и распространением

теплообменников из нержавеющей стали для установок сжижения природного газа, а также оказанием услуг по их сервисному обслуживанию, будет работать преимущественно в России.

"ЕК решила, что предполагаемая сделка не вызовет опасений относительно конкуренции, так как совместное предприятие будет работать прежде всего в России и сделка не изменит конкурентный ландшафт Европейской экономической зоны. Проверка транзакции проводилась по упрощенной процедуре", - говорится в релизе регулятора.

Производство теплообменников для заводов крупнотоннажного СПГ - одна из редчайших специализаций в мировом машиностроении. В настоящее время этим занимаются две компании - американская APCI и германская Linde.

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

### РУСАЛ объявил результаты деятельности компании по итогам первого квартала 2017 года

metallinfo.ru\_12.05.2017

ОК РУСАЛ объявил результаты деятельности компании по итогам первого квартала 2017 года.

#### Основные результаты:

- В первом квартале 2017 года цена алюминия на Лондонской бирже металлов (LME) выросла на 8,2% – в среднем до 1 850 долларов США за тонну по сравнению с 1 710 долларами США за тонну в четвертом квартале 2016 года, что наряду с ростом объемов реализации первичного алюминия и сплавов на 6,8% в сравниваемых периодах привело к увеличению выручки РУСАЛа в первом квартале 2017 года на 13,3% – до 2 297 млн долларов США по сравнению с 2 027 млн долларов США в предыдущем квартале.

- Хорошие финансовые результаты РУСАЛа в отчетном периоде являются результатом работы компании над операционной эффективностью и контролем над издержками в совокупности с ростом цен алюминия на LME. Показатель EBITDA алюминиевого сегмента продемонстрировал уверенный рост пятый квартал подряд (в первом квартале 2017 года EBITDA сегмента на тонну выросла на 13,5% по сравнению с предыдущим кварталом – до 505 долларов США на тонну). Общий показатель скорректированной EBITDA компании в первом квартале 2017 года вырос на 15,3% – до 475 млн долларов США по сравнению с четвертым кварталом 2016 года. Скорректированная чистая прибыль и нормализованная чистая прибыль составили 263 млн долларов США и 434 млн долларов США соответственно в первом квартале 2017 года по сравнению с 44 млн долларов США и 207 млн долларов США в предыдущем квартале и 27 млн долларов США и 149 млн долларов США в первом квартале 2016 года.

- Существенное давление на себестоимость на тонну в алюминиевом сегменте в первом квартале 2017 года оказали значительный рост цен на электроэнергию, тарифов на железнодорожные перевозки, а также рост цен на сырье в результате укрепления российского рубля на 6,7% в первом квартале 2017 года по сравнению с предыдущим кварталом, а также в результате значительного роста цен на сырьевые товары в целом. В результате влияния этих факторов себестоимость на тонну в алюминиевом сегменте выросла на 6,0% – до 1 425 долларов США на тонну в первом квартале 2017 года по сравнению с 1 344 долларами США на тонну в предыдущем квартале и на 7,5% по сравнению с 1 326 долларами США на тонну в аналогичном периоде прошлого года. Несмотря на рост себестоимости на тонну по итогам первого квартала 2017 года компания сохранила показатель маржи по скорректированной EBITDA на уровне 20,7%, при этом коэффициент долговой нагрузки остался ниже 3,5.

- В феврале 2017 года компания завершила дебютное размещение еврооблигаций на сумму 600 млн долларов США сроком на 5 лет и ставкой купона 5,125% годовых. Полученные в результате размещения средства были направлены на частичное рефинансирование задолженности по предэкспортному синдицированному кредиту, что улучшило профиль долга компании и снизило влияние на компанию рисков, связанных с процентной ставкой.

- В марте 2017 года компания разместила на Шанхайской фондовой бирже первый транш облигаций, номинированных в юанях (панда-бонды), общим объемом 1 млрд юаней на срок 2+1 лет со ставкой купона на уровне 5,5% годовых. Средства, полученные от размещения, были направлены на пополнение оборотного капитала и рефинансирование текущей задолженности.



Комментируя результаты первого квартала 2017 года, генеральный директор РУСАЛа Владислав Соловьев отметил: «В первом квартале 2017 года РУСАЛ продемонстрировал хорошие финансовые результаты, улучшив показатели предыдущего периода. Выручка выросла на 13,3% по сравнению с предыдущим кварталом – до 2,3 млрд долларов США, при этом доля продукции с добавленной стоимостью увеличилась на 7,8% по сравнению с кварталом ранее. Скорректированная EBITDA выросла на 15,3% по сравнению с предыдущим кварталом – до 475 млн долларов США, при этом маржа по скорректированной EBITDA осталась на уровне 20,7% несмотря на негативное влияние укрепления российского рубля на номинированные в рублях издержки. Нормализованная чистая прибыль составила 434 млн долларов США, что почти втрое превышает аналогичный показатель годом ранее.

В отчетном периоде компания существенно улучшила профиль долга путем успешного размещения дебютных траншей еврооблигаций и панда-бондов. РУСАЛ стал первой зарубежной компанией с основными производственными активами за пределами КНР, облигации которой были предложены инвесторам на долговом рынке Китая путем размещения на Шанхайской фондовой бирже. Кроме того, после окончания отчетного периода компания разместила второй выпуск еврооблигаций. Наше успешное размещение на рынке публичного долга подтверждает доверие финансового сообщества к РУСАЛу и привлекательность компании как объекта для инвестиций.

Динамика алюминиевого рынка в первом квартале 2017 года оставалась положительной. Спрос на алюминий вне Китая вырос на 3,4% по сравнению с первым кварталом прошлого года. Спрос в Китае увеличился на 7,5%. Мы ожидаем, что по итогам года рост спроса на алюминий составит 5,0%, таким образом потребление вырастет до 62,7 млн тонн в 2017 году, чему будет способствовать хорошая экономическая конъюнктура на глобальных рынках, обеспечивающая хорошую основу для развития компании в текущем году».

[Ознакомиться с полным отчетом ОК РУСАЛ по результатам деятельности компании в первом квартале 2017 года](#)

## **На ММК началась реконструкция системы оборотного водоснабжения**

metallinfo.ru\_12.05.2017

Магнитогорский металлургический комбинат приступил к реконструкции системы оборотного водоснабжения с расширением резервуара-охладителя. Целью проекта является переход на максимально замкнутую систему оборотного водоснабжения, что позволит снизить до минимума экологическую нагрузку на Магнитогорское водохранилище.

Реализация проекта намечена на 2017-2018 годы. С его осуществлением объем сброса воды сократится в 11 раз. Общая стоимость работ оценивается в 650 млн рублей.

В рамках реализации проекта планируется создать комплекс инженерно-технических сооружений, предназначенный для отделения пруда-охладителя от русловой части Магнитогорского водохранилища в акватории от Южного перехода до Казачьей переправы. Предстоит выполнить строительство гидромеханизированным способом дополнительной разделительной дамбы от Южного перехода до затопленной в настоящее время плотины № 1 (севернее Казачьего перехода) и далее по ней до левого берега водохранилища; водозаборного устройства для подпитки оборотной части водой; оборудованного затворами сбросного устройства, а также строительство систем контроля водопотребления и инженерных коммуникаций.

Проект прошел государственную экспертизу, в том числе в экологической части. План производства работ предусматривает прекращение намывки дамбы с 5 мая по 15 июня для создания благоприятных условий для нереста рыбы в водохранилище. Магнитогорское водохранилище было создано в 1939 году для обеспечения потребностей в водных ресурсах Магнитогорского металлургического комбината.

## **ЕЭК ввела антидемпинговую пошлину на украинские стальные горячекатаные уголки**

metallinfo.ru\_12.06.2017

Коллегия ЕЭК ввела предварительную антидемпинговую пошлину в размере 37,89 % в отношении ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) украинских стальных горячекатаных уголков. Срок действия антидемпинговой меры – четыре месяца. Таможенным органам стран Союза поручено обеспечить выполнение решения.

Департамент защиты внутреннего рынка ЕАЭС Комиссии начал антидемпинговое расследование в отношении украинских уголков в августе прошлого года по результатам рассмотрения заявления,

поданного рядом крупнейших российских металлургических предприятий: Западно-Сибирского, Нижнетагильского, Магнитогорского металлургических комбинатов, а также двумя крупными предприятиями «Северстали». Расследование проводилось в соответствии с положениями Договора о ЕАЭС по применению специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер в отношении третьих стран.

В результате ЕЭК установила демпинговый импорт на территорию ЕАЭС товара, который производят «Азовсталь», Енакиевский металлургический завод и другие украинские производители. Демпинговая маржа при импорте в Союз уголков определена в размере 37,89 %. Металлургической отрасли стран ЕАЭС нанесен существенный материальный ущерб. Например, объем производства в отрасли снизился на 14,4 %, объем реализации – на 11, 8 %, прибыли – на 50,3 %, доходности от использования основных средств – в 2,5 раза.

Кроме того, принято решение о продлении до конца февраля 2018 года антидемпинговой меры в отношении металлопроката с полимерным покрытием, производимого в КНР и ввозимого в ЕАЭС, в связи с проведением повторного антидемпингового расследования.

Уведомление о начале расследования размещено на официальном сайте ЕАЭС и доступно по ссылке: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/podm/investigations/PublicDocuments/AD8R1\\_notice\\_initiation.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/podm/investigations/PublicDocuments/AD8R1_notice_initiation.pdf)

## **Северсталь начала реконструкцию коксовой батареи №4 на ЧерМК**

metallinfo.ru\_12.06.2017

Северсталь приступила к реконструкции коксовой батареи №4 на Череповецком металлургическом комбинате. Общая стоимость инвестиционного проекта составляет около 6 млрд.руб. Агрегат установил мировой рекорд работы без капитального ремонта – почти 59 лет, сообщает пресс-служба компании.

В ходе реконструкции новую коксовую батарею подключат к установке беспылевой выдачи кокса коксовой батареи № 3, что уменьшит неорганизованные выбросы пыли в атмосферу - очистка запыленного воздуха будет происходить в современном аппарате очистки.

Коксовая батарея № 4 остановлена на реконструкцию 2 мая: прекращена загрузка и выдача кокса, отключены коммуникации. В течение 18 месяцев планируется полностью демонтировать существующий агрегат и построить новую коксовую батарею. В соответствии с графиком будет уложено более 11 тысяч т огнеупорной кладки – это около 20% всего объема строительных работ. Также будет реконструирована коксортировка, конвейерные тракты и объекты цеха химулавливания.

«В 2017 г. на реализацию проекта планируется направить около 35% его общей стоимости. Наши сотрудники разработали комплекс технологических мероприятий, которые позволят восполнить недостающие объемы кокса во время реконструкции батареи. Кроме того, мы успешно используем альтернативные виды сырья, способные заместить кокс», - отметил генеральный директор дивизиона «Северсталь Российская сталь» Вадим Германов.

Новый агрегат будет работать преимущественно на смеси доменного и коксового и газов, что позволит точнее регулировать температуру коксовой батареи, а, следовательно, получать кокс высокого качества. А установка беспылевой выдачи кокса сократит выбросы коксовой пыли в атмосферу.

## **В ТМК-ИНОКС новые кадровые назначения**

metallinfo.ru\_12.06.2017

Управляющий директор Синарского трубного завода (СинТЗ, входит в ТМК) Вячеслав Гагаринов назначен на должность генерального директора ТМК-ИНОКС, специализированного предприятия по выпуску трубной продукции из нержавеющей марки стали и сплавов, действующего на базе СинТЗ.

Прежний руководитель СинТЗ и ТМК-ИНОКС Вячеслав Попков с апреля текущего года занимает должность первого заместителя генерального директора ТМК.

Вячеслав Алексеевич Гагаринов родился в г. Каменске-Уральском, окончил механико-машиностроительный факультет УГТУ-УПИ. Прошел профессиональную переподготовку в ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого президента России Б.Н. Ельцина» по программе «Экономика и управление



предприятием». На Синарском трубном заводе Вячеслав Гагаринов работает с 2000 г., с марта 2017 г. возглавляет СинТЗ.

Тенденции и перспективы производства и потребления стальных труб в России будут обсуждаться на 7-й Общероссийской конференции «Стальные трубы: производство и региональный сбыт», которая пройдет 18 - 19 мая в Волгограде.

### **Индия ввела новые антидемпинговые пошлины на сталь из шести стран включая Россию** steelland.ru\_12.05.2017

Индия ввела дополнительные антидемпинговые пошлины на 47 видов плоского стального горячекатаного проката легированной и нелегированной стали сроком на шесть лет экспортируемых из Китая, Японии, Кореи, России, Бразилии и Индонезии. Об этом говорится в пресс-релизе кабинета министров Индии опубликованном на официальном сайте в четверг вечером.

Ранее сообщалось, что протекционистские действия Нью-Дели позволили сократить импорт стали в Индию на 38 процентов и вывели страну в разряд нетто-экспортеров стали.

Япония в апреле обратилась во всемирную торговую организацию с жалобой на действия Индии по ограничению равного доступа на рынок.

### **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ** **AUTOMOTIVE INDUSTRY**

#### **КІА запустила новую программу «Быстрый сервис»** autostat.ru\_12.05.2017

Компания KIA Motors Rus начала внедрение новой программы в области послепродажного обслуживания «Быстрый сервис». Выполнение определенного набора стандартных операций у официального дилера КІА теперь будет занимать всего 60 минут. В перечень этих операций входят диагностика и дозаправка системы кондиционирования, замена салонного фильтра, замена масла в двигателе и масляного фильтра, замена воздушного фильтра двигателя, замена масла в АКП, замена перегоревших ламп, промывка топливных форсунок, замена свечей зажигания, замена щеток стеклоочистителя, замена электромотора стеклоомывателя, замена тормозных колодок и тормозных дисков, замена стоек стабилизатора, замена шаровых опор, диагностика и регулировка сход-развала, замена ступичного подшипника или ступицы в сборе, ремонт шин и балансировка колес. Каждый дилер вправе по своему усмотрению расширить этот список операций, сообщает пресс-служба KIA Motors Rus.

Как отмечается, залог скорости и качества обслуживания автомобилей КІА в рамках программы «Быстрый сервис» – в новом подходе. В зависимости от типа работ, их осуществлением занимаются либо один, либо два механика параллельно.

«Современные автомобили КІА очень высокотехнологичны, поэтому обслуживание у авторизованного дилера продлевает срок службы автомобиля. Точная диагностика неисправностей на специальном оборудовании автопроизводителя и персонал высокой квалификации, прошедший обучение в «Академии КІА», – все это преимущества официального сервиса. Мы совместно с дилерами КІА, участвующими в программе «Быстрый сервис», готовы доказать, что послепродажное обслуживание может быть не только качественным и удобным для клиента, но и максимально оперативным», – отмечает директор по послепродажному обслуживанию KIA Motors Rus Михаил Васильев.

Реализация новой программы в области послепродажного обслуживания началась во втором квартале 2017 года. Ее участниками стали 100 официальных дилеров КІА по всей России. В дальнейшем планируется расширить список дилеров, предоставляющих услуги «Быстрого сервиса».

#### **Минск хочет кооперации "Ростсельмаша" и "Гомсельмаша"** kommersant.ru\_12.05.2017

**Президент Белоруссии Александр Лукашенко предложил сотрудничество крупнейших производителей комбайнов России и Белоруссии — "Ростсельмаша" и "Гомсельмаша". Но пока Москва и Минск фактически защищают свои рынки друг от друга. Эксперты полагают, что при**

**прямой кооперации или объединении активов в выигрыше может оказаться скорее российская продукция.**

Президент Белоруссии Александр Лукашенко вчера поддержал возможные "партнерские договоренности" российских и белорусских производителей комбайнов — группы "Ростсельмаш" и "Гомсельмаш". Он подчеркнул, что совместный рынок огромный и "давить друг друга не надо". Министр промышленности Белоруссии Виталий Вовк сообщил, что достигнута договоренность разработать до 5 июня совместную программу кооперации "Гомсельмаш" и "Ростсельмаш".

"Ростсельмаш" выпускает 24 типа сельхозтехники, в 2015 году выручка ООО "Комбайновый завод "Ростсельмаш"" (основной актив группы в России) составила 25,1 млрд руб., чистая прибыль — 1,1 млрд руб. "Гомсельмаш" выпускает 16 типов сельхозмашин.

По данным ЕЭК, в 2016 году рынок зерноуборочных комбайнов в России вырос на 24,6%, до 6,3 тыс. штук. Российские марки увеличили долю рынка с 63,6% до 71,4%, из них ОАО "Ростсельмаш" — 70,3%. В РФ в основном продаются белорусские комбайны, собранные здесь из комплектов (19,1% рынка), прямой импорт из Белоруссии в 2016 году снизился с 411 до 97 штук (1,5% рынка). По данным ассоциации "Росагромаш" ("Росспецмаш"), выпуск сельхозтехники в РФ в первом квартале вырос на 39%, до 27,3 млрд руб. (см. "Ъ" от 17 апреля).

Совладелец "Ростсельмаш" и глава "Росспецмаш" Константин Бабкин говорит, что в России и Белоруссии работают разные меры господдержки и методы регулирования рынков. По его словам, российские комбайны не допускаются в Белоруссию уже более десяти лет, а Минск использует меры субсидирования или продвижения своей продукции в РФ (субсидирование ставок по кредитам, отсрочки платежа получателям техники и др.). Должны быть унифицированные правила поддержки, считает господин Бабкин. По его словам, взаимодействие обсуждалось с правительством Белоруссии, пока решения нет. В "Гомсельмаше" на запрос "Ъ" не ответили. РФ также субсидирует отрасль: покупателям компенсируют 25-30% от стоимости техники. В 2016 году субсидии составили 11,2 млрд руб., в 2017-м — 13,7 млрд руб., что, по расчетам "Росспецмаша", позволит продать более 21 тыс. единиц техники на 90 млрд руб. (см. "Ъ" от 31 января).

В департаменте промполитики ЕЭК "Ъ" сообщили, что в курсе проблем взаимного доступа сельхозтехники на рынки Белоруссии и РФ. Госсубсидии РФ снижают конкурентоспособность белорусской сельхозтехники, подчеркивают в ЕЭК, а российские производители зачастую проигрывают конкуренцию в Белоруссии на открытых конкурсах. В 2015 году Совет ЕЭК по развитию сотрудничества стран союза в сфере сельхозтехники рекомендовал устранять эти барьеры. На снижение риска развития дублирующих производств нацелен механизм проведения предварительных консультаций, в ЕЭК также отмечают, что шагом развития кооперации стало формирование списка комплектующих для сельхозтехники, производство аналогов которых необходимо организовать (электронные компоненты, двигатели, трансмиссии).

Партнер практики "Промышленность" консалтинговой группы "НЭО Центр" Александр Ракша говорит, что на зарубежных рынках белорусская техника неконкурентоспособна по техническим и эксплуатационным характеристикам. Он добавляет, что при кооперации производителей стоит обратить внимание, где возникает синергия: у "Ростсельмаша" лучше развиты компетенции в продажах и маркетинге, есть успешный опыт реализации зарубежных проектов, лучше материально-техническая база, наличие собственных разработок (R&D). Что в ответ может предложить "Гомсельмаш" — большой вопрос, говорит господин Ракша. Теоретически при объединении активов можно было бы построить национального чемпиона в масштабах ЕАЭС, но такое объединение должно быть полным, точечной кооперацией такую задачу не решить.

**Daimler получит налоговые льготы после строительства завода в России**

autostat.ru\_12.05.2017

Власти Подмосковья готовы предоставить налоговые льготы концерну Daimler, который собирается строить завод в этом регионе. Об этом сообщил заместитель председателя правительства Московской области, министр инвестиций и инноваций Подмосковья Денис Буцаев. Сборка автомобилей на новой площадке должна начаться уже в 2019 году, пишет [AutoNews.ru](http://AutoNews.ru).

«Для участников СПИК (специального инвестиционного контракта) предусмотрены следующие налоговые льготы: по налогу на прибыль – снижение ставки налога на 10 лет с момента получения первой прибыли. При этом по

2025 г. ставка налога в части зачисления в бюджет Московской области составляет 0%, с 2026 по 2028 гг. – 10%, с 2029 года – 13,5%», – заявил чиновник.

Ожидается, что с конвейера предприятия будут сходить седаны Mercedes-Benz E-Class, а также некоторые кроссоверы марки. Партнером Daimler по проекту выступит КАМАЗ. Всего концерн вложит 250 млн долларов евро в строительство завода в Подмоскowie.

Завод по производству легковых автомобилей Mercedes-Benz в Московской области будет охватывать все технологические ступени – от сборочно-кузовного производства и окраски до окончательной сборки. На предприятии будут созданы более 1000 новых рабочих мест.

Ранее министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров заявил, что строительство завода Mercedes-Benz в Московской области начнется в 2018 году. Производственные объемы составят примерно 25-30 тыс. автомобилей в год.

## Российский авторынок в апреле остался на пятом месте в Европе

autostat.ru\_12.05.2017

Автомобильный рынок России, который в апреле продолжил расти, по итогам прошлого месяца сохранил пятое место в европейском рейтинге.

Согласно данным, полученным агентством «АВТОСТАТ» в национальных ассоциациях автопроизводителей Европы, лидером по реализации автомобилей в апреле вновь стала Германия, где было продано 290697 машин (+8,4%). На второе место вышла Франция с показателем 171879 реализованных автомобилей (-6%). Третий результат показала Италия – 160359 машин (-4,6%). Как отмечают в Итальянской ассоциации автопроизводителей (ANFIA), отрицательный результат зафиксирован впервые после почти трех лет непрерывного роста, что, впрочем, не является тревожным знаком учитывая меньшее количество рабочих дней в прошлом месяце по сравнению с 2016 годом. В связи с этим в ассоциации ожидают возобновления положительной динамики продаж уже в ближайшие месяцы.

Далее идет Великобритания, чьи автодилеры реализовали 152076 машин (-19,8%). Как отмечают в Британском обществе автопроизводителей и автодилеров (SMMT), снижение спроса связано со вступлением с 1 апреля новых акцизов на транспортные средства, а также более поздним празднованием Пасхи, которое в этом году пришлось на апрель.

Если же при рассмотрении автомобильного рынка Европы учитывать Россию, то наша страна остается на пятой строчке европейского рейтинга. По предварительным оценкам агентства «АВТОСТАТ», продажи легковых автомобилей в прошлом месяце составили более 119 тыс. единиц (без учета LCV). Добавим также, что испанский авторынок в апреле вырос на 1% и составил 101375 машин.

## "АвтоВАЗ" показывают непрерывный рост

i-mash.ru\_12.05.2017

"АвтоВАЗ" в апреле реализовал на российском рынке 26337 автомобилей, что на 6,9% больше по сравнению с показателем годичной давности.

Продажи автомобилей LADA показывают непрерывный рост десятый месяц подряд, констатируют аналитики агентства "Автостат". По итогам четырех месяцев 2017 года российские дилеры LADA продали 87784 машины, что на 7,7% выше показателя за аналогичный период прошлого года. В результате доля LADA достигла 19,4% против 18,5% годом ранее, согласно данным АЕБ.

Бестселлером "АвтоВАЗа" по итогам апреля остается LADA Granta, чья реализация составила 8419 автомобилей (-14,9%). Вторым результатом показал седан LADA Vesta - 6205 реализованных авто, что на 28,7% больше по сравнению с прошлым годом. Продажи кроссовера LADA XRAY выросли на 41,3% и составили 3087 экземпляров. На внедорожнике LADA 4x4 остановили свой выбор 2476 покупателей - на 33,5% больше, чем годом ранее. Лидерство на рынке универсалов сохраняет LADA Largus, реализованный в количестве 2471 штуки (+20,8%). Спрос на LADA Kalina снизился на 10,5% до 1797 автомобилей.

## Продлена программа льготного лизинга колёсных транспортных средств

i-mash.ru\_12.05.2017

Правительство РФ продлило действие программы льготного лизинга колёсных транспортных средств на 2017 год. Соответствующее постановление, подписанное премьер-министром России Дмитрием Медведевым, опубликовано на сайте кабмина.

В документе указано, что данное постановление направлено на стабилизацию объёмов производства и продаж автомобилей, сохранение рабочих мест и трудовой занятости работников предприятий автомобилестроения и смежных отраслей, создание благоприятных условий для приобретения автомобилей с использованием лизинговых операций.

Условия реализации программы льготного лизинга колёсных транспортных средств в 2017 году не изменяются по сравнению с 2016 годом.

Общий объём финансирования программы - 10 млрд. рублей. Программа позволит реализовать не менее 41,5 тыс. единиц техники различных категорий, говорится в постановлении.

## АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

### "Вертолеты России" займутся созданием вертолета сверхлегкого класса

i-mash.ru\_12.05.2017

В России поставлена задача создать высокотехнологичный продукт, на который не замахивался даже СССР - вертолет сверхлегкого класса.

"Вертолеты России" создадут российского конкурента вертолетам "Робинсон". Холдинг "Вертолеты России" обещает решить эту задачу всего за три-четыре года. Новый легкий многоцелевой вертолет, который "Вертолеты России" обещают начать выпускать в 2020-2021 годах, создается при участии ведущих европейских компаний.

"Мы однозначно сделаем лучше, потому что у нас опыта больше, у нас технологии - одни из самых современных. У нас цена будет ниже. В создании основных систем вертолета, которые разрабатываются с учетом международных норм и требований по безопасности, принимают участие ведущие российские и европейские компании. В дальнейшем производство планируется разместить на "Улан-Удэнском авиационном заводе", - сообщили ТАСС в пресс-службе холдинга "Вертолеты России".

Европейские компании участвуют в качестве поставщиков первого уровня.

Главным разработчиком нового легкого вертолета является компания "ВР-Технологии", входящая в состав холдинга. Ее специалисты будут работать над внешним обликом и интерьером вертолета совместно с известными итальянскими дизайнерами.

Речь идет о вертолете, выполненном с использованием соосной схемы несущих винтов, массой до двух тонн, который будет иметь:

- максимальную взлетную массу - 1600 кг,
- дальность полета - 760 км,
- пассажироместимость до пяти человек или 730 кг полезной нагрузки,
- крейсерскую скорость - 230 км/ч,
- практический потолок - 6100 м.

Таких легких вертолетов Россия до сих пор не делала. В 2000-х годах был такой проект по созданию легкого многоцелевого вертолета Ми-34, однако довести его до конца не удалось.

Уже началась разработка технического проекта. Ожидается, что в 2017 году будет подана заявка на получение сертификата типа. В холдинге уверены, что такой вертолет будет востребован как корпоративный транспорт, а

также в топливно-энергетическом секторе (для мониторинга удаленных объектов в труднодоступных местах, например на шельфе) и при первоначальном обучении пилотированию.

Ведущий специалист Ассоциации вертолетной индустрии Игорь Блинов согласен, что России нужен такой вертолет, однако сомневается в реализации проекта. Во-первых, не факт, что "Вертолеты России" доведут дело до конца, как это было с проектом Ми-34, закрытом в 2012 году на стадии начала летных испытаний, напоминает Блинов.

К тому моменту, пока вертолет появится, рынок будет перенасыщен: коммерческие компании уже сформируют необходимый парк из "Робинсонов". Перспективы появятся, только если Минобороны и другие ведомства сформируют госзаказ.

## **Авиакомпания S7 заказала 17 самолетов 170-LR у Embraer**

i-mash.ru\_12.05.2017

Авиакомпания S7 планирует закупить до конца 2017 года 17 самолетов Embraer 170-LR.

Планируется, что самолеты будут обслуживать региональные рейсы в сибирских и уральских регионах. Самолеты будут летать в Ноябрьск, Сургут, Нижневартовск. Как сообщил журналистам в Новосибирске генеральный директор S7 Антон Еремин: "Всего машин 17, они должны поступить до конца года. Сейчас как раз начинают поступать первые".

Не менее семи Embraer 170-LR будут базироваться в новосибирском аэропорту Толмачево, сказал Еремин. Embraer 170-LR - самолет бразильского производства для линий малой и средней протяженности, способный перевозить до 78 пассажиров.

## **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY**

### **Минобороны РФ: Система мониторинга гособоронзаказа позволяет отследить каждый бюджетный рубль**

i-mash.ru\_12.05.2017

Министерство обороны РФ сообщило о том, что введение системы контроля за использованием средств государственного оборонного заказа, построенной на работе с информацией обо всех исполнителях, контрактах, расчетах по гособоронзаказу, поступающей от уполномоченных банков в единую информационную систему расчетов по ГОЗ (ЕИС ГОЗ), концептуально изменило информированность Минобороны России как государственного заказчика.

Благодаря работе системы госзаказчик, получая данные от уполномоченных банков в режиме "он-лайн", видит, как расходуется каждый бюджетный рубль по всей цепочке кооперации. Так, основную их часть (или 57%) в 2016 году головные исполнители в рамках выполнения государственных контрактов по ГОЗ направили на расчеты с кооперацией.

Значительная доля денежных средств отправлена головными исполнителями и кооперацией на выплату заработной платы (14%). Во все уровни бюджетной системы и внебюджетные фонды перечислено порядка 15% выделенных средств.

На сегодняшний день ЕИС ГОЗ позволяет не только госзаказчику, но и исполнителям гособоронзаказа анализировать финансовые потоки, работать с учетом актуальной и достоверной информации обо всех участниках расчетов по ГОЗ и всех платежах, что способствует повышению финансовой дисциплины предприятий промышленности и как следствие, выполнению ГОЗ.

**Орешкин: рост импорта может ослабить рубль в летний период**

tass.ru\_12.05.2017

Рост импорта может привести к ослаблению рубля в летние месяцы, заявил министр экономического развития РФ Максим Орешкин в интервью телеканалу "Россия 24".

"Импорт товаров у нас сейчас из дальнего зарубежья растет где-то на 20-25% в начале года. Если тот тренд на рост импорта, который есть сейчас, продлить на летние месяцы и наложить сезонность, то мы получим довольно серьезный дефицит текущего счета как раз в эти месяцы. Конечно же, вряд ли мы увидим тот крепкий рубль, который есть сейчас при таком дефиците платежного баланса", - сказал он.

В апреле Минэкономразвития сообщало, что ожидает серьезного ослабления курса рубля в ближайшие месяцы до 63-64 рублей за доллар. В базовом сценарии макропрогноза до 2020 года МЭР ожидает, что курс доллара на конец 2017 года составит 68 рублей, на конец 2018 года - 70,8 рубля. В целевом (позитивном) варианте макропрогноза курс доллара на конец 2017 года предполагается на уровне 68 рублей, на конец 2018 года - на уровне 70,3 рубля.

**РБК: Минэкономики предложило вчетверо сократить программу по развитию Арктики**

kommersant.ru\_12.05.2017

Расходы на государственную программу по развитию Арктики могут сократить с 209,7 млрд до 50,9 млрд руб. С таким предложением выступило Минэкономики. Об этом сообщает РБК со ссылкой на участника совещания по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны, прошедшего 14 апреля у премьер-министра России Дмитрия Медведева.

По данным издания, формально сократить расходы предложило правительство с учетом замечаний Минфина. Это министерство стало единственным из профильных ведомств, не согласовавшего проект госпрограммы. Собеседник РБК в Минпромторге отметил, что сокращение программы пока носит предварительный характер. Официальный представитель Минэкономики Елена Лашкина отказалась комментировать предложения о сокращении госпрограммы. Однако она пояснила, что при согласовании госпрограммы со всеми профильными ведомствами замечания поступили только от Минфина.

Как ранее сообщал «Ъ», основная идея новой программы по развитию Арктики — создание так называемых опорных зон. Предполагается, что они будут создаваться отдельными решениями правительства, которые будут предусматривать перечень мероприятий и приоритетных проектов, например, по созданию промышленной, транспортной, социальной или коммунальной инфраструктуры) Задачи «опорных зон» Минэкономики видит в развитии транспортного потенциала Северного морского пути и наращивании экспорта транспортных услуг на базе круглогодичных морских и речных хабов.