

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

Поставщикам не хватает вагонов для перевозки
kommersant.ru_23.05.2017

Совет директоров РЖД освободил от должности вице-президента Михаила Акулова
tass.ru_23.05.2017

РАЕХ (Эксперт РА) пересмотрел рейтинг «НПК ОВК» по новой методологии и присвоил рейтинг на уровне ruBB
mashportal.ru_22.05.2017

Московский метрополитен возглавил Виктор Козловский
tass.ru_23.05.2017

Экс-начальник метро Москвы Пегов перешел на работу в РЖД
izvestia.ru_23.05.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Два вице-президента «Алросы» ушли в отставку
rns.online_22.05.2017

ОДК представила проект отечественного морского газотурбинного агрегата для нефтегазовых платформ
i-mash.ru_23.05.2017

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

Миноритарий Коршуновского ГОКа оспаривает поручительства по кредитам
kommersant.ru_23.05.2017

Двигатели НПО «ЭЛСИБ» ПАО для атомной энергетики
eprussia.ru_23.05.2017

Газпромбанк получит в залог 25% плюс одну акцию «дочки» «Мечела»
rns.online_23.05.2017

Завод "Трубодеталь" прошел аудит Американского института нефти
i-mash.ru_23.05.2017

Индия обогнала Японию и стала вторым в мире государством производителем нержавеющей стали
steelland.ru_22.05.2017

Группа НЛМК заключила контракт с «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» на поставку сырья для производства цемента
steelland.ru_22.05.2017

Белорусский метзавод признан лучшим экспортером Беларуси среди металлургических компаний
steelland.ru_22.05.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Группа ГАЗ заинтересована в организации сборочного производства на Кубе
tass.ru_22.05.2017

ГК "Волгабас": беспилотный автобус "Матрешка" на 20 человек появится в 2017 году
tass.ru_21.05.2017

На Ford управление коробкой передач будет рулевым
rambler.ru_23.05.2017

Минпромторг поддержал проект первого электромобиля в России
kommersant.ru_23.05.2017

«ГМ-АвтоВАЗ» приостановил работу конвейера
rns.online_23.05.2017

Ford Motor назначил нового гендиректора
rns.online_22.05.2017

Армения хочет обновить парк сельхозтехники за счет продукции Ростсельмаша
i-mash.ru_23.05.2017

О перспективах дальнейшей локализации автопроизводства в России
lenta.ru_23.05.2017

"Группа ГАЗ" поставила 50 автобусов марки ЛиАЗ в Нижний Новгород
i-mash.ru_23.05.2017

Первая партия автобусов Iveco Bus Urbanway Hybrid прибыла в Астану
i-mash.ru_23.05.2017

Рынок грузовых автомобилей в апреле увеличился на 36%
autostat.ru_23.05.2017

Российский рынок LCV в апреле вырос на 19%
autostat.ru_23.05.2017

Рынок автомобилей с пробегом в апреле снизился на 3%
autostat.ru_23.05.2017

Российский рынок легковых автомобилей с пробегом в апреле 2017 года
autostat.ru_23.05.2017

«Исузу Рус» запустила производство тяжелых грузовиков
autostat.ru_23.05.2017

FAW планирует запуск на «Автоторе» второй модели
autostat.ru_23.05.2017

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

ОАК и китайская СОМАС открыли в Шанхае СП оператора широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета
rns.online_23.05.2017

Перспективы развития ракетно-космической отрасли обсудили на высшем уровне
i-mash.ru_23.05.2017

"Аэрофлот" хочет взыскать с ГСС обещанные госсубсидии
i-mash.ru_23.05.2017

"Вертолеты России" провели переговоры по поставкам техники для пожарной службы Перу
i-mash.ru_23.05.2017

Вопрос о российско-индийском истребителе пятого поколения подвис в воздухе
i-mash.ru_22.05.2017

Смена географии поставок наших вертолётов
aviaport.ru_22.05.2017

Страны ОАКБ договорились сотрудничать в сфере создания сети центров по ремонту вертолетов
aviaport.ru_23.05.2017

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Moody's улучшило прогноз роста ВВП России до 1,5%
kommersant.ru_22.05.2017

Экономика развивающегося оптимизма
kommersant.ru_23.05.2017

S&P назвало старение населения риском для кредитоспособности России
rns.online_23.05.2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**Поставщикам не хватает вагонов для перевозки**

kommersant.ru_23.05.2017

Из-за нехватки транспорта у производителей технической соли возникли проблемы с доставкой продукции до покупателей. Дефицит полувагонов уже повлек рост цен на перевозку на 80-120%. С конца 2016 года накопилось более 200 тыс. тонн неотправленной соли, что соответствует пятой части всего рынка.

Ассоциация "Русспродсоюз" предупредила Министерство транспорта о перебоях с транспортировкой технической соли. "С октября 2016 года в отрасли наблюдается постоянный дефицит полувагонов для отгрузки готовой продукции", — сказано в письме директора по развитию "Русспродсоюза" Дмитрия Вострикова, отправленном 16 мая заместителю министра транспорта Алану Лушникову (копия письма есть у "Ъ"). Крупнейший российский производитель соли "Руссоли" столкнулся с дефицитом вагонов в четвертом квартале прошлого года, говорит руководитель отдела по грузовой работе компании Валентина Калмыкова. По ее словам, сейчас пункт отгрузки в Нижнем Баскунчаке (Астраханская область) обеспечен полувагонами лишь на 40%, пункт в Илеце (Оренбургская область) — на 50-60%. Дефицит транспорта во многом образовался из-за того, что в 2016 году произошло существенное списание старого подвижного состава — 115 тыс. полувагонов, пояснила госпожа Калмыкова.

Нехватка транспорта, естественно, влечет рост стоимости перевозки, сетуют в "Руссоли". В мае вагоны в Илеце стоили на 120% больше, чем в январе этого года, в Баскунчаке — на 80%. Валентина Калмыкова добавляет, что, поскольку маржа в перевозке соли невелика, собственники вагонов предпочитают перевозить более высокодоходные уголь, металлы, кокс и др.

Второй игрок на рынке технической соли "Уралкалий", в свою очередь, проблем с перевозками не испытывает, говорит советник гендиректора компании Всеволод Ковшов: "Вывоз клиентам как удобрений, так и соли в полувагонах осуществляется в соответствии с нашими заявками".

"Учитывая невозможность замены соли в технических процессах производства, многие предприятия столкнулись с сокращением запасов соли до критического уровня и угрозой остановки из-за ее дефицита", — говорится в письме "Русспродсоюза". Из-за этого, отмечается там, есть риск срыва поставок продукции для нефтедобывающей, металлургической, химической промышленности, энергетики и электроэнергетики, предприятий военно-промышленного комплекса. В ЛУКОЙЛе и "Русснефти" "Ъ" заявили, что ничего не знают о перебоях с поставками соли. В "Газпромнефти" отметили, что в этом году сложностей по уже законтрактованным объемам поставок не ожидается. "В случае увеличения поставок подрядчикам придется использовать более дорогие варианты логистики", — сказали в компании.

По данным "Русспродсоюза", из-за нехватки транспорта на конец марта накопленный и не отгруженный объем соли составлял 3 тыс. полувагонов, или более 200 тыс. тонн соли. Это соответствует примерно 20% всего рынка технической соли (см. таблицу). При этом у предприятий-покупателей соли ее запас не рассчитан на длительные сроки ожидания отгрузки, отмечает господин Востриков. По его словам, отсутствие технической соли, например, для водоподготовки и водоочистки, может привести к остановке подачи питьевой воды в городах, для энергетических предприятий дефицит соли чреват остановкой подачи отопления и горячей воды: "Если ситуация не решится, зимой города останутся без тепла".

Знакомый с ситуацией источник "Ъ" говорит о дефиците вагонов с низкими ставками аренды. Технически у производителей соли есть возможность вывезти скопившееся количество груза, но сделать это дешево вряд ли получится, считает он. По данным журнала "Промышленные грузы", текущие ставки аренды полувагона находятся на уровне 1,23 тыс. руб. за вагон в сутки. Это не превышает показателей 2012-2013 годов, отмечают в Минтрансе. При этом в министерстве признают, что после пикового списания подвижного состава в 2015-2016 годах рынок универсального подвижного состава в целом сбалансировался, но возможны сезонные и локальные колебания. Улучшение ситуации произойдет лишь к 2018 году, прогнозирует глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров. Он объясняет это тем, что к тому времени списание старых вагонов сократится, а закупки новых вырастут.

В Федеральной грузовой компании (ФГК, входит в РЖД) "Ъ" сообщили, что объемы перевозки технической соли вагонами компании "ничтожно малы". В последний раз ФГК предоставляла вагоны под перевозку соли в конце 2016 года, но компания готова к сотрудничеству с производителями соли "на конкурентоспособном ценовом уровне". В Первой грузовой компании Владимира Лисина отметили, что средняя стоимость предоставления парка на перевозку соли находится на уровне перевозок щебня и песка и соответствует средней рыночной доходности на полувагон.

Совет директоров РЖД освободил от должности вице-президента Михаила Акулова tass.ru_23.05.2017

Совет директоров ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) принял решение освободить Михаила Акулова от обязанностей вице-президента в связи с переходом на другую работу и прекратить его полномочия в качестве члена правления РЖД, говорится в сообщении компании. На посту вице-президента РЖД Акулов с января 2016 года курировал пассажирские перевозки.

До этого Акулов занимал различные должности на железной дороге и в транспортной отрасли в целом, в частности в 2003-2004 гг. был первым заместителем министра путей сообщения РФ, с марта 2004 года по ноябрь 2005 г. - руководителем Федерального агентства железнодорожного транспорта, в ноябре 2005 г. был назначен вице-президентом РЖД, в мае 2009 г. - вице-президентом - генеральным директором Федеральной пассажирской дирекции, в апреле 2010 г. - вице-президентом - генеральным директором ФПК.

RAEX (Эксперт РА) пересмотрел рейтинг «НПК ОВК» по новой методологии и присвоил рейтинг на уровне ruBB mashportal.ru_22.05.2017

Рейтинговое агентство RAEX (Эксперт РА) пересмотрело рейтинг кредитоспособности нефинансовой компании **НПК ОВК** по новой методологии и присвоило рейтинг на уровне ruBB (что соответствует рейтингу A(III) по ранее применявшейся шкале). По рейтингу установлен стабильный прогноз. Ранее у компании действовал рейтинг на уровне A(III) со стабильным прогнозом.

Положительное влияние на уровень рейтинга оказали высокие рыночные позиции компании и позитивная оценка перспектив отрасли. Положительный тренд в отрасли наметился в результате активного списания вагонов в последние годы, роста грузооборота и стимулирования государством производства и приобретения инновационных вагонов. Ориентация компании не только на инновационные полувагоны, но и на производство специализированных вагонов нового поколения позволяет более позитивно оценить ее конкурентные позиции и диверсификацию продаж. Агентство отмечает значительный рост контрактной базы компании и увеличение диверсификации покупателей за 2016 г.

«Агентство позитивно оценивает финансовый результат НПК ОВК по итогам 2016 г. Значительный рост продаж вагонов позволил повысить операционные денежные потоки и улучшить показатели покрытия долговой нагрузки и рентабельности. Отношение долга к EBITDA снизилось почти в два раза за 2016 г., а рентабельность по EBITDA выросла на 7 п.п.. Также компания ведет успешную работу с кредиторами по рефинансированию текущих долговых обязательств, что оказывает положительное влияние на прогнозную ликвидность», - отмечает управляющий директор по корпоративным и суверенным рейтингам RAEX (Эксперт РА) **Павел Митрофанов**.

Агентство умеренно позитивно оценивает прогнозную ликвидность компании на горизонте 18 месяцев. Покрытие инвестиционных расходов и обслуживания долговых обязательств операционным денежным потоком, невыбранной частью долгосрочных доступных кредитных линий и денежными средствами на балансе на 31.12.2016 составляет - 1,2. При этом для компании характерна умеренно высокая текущая долговая нагрузка относительно EBITDA: выплаты по долгу в ближайшие 12 месяцев к EBITDA за 2016 г. - 1,25, процентные расходы в ближайшие 12 месяцев к EBITDA за 2016 г. - 0,9. В расчетах агентство использовало скорректированное значение EBITDA в соответствии с методологией. Агентство отмечает повышенные репутационные риски, связанные с нарушением ряда финансовых ковенантов компаниями группы в 2016 г. Тем не менее, достигнутые договоренности с кредиторами об отсутствии требований о досрочном погашении кредитов, по которым были нарушены ограничительные условия, и смягчении их условий позволяют частично нивелировать этот риск.

Также агентство отмечает умеренно низкие показатели ликвидности по скорректированной стоимости оборотных активов. На 31.12.2016 коэффициент абсолютной ликвидности составил 0,17, текущей ликвидности - 0,6.

Сдерживающее влияние на уровень рейтинга оказали сохраняющаяся высокая общая долговая нагрузка компании и умеренно низкое покрытие обязательств активами по скорректированной на качество стоимости. Отношение долга на 31.12.2016 к EBITDA за 2016 г. равно 7,6, отношение FFO за 2016 г. к долгу - 14%, отношение всех обязательств к скорректированным активам - 0,8 на 31.12.2016. При оценках долга агентство исходило из невысокой вероятности предъявления требований по поручительству, выданному компанией в отношении «Восток1520» на сумму 53 млрд рублей, в силу умеренной достаточности потоков для самостоятельного обслуживания обязательств, а также планов НПК ОВК по переводу этого поручительства на нового собственника компании.

Аналитики выделяют невысокие показатели рентабельности по итогам 2016 г., несмотря на их рост относительно 2015 г. ROA по скорректированной на переоценки чистой прибыли составила - 1,7%. При этом агентство отмечает высокую операционную рентабельность компании: рентабельность по EBITDA по итогам 2016 г. составила 28%.

Помимо этого отмечается умеренно высокий уровень валютных рисков компании. Несмотря на низкую долю валютного долга в портфеле компании (5% от кредитного портфеля на 31.12.2016) и наличие валютной выручки (по итогам 2016 г. около 1%), себестоимость и капитальные затраты компании содержат в определенной мере валютную составляющую, что позволяет выделить умеренную подверженность компании валютным рискам.

Положительное влияние на уровень рейтинга оказали высокий уровень информационной прозрачности компании, высокий уровень качества стратегического планирования, корпоративного управления и организации риск-менеджмента. Тем не менее, агентство отмечает отсутствие контролирующего собственника (доля крупнейшего собственника - 25,05%).

ПАО «НПК ОВК» является интегрированным провайдером в сфере производства, оперативного лизинга, инжиниринга и сервисного обслуживания грузовых вагонов нового поколения. Согласно консолидированной отчетности за 2016 г., объем активов компании составляет 148 млрд руб, выручка за 2016 г. - 49 млрд руб., чистая прибыль 568 млн руб.

Применяемые рейтинговые методологии: методология присвоения рейтингов кредитоспособности нефинансовых компаний http://raexpert.ru/ratings/credits/method/after_Apr18_2017/ (применяемая версия методологии вступила в силу 18.04.17). Ключевые источники информации: данные ПАО «НПК ОВК», Банка России, RAEX (Эксперт РА).

Рейтинг кредитоспособности впервые был присвоен объекту рейтинга 28.12.2016. Предыдущий релиз о рейтинговом действии в отношении объекта рейтинга был опубликован 28.12.2016. Рейтинговый комитет в отношении публикуемого рейтингового действия был проведен 10.05.2017. Пересмотр прогноза по рейтингу ожидается не позднее, чем через 12 месяцев. Рейтинг кредитоспособности был инициирован объектом рейтинга (с рейтингуемым лицом заключен договор об осуществлении рейтинговых действий), объект рейтинга принимал участие в присвоении рейтинга. Агентство в течение последних 12 месяцев не оказывало рейтингуемому лицу дополнительные (отличные от присвоения и мониторинга (поддержания) присвоенного рейтинга) услуги. Рейтинг присвоен по российской национальной шкале и является долгосрочным. Присвоенный рейтинг и прогноз по нему отражают всю существенную информацию, включая информацию, полученную от третьих лиц и из публичных (общедоступных) источников, относящуюся к объекту рейтинга, которая находится в распоряжении Агентства, достоверность и качество которой, по мнению Агентства, являются надлежащими. Информация, используемая Агентством, является достаточной для применения методологии.

Московский метрополитен возглавил Виктор Козловский tass.ru_23.05.2017

Виктор Козловский, ранее занимавший пост первого заместителя начальника Московского метрополитена, занял пост главы столичной подземки. Об этом сообщили в пресс-службе метро Москвы.

"Новым руководителем Московского метрополитена стал Виктор Николаевич Козловский, ранее занимавший пост первого заместителя начальника метро. Он курировал эксплуатационный блок по вопросам инфраструктуры, подвижного состава, движения, связи и информационных технологий", - сообщили в пресс-службе.

Предыдущий начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов перешел на работу в ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), напомнил представитель метро. "Пегов, возглавлявший Московский метрополитен с 2014 года, назначен директором по пассажирским перевозкам компании "Российские железные дороги", - сказали в пресс-службе.

Пегов возглавил столичное метро 22 июля 2014 года. До этого он работал в железнодорожной сфере - с февраля 2010 года занимал пост генерального директора дирекции скоростного сообщения филиала ОАО "РЖД".

Козловскому 56 лет, он окончил Московский институт железнодорожного транспорта. С сентября 2014 года занимал должность первого заместителя начальника Московского метрополитена. Козловский контролировал основной участок - работу служб движения и инфраструктуры. Под его руководством были запущены дополнительные поезда в час пик, сокращены интервалы движения, весной 2017 года запущен отечественный поезд нового поколения "Москва".

Экс-начальник метро Москвы Пегов перешел на работу в РЖД

izvestia.ru_23.05.2017

Бывший глава метро Москвы Дмитрий Пегов назначен директором по пассажирским перевозкам компании «Российские железные дороги». Об этом во вторник, 23 мая, сообщили в пресс-службе столичного метрополитена.

Ранее стало известно, что новым руководителем подземки стал Виктор Козловский, который до этого занимал пост первого заместителя начальника метро. Он отвечал за эксплуатационный блок по вопросам инфраструктуры, подвижного состава, движения, связи и информационных технологий.

Пегов стал главой метро в июле 2014 года после крупнейшей техногенной катастрофы в подземке, которая произошла 15 июля 2014 года между станциями «Славянский бульвар» и «Парк Победы». О его уходе официально объявили 15 мая 2017 года.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Два вице-президента «Алросы» ушли в отставку

rns.online_22.05.2017

Два вице-президента алмазодобывающей компании «Алроса» — Елена Гангало, курировавшая вопросы экономики, и Александр Паршков, отвечавший за закупочную деятельность, — ушли в отставку, сообщил RNS источник, знакомый с ситуацией. Эту информацию подтвердил RNS представитель компании.

«Президент компании "Алроса" Сергей Иванов выражает благодарность Елене Гангало и Александру Паршкову за результаты их работы в качестве вице-президентов "Алросы". Каждый из них внес существенный вклад в совершенствование процессов и повышение эффективности по каждому из направлений деятельности, за которые они отвечали. Вместе с тем перед компанией возникают новые задачи, решение которых требует новых навыков, знаний и опыта», — сказал представитель «Алросы».

Направление закупочной деятельности в «Алросе» после ухода Паршкова в статусе вице-президента возглавит Владимир Козлов, который 19 мая был назначен на эту должность. Подразделения, вверенные Гангало, президент будет курировать напрямую, пояснили RNS в компании.

Ранее RNS сообщили в компании, что два бывших топ-менеджера «Согаза» - Динара Сулейманова и Ольга Макарова - перешли на работу в «Алросу» после того, как должность президента компании занял Сергей Иванов. Сулейманова возглавила управление маркетинга и коммуникаций, а Ольга Макарова заняла в «Алросе» должность руководителя управления экономики, организации труда и работы с персоналом в Москве, сообщил представитель «Алросы».

В начале мая в «Алросе» был запущен процесс внутреннего аудита, после которого до конца мая ожидалось новые кадровые изменения, сказали RNS в «Алросе».

«В настоящее время в АК "Алроса" проходит аудит внутренних процессов. По результатам будет реализован ряд организационных изменений, за которыми до конца мая последуют и кадровые», — сказал RNS представитель компании.

Ранее представитель «Алросы» подтвердил RNS отставку с 28 апреля вице-президента компании Рината Гизатулина. По его словам, Гизатулину «поступило предложение о новом интересном проекте, в результате он принял решение покинуть компанию».

Как рассказали RNS в «Алросе», также на должность руководителя Центра стратегических проектов и аналитики «Алросы» назначен Дмитрий Амелькин, на должность советника президента назначен Сергей Чувиллин, руководителем отдела страхования — Акил Зубир, директором представительства по Москве — Сергей Слободин, а на должность начальника управления документационного и организационного обеспечения назначена Вероника Кундева.

ОДК представила проект отечественного морского газотурбинного агрегата для нефтегазовых платформ

i-mash.ru_23.05.2017

Объединенная двигателестроительная корпорация представила на XIV Международной конференции «Освоение шельфа России и СНГ – 2017» в Москве разработанный в рамках программы импортозамещения проект первого российского газотурбинного агрегата морского исполнения для применения на нефтегазовых платформах.

В период 1996 – 2016 гг. на объектах добычи углеводородов на российском шельфе применяется оборудование только зарубежного производства. АО «ОДК-Газовые турбины» («ОДК-ГТ»), головной компанией ОДК по производству энергетических и газоперекачивающих агрегатов и комплексному строительству объектов энергогенерации, разработан проект первого отечественного газотурбинного агрегата ГТА-8 морского исполнения мощностью 8 МВт, предназначенного для использования на нефтегазовых платформах.

В основу ГТА-8 легли технические решения, реализованные в опытном образце судового газотурбогенератора СГТГ-8, созданного базе высокоэффективного гражданского морского двигателя Е70/8РД разработки ПАО «НПО «Сатурн» (входит в ОДК). ГТА-8 может применяться в составе: судовых систем электродвижения; судов/платформ разведочного бурения; судов/платформ для добычи, переработки и хранения углеводородов; буровых платформ; береговых, припортовых плавучих комплексов; трубопроводных магистралей; в составе теплоэлектростанций любых промышленных и муниципальных объектов для выработки тепловой и электрической энергии.

На конференции «Освоение шельфа России и СНГ – 2017» выступил заместитель управляющего директора – коммерческий директор АО «ОДК-ГТ», директор по продажам — руководитель департамента продаж дивизиона «Энергетические и промышленные программы» АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» Александр Караогланов. Он представил проект ГТА-8 участникам конференции.

«В рамках политики импортозамещения ОДК готова производить и поставлять газотурбинные энергетические агрегаты на базе отечественных морских ГТД и энергокомплексы на их основе и решать задачи по энергообеспечению морских и шельфовых объектов, – говорит Александр Караогланов.

Межремонтный ресурс ГТА-8 составляет 25 тыс. часов, назначенный – 100 тыс. КПД на валу ГТД в стационарных условиях – 32,9%. В составе агрегата и комплексов на его основе планируется применение основного оборудования отечественных производителей и поставщиков.

На базе морского ГТД М90ФР, освоение серийного производства которого завершается на ПАО «НПО «Сатурн», планируется создать морской газотурбинный агрегат мощностью 20 МВт, а в перспективе – газотурбинные агрегаты морского исполнения мощностью 25 и 31 МВт.

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

Миноритарий Коршуновского ГОКа оспаривает поручительства по кредитам

kommersant.ru_23.05.2017

Завершивший реструктуризацию кредитов с госбанками "Мечел" Игоря Зюзина столкнулся с потенциальной проблемой. Миноритарий входящего в группу Коршуновского ГОКа оспаривает поручительства этой компании по кредитам "Мечела", утверждая, что сделки требовали одобрения

независимых акционеров. Юристы отмечают примеры успешного оспаривания подобных сделок, добавляя, что сформировавшейся практики еще нет.

Кипрская Paslencia Investments Ltd, владеющая 5,03% акций ПАО "Коршуновский ГОК" "Мечела", 22 мая подала от лица ПАО иск в суд Иркутской области, оспаривая заключение ГОКом договоров поручительства с Газпромбанком. Об этом вчера сообщил "Интерфакс" со ссылкой на исковое заявление и представителя Paslencia. Речь идет о 21 договоре с банком на общую сумму 12,6 млрд руб., заключенных в 2015-2016 годах в рамках реструктуризации долгов "Мечела". Они проходили как отдельные сделки, не превышающие 2% от стоимости активов ГОКа, и поэтому одобрялись его советом директоров (состоит из представителей "Мечела"). Миноритарий считает, что договоры были взаимосвязаны и, охватывая 41,79% балансовой стоимости активов ГОКа, требовали одобрения акционеров. Поручительства выданы безвозмездно, а среднерыночные ставки — 1-6%", добавил миноритарий. По его мнению, при заключении договоров мажоритарий пренебрег интересами ПАО ради личной выгоды и в интересах банков-кредиторов. Подача аналогичного иска к ВТБ намечена на 22 мая, говорил представитель Paslencia.

В картотеке арбитражных дел иск зарегистрирован, но документа и контактов Paslencia нет, как нет информации о миноритарии и в материалах ГОКа. По данным Челиндбанка на сайте ЦБ, бенефициар Paslencia (владеет 1,24% акций банка) — гражданин Словакии Джозеф Козлей (Josef Kozlej). В "Мечеле" и ВТБ отказались от комментариев, в ГПБ не ответили "Ъ". Об оспариваемых сделках ГОКа в январе сообщал Forbes. Тогда "Мечел" объяснял, что поскольку миноритарии не одобрили поручительства на собрании, позднее были заключены сделки на суммы, не превышающие 2% от стоимости активов. "У группы нет обязательства предоставить поручительства на 100% суммы сделок, а есть условие по best efforts (максимум усилий. — "Ъ"), поэтому данные сделки будут выноситься на каждое собрание акционеров", — заявляли в "Мечеле". В Prosperity Capital, осуждавшем в комментариях Forbes такой подход, "Ъ" сказали, что к иску отношения не имеют и акциями ГОКа не владеют.

"Мечел" не первый раз судится с миноритариями компаний группы. Затяжными были разбирательства с миноритарием АО "Томусинский разрез" кипрской Saven Enterprises Ltd, за которой, по данным "Ъ", стоит экс-акционер "Уралкалия" и "Сибуглемета" Анатолий Скуров. С 2013 года Saven оспаривала сделки разреза по поставке угля "Южному Кузбассу" на сумму около 21 млрд руб. В суде на Кипре она в 2014 году даже добилась ареста активов "Мечела" и структур семьи основного акционера компании Игоря Зюзина. В российских судах выигрывал "Мечел". В феврале стороны прекратили спор на Кипре, говорится в отчете "Мечела" (детали мировой стороны "Ъ" не раскрыли).

Опрошенные "Ъ" юристы говорят, что миноритарии вправе подавать иски от лица компании, если речь идет о нарушении корпоративных процедур. Александр Баженов из Saveliev, Batanov & Partners указывает, что разбивка сделок на более мелкие "используется относительно часто, эффективно противостоять этому миноритариям сложно, поскольку на них лежит бремя доказательства взаимосвязанности сделок". Но судебная практика по подобным искам активно формируется, говорит юрист: несколько десятков дел уже рассмотрены вплоть до кассационной инстанции. "Суды признают недействительными сделки, совершенные в ущерб интересам общества, но говорить о сформировавшейся практике преждевременно", — отмечает он. Юрист "Кульков, Колотилов и партнеры" Алексей Черных говорит, что закон прямо ориентирует, что взаимосвязанные сделки должны рассматриваться как единая операция для целей корпоративного одобрения, поэтому подобные иски обычно успешны.

Двигатели НПО «ЭЛСИБ» ПАО для атомной энергетики
eprussia.ru_23.05.2017**Планы развития атомной энергетики, строительство и ввод новых энергоблоков атомных электростанций как в России, так и за рубежом становятся предпосылками для увеличения объемов производства насосов и электродвигателей для АЭС, освоения и развития новой техники под требования заказчиков.**

В России на этот процесс прежде всего влияет фактор планируемого вывода из эксплуатации энергоблоков АЭС, выработавших свой проектный ресурс, который составляет 30 лет для всех типов российских ядерных установок. В ближайшие 15 лет предстоит масштабная задача по подготовке и выводу из эксплуатации энергоблоков АЭС первого поколения. Это, прежде всего, энергоблоки Нововоронежской, Кольской, Билибинской, Ленинградской, Курской АЭС. Параллельно идет процесс строительства новых энергоблоков, планируются к вводу новые

мощности на АЭС РФ. По оценкам экспертов, несмотря на ожидаемое продление сроков службы энергоблоков типа ВВЭР-440, РБМК-1000, БН-600 до конца 2030 года внутри страны должны будут введены 17 новых энергоблоков АЭС суммарной установочной мощностью около 13 ГВт.

В то же время не следует забывать, что за рубежом эксплуатируются в общей сложности 38 энергоблоков АЭС, построенных по советским (российским) проектам общей установленной мощностью ~ 29,4 ГВт. Правительство России занимает активную позицию в части расширения присутствия в секторе международной атомной энергетики в формате подписания межправительственных соглашений по сотрудничеству и реализации международных проектов строительства новых энергоблоков на существующих и новых АЭС «под ключ» в Европе, Азии, Южной Америке, Африке. Ожидаемая суммарная мощность планируемых к строительству и вводу энергоблоков российского дизайна за границей до 2030 г. может выйти на уровень около 28,5 ГВт.

НПО «ЭЛСИБ» ПАО – один из поставщиков оборудования, применяемого на АЭС. Предприятие разрабатывает и производит для атомных станций высоковольтные асинхронные двигатели вертикального и горизонтального исполнения для привода насосного оборудования. Область применения вертикальных двигателей ответственная – привод главных циркуляционных насосов (ГЦН), обеспечивающих циркуляцию воды в первом контуре реакторной установки, находящихся в зоне высокого радиационного воздействия. Кроме того, ГЦН несут дополнительную функцию обеспечения циркуляции воды и охлаждения реактора при нарушении подачи электропитания. В качестве привода ГЦН применяются двигатели мощностью от 1600 до 8000 кВт. Также НПО «ЭЛСИБ» поставляет двигатели вертикального и горизонтального исполнения в широком диапазоне мощности от 200 до 5000 кВт, которые используются для привода питательных и конденсатных насосов второго контура, насосов промежуточного контура планового и аварийного расхолаживания и других насосов.

НПО «ЭЛСИБ» занимается проектированием и производством асинхронных двигателей для атомных электростанций с 1969 г. Первые проектные работы – разработка вертикальных асинхронных двигателей для привода главных циркуляционных насосов энергоблоков ВВЭР-440 (440 МВт) и ВВЭР-1000 (1000 МВт). Для ВВЭР-440 были разработаны двигатели мощностью 1600 кВт, напряжением питания 6000 В и частотой вращения 1500 об / мин. Для более мощного реактора ВВЭР-1000 разработаны два двигателя на напряжение питания 6000 В – 8000 кВт 1500 об / мин и 7100 кВт 3000 об / мин. К двигателям предъявлялись жесткие требования по надежности, ресурсу и сроку непрерывной работы в условиях высокой влажности, сейсмичности и радиационного воздействия. Наиболее серьезным требованием было обеспечение заданного закона выбега агрегата при обесточивании двигателя, обеспечение циркуляции воды в реакторе в течение времени, достаточном для его остановки. Это требование приводило к тому, что момент инерции вращающихся частей ротора двигателей должен был быть в 20-30 раз больше момента инерции вращающихся частей насоса. Наличие высоких моментов инерции при высоких значениях момента сопротивления ГЦН в процессе пуска приводило к выделению больших энергий в роторе, что потребовало создания методов расчета нагревов ротора в пусковых режимах. В результате проделанной работы были освоены два конструктивных исполнения двигателей: АВЦ – машина с шихтованным ротором, медной короткозамкнутой обмоткой и маховиком на валу; АВС – двигатель с массивным ротором большого диаметра без маховика.



Рис. 1. Вертикальный двигатель АВКА-1600К-1500М3

Первый опытный образец двигателя АВС-8000 был изготовлен в 1975 г., АВЦ-1600-1500УХЛ4 в 1974 г. и АВЦ-7100 / 6000УХЛ4 – в 1979 г. Все двигатели успешно прошли испытания и были приняты межведомственной комиссией. С 1978 г. был запущен в производство двигатель АВЦ-1600-1500УХЛ4 с принудительной системой смазки подшипников. В дальнейшем двигатель был модернизирован, и с 1990 г. начат выпуск двигателя типа АВЦ-1600К / 1500УХЛ4 с картерной системой смазки.

Одновременно велась разработка других двигателей для атомных энергоблоков – вертикальных машин для привода конденсатных насосов. Результатом этой работы стало начало серийного производства с 1976 г. двигателя с короткозамкнутым ротором АВК1000 / 1500УХЛ4 на подшипниках качения (мощность 1000 кВт, частота вращения 1500 об / мин). Для повышения надежности и увеличения межремонтного периода

для конденсатных насосов были разработаны двигатели типа АВКА мощностью от 1000 до 2000 кВт на подшипниках скольжения. В 1984 г. изготовлен опытный образец двигателя АВКА1000К / 1500УХЛ4 с картерной системной смазки подшипников. С 1986 г. было начато серийное производство этих двигателей. В 1987 г. изготовлен двигатель АВКА2000-1500УХЛ4 с принудительной системой смазки. Инженеры предприятия, учитывая полученный опыт, продолжали разработки новых модификаций двигателей для удовлетворения новых требований заказчиков. В 2000 г. была проведена модернизация двигателя типа АВКА мощностью 1600 кВт с целью улучшения его работы в пусковых режимах и перевод двигателя на картерную систему смазки, а с 2001 г. начат серийный выпуск этих двигателей.

Сегодня НПО «ЭЛСИБ» предлагает атомной энергетике целый ряд специальных двигателей (ссылка на таблицу).

Кроме упомянутых выше, к ним относятся модификация двигателей серии АД4 типа 4АЗМА с водяным охлаждением. Большое внимание при разработке двигателей 4АЗМА было уделено анализу и оптимизации пусковых характеристик двигателей с целью обеспечения надежных пусков приводимых насосов с вентиляторной характеристикой зависимости момента сопротивления от скорости вращения. При проектировании двигателей «Для АЭС» был использован накопленный опыт, полученный при разработке, производстве и эксплуатации двухполюсных машин общепромышленного исполнения. Двигатели 4АЗМА выполнены на стояковых подшипниках скольжения, смонтированы вместе с корпусом статора на общей фундаментной плите. Приоритетным направлением работы при проектировании на НПО «ЭЛСИБ» всегда было создание электрических машин с высокоэффективными энергетическими параметрами. При выполнении как проектных работ, так и НИОКР особое внимание уделялось снижению веса двигателей, повышению коэффициента полезного действия, повышению надежности, удобству обслуживания в условиях эксплуатации и улучшению других потребительских свойств машин.

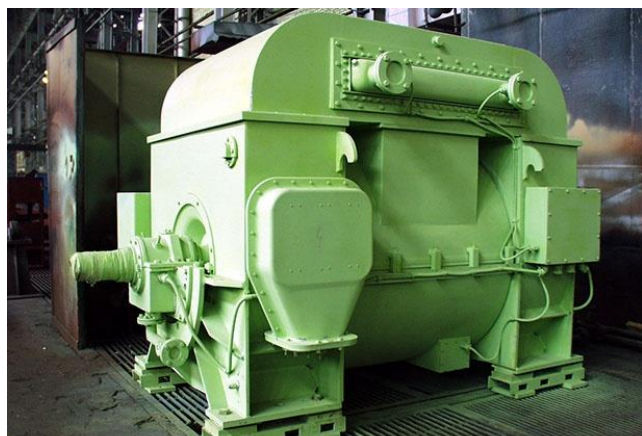


Рис. 2. Двигатель 4АЗМА-5000/6000УХЛ4

Необходимо отметить, что достижение намеченных показателей было бы невозможно без уменьшения объема активного ядра двигателей, что было реализовано за счет перехода на новые прогрессивные материалы, в частности на терморезистивную изоляцию «Монолит-4», современную электротехническую сталь и другие материалы. КПД двигателей был повышен за счет снижения механических потерь, внедрения новых решений в системе вентиляции, повышения эффективности охлаждения в зонах максимального выделения тепла. Высокая эффективность охлаждения позволила снизить расход охлаждающего воздуха, мощность вентиляторов, что повлияло на увеличение КПД двигателей. Применение конструкции изоляции «Монолит-4» позволило уменьшить толщину пазовой и лобовой изоляции на 20 %, уменьшить ширину паза и, соответственно, расстояние от меди до зубца на 25-30 %, увеличить электрическую прочность на 33 %, улучшить коэффициент теплопроводности, обеспечить влагостойкость статорной обмотки.

паза и, соответственно, расстояние от меди до зубца на 25-30 %, увеличить электрическую прочность на 33 %, улучшить коэффициент теплопроводности, обеспечить влагостойкость статорной обмотки.

Для повышения электрических характеристик изоляции применены современные отечественные слюдяные ленты с повышенным содержанием основного диэлектрического барьера – слюдяной бумаги. Разработаны и внедрены новые типы пропиточных составов, гарантированно обеспечивающих качественную пропитку изоляции. Для повышения электрических и электрофизических характеристик за счет введения в ленты ускорителей полимеризации полностью устранено вытекание компаунда при запечке изоляции. Технологический процесс пропитки и запечки изоляции задается и контролируется автоматически с записью на диаграммы: температуры, вакуума, давления, времени.

В итоге «Монолит-4» позволил реализовать в электрических машинах конструктивные и технологические решения, влияющие на долговечность эксплуатации высоковольтной обмотки статора и обеспечить безотказную службу обмотки свыше 30 лет. В настоящее время, в зависимости от технических требований заказчиков, двигатели исполнения «Для АЭС» имеют срок службы от 30 до 40 лет.

Еще одна особенность «Монолита-4», существенно повлиявшая на конструкцию двигателей в целом, – это выполнение сердечника статора, пропитанного вместе с обмоткой в эпоксидном компаунде в виде законченного конструктивного узла, который устанавливается затем в корпус двигателя.

Монолитность сердечника статора, пропитанного по такой технологии, позволила отказаться от традиционного корпуса статора и перейти на так называемую «бескорпусную» конструкцию двигателя. Реализация бескорпусной конструкции позволила, наряду с другими техническими решениями, существенно понизить относительную массу конструктивных элементов у двигателей серии АД4 до 44-58 %. Бескорпусное исполнение также было реализовано в конструкции вертикальных двигателей типа АВКА.

В 2015 г. для привода насосов технического снабжения типа ЦВА разработана серия вертикальных двигателей типа АВДОА с воздушным охлаждением мощностью от 250 до 500 кВт, на 1000 и 1500 об / мин, на 6000 и 10000 В, климатического исполнения УХЛ4, ТВЗ. Головные образцы двигателей АВДОА были успешно сданы приемочной комиссии, в состав которой входили представители АО «ОКБМ Африкантов». При проектировании были найдены технические решения, которые позволили выполнить двигатели с достаточно высокими энергетическими характеристиками и показателями надежности, обеспечить пониженный уровень среднего звукового давления – 80 дБА. Можно отметить, что данные требования все чаще звучат от заказчиков при проведении конкурсов на поставку оборудования для АЭС. Партия двигателей АВДОА мощностью 250 и 500 кВт была изготовлена и поставлена на Белорусскую АЭС.

Особенностью атомной энергетики является применение в типовых проектах реакторов большого количества специальных агрегатов, производство каждого из них обычно осуществляет одно предприятие. При этом надежность, качество, соответствие заявленных технических параметров оборудования имеют решающее значение для потребителей. Поэтому атомщики очень ответственно подходят к выбору разработчиков и поставщиков своего оборудования. Специалисты НПО «ЭЛСИБ» придают большое значение совместной работе с заказчиками и партнерами в области проектирования и поставок оборудования для АЭС. У предприятия налажено тесное взаимодействие и сотрудничество с проектными организациями, смежниками по поставкам насосных агрегатов, прежде всего это АО ИК «АСЭ», АО «ОКБМ Африкантов», АО «ЦКБМ», АО «СЗ «Насос-энергомаш» и др. В частности, двигатели производства НПО «ЭЛСИБ» успешно работают в качестве привода на универсальных насосных стендах (УНС) при проведении полномасштабных испытаний новых насосов АО «ОКБМ Африкантов». УНС включают в себя несколько насосных площадок, предназначенных для испытаний питательных, конденсатных, сетевых насосов, насосов систем безопасности, общестанционных систем АЭС на различные параметры расхода и подачи.

Эволюционное развитие оборудования для АЭС, в том числе насосных агрегатов, происходит как следствие реализации проектирования и строительства новых современных энергоблоков на базе более эффективных и надежных реакторных установок. Это означает, что возникают новые и более жесткие технические требования, предъявляемые к исполнению насосов и электродвигателей.

В качестве примера успешной совместной работы НПО «ЭЛСИБ» с партнерами, можно привести проектирование и изготовление двух новых типов электродвигателей АВЦ-2500-6000-6УХЛ4 и АВЦ-5000 / 115-6000 / 660-6 / 24УХЛ4 для привода ГЦНА нового энергоблока № 4 БН-800 Белоярской АЭС.



Рис. 3. АВЦ-5000/115-6000/660-6/24УХЛ4, центральный зал БН-800 Белоярской АЭС

Уникальность данного проекта заключается в том, что электродвигатель АВЦ-5000 / 115-6000 / 660-6 / 24УХЛ4, который должен был работать в составе частотно-регулируемого привода для ГЦН, имеет две обмотки. Применение двухобмоточных двигателей в электроприводе ГЦН первого контура связано с необходимостью обеспечения безопасного режима работы от аварийного дизель-генератора с низким напряжением питания – 660В. Такое решение наиболее просто позволяет выполнить эту задачу. На атомных электростанциях применяется непосредственная схема включения электродвигателя в сеть. Из особенностей данной схемы включения, среди прочих, можно выделить один важный момент – при запуске электродвигателя возникает большое

ускорение, которое не является оптимальным для насосного агрегата. Поэтому для привода насоса используется электропривод с регулируемой частотой вращения. При таком решении питание электродвигателя осуществляет тиристорный преобразователь частоты, ступенчато и плавно разгоняя агрегат в диапазоне частот вращения

250-1000 об / мин. Для обеспечения заданной режимности и надежности работы электродвигателя совместно с преобразователем при проектировании пришлось решать ряд сложных технических вопросов. Преобразователь частоты обычно питает двигатель несинусоидальным током и напряжением, то есть содержит дополнительные гармоники. Это приводит к появлению пиков перенапряжения, что требует повышения диэлектрической прочности изоляции статора двигателя АВЦ. Кроме того, гармоники могут привести к резонансу ротора электродвигателя. Для исключения этого явления в технологический процесс изготовления двигателя была введена точная балансировка ротора. Продолжительная работа двигателя в широком диапазоне частот потребовала решения вопросов охлаждения и отстройки от критических частот. Располагая опытом эксплуатации своих двигателей в составе частотно-регулируемого привода и опираясь на имеющуюся технологическую базу, специалисты предприятия смогли спроектировать двигатель, полностью удовлетворяющий всем предъявляемым требованиям.

Двигатели АВЦ-5000/ 115-6000/ 660-6 / 24УХЛ4 и АВЦ-2500-6000-6УХЛ4 были изготовлены, успешно прошли приемо-сдаточные испытания на заводе, отгружены в адрес заказчика. В начале 2014 г. ГЦНА БН-800 введены в эксплуатацию, а 10 декабря 2015 г. энергоблок № 4 Белоярской АЭС был включен в сеть и выработал первую электроэнергию. В настоящее время главные циркуляционные насосы находятся в режиме постоянной эксплуатации, замечания к работе двигателей отсутствуют.

Изготовление двигателей исполнения «Для АЭС» осуществляется по высоким стандартам качества, с соблюдением всех действующих процедур, предусмотренных требованиями государственных норм и правил, а также стандартов и руководящих документов концерна «Росэнергоатом». Отдельное внимание уделяется контролю качества двигателей в процессе производства и испытания готовой продукции. Персонал отдела технического контроля, лабораторного и испытательного центров на регулярной основе подтверждает и повышает свою квалификацию. Каждый сотрудник понимает свою ответственность за выпуск продукции высокого качества.

Двигатели под маркой «ЭЛСИБ» успешно эксплуатируются и известны на всех атомных станциях РФ, в странах СНГ. Двигатели поставлялись для энергоблоков АЭС, строящихся по советским (российским) проектам в Германии, Венгрии, Чехии, Болгарии, Литве, Финляндии, Украине, Армении, Иране, Индии, Китае. За весь период деятельности предприятия изготовлено и поставлено на АЭС более 1100 двигателей. Из опыта поставок двигателей на экспорт в последние годы можно назвать такие станции, как АЭС «Куданкулам» (Индия), АЭС «Козлодуй» (Болгария), АЭС «Белорусская» (Республика Беларусь), АЭС «Тяньваньская» (Китай), АЭС «Бушер» (Иран).

В заключение статьи хочется отметить, что НПО «ЭЛСИБ» готово и обладает всеми необходимыми инженерными компетенциями для участия в конкурсах на проектирование и производство двигателей «Для АЭС», как для привода нового поколения ГЦН, так и насосного оборудования АЭС специального и общестанционного назначения. Разработки двигателей для привода новых насосов будущих ВВЭР-1200 (АЭС-2006), ВВЭР-ТОИ и других проектов являются для предприятия драйверами, точками роста в развитии конструкций, возможностью развития технологии производства крупных электрических машин.

Газпромбанк получит в залог 25% плюс одну акцию «дочки» «Мечела»

rns.online_23.05.2017

Акционеры «Мечела» одобрили передачу в залог Газпромбанку 25% плюс одной обыкновенных акций «Мечел-Майнинга», сообщает компания. Залог передан в обеспечение кредитных соглашений «Якутугля» и «Южного Кузбасса».

«Акционеры ПАО "Мечел" одобрили изменения в поручительство компании, заключенное в обеспечение кредитных соглашений АО ХК "Якутуголь" и ПАО "Южный Кузбасс" с "Газпромбанк" (АО), а также передачу в залог "Газпромбанк" (АО) 25% + 1 акция от общего количества обыкновенных акций АО "Мечел-Майнинг"», — говорится в сообщении компании. Внеочередное общее собрание акционеров состоялось 17 мая 2017 года.

Компания в 2016 году договорилась с основными кредиторами — Газпромбанком, ВТБ и Сбербанком — о реструктуризации долга, по условиям которой срок начала погашения основного тела долга был перенесен на 2020 год с последующей пролонгацией до 2022 года.

Завод "Трубодеталь" прошел аудит Американского института нефти

i-mash.ru_23.05.2017

Завод "Трубодеталь" (входит в состав Объединенной металлургической компании, АО "ОМК") прошел аудит международного сертификационного органа - Американского института нефти (American Petroleum Institute, API).

Аудиторы проверили систему менеджмента качества завода на соответствие стандарту API Specification Q1, девятое издание, и международному ISO 9001:2008. Эксперты исследовали весь цикл производства соединительных деталей трубопроводов, посетили основные цеха и подразделения дирекций по техническому развитию, по персоналу, по закупкам, по продажам.

По завершении аудиторы подчеркнули, что "Трубодеталь" является предприятием высокой производственной культуры, где развита компьютеризация бизнес-процессов.

"Сегодня любой наш заказчик, работающий в секторах транспортировки нефти и газа, строго следит за наличием у предприятия сертификатов международного образца, поэтому каждый аудит для нас важен. Это всегда свежий и полезный взгляд со стороны, помогающий совершенствовать процессы менеджмента качества, а значит, повышать нашу конкурентоспособность, завоевывать новые рынки сбыта", - сказал управляющий директор АО "Трубодеталь" Дмитрий Марков.

Индия обогнала Японию и стала вторым в мире государством производителем нержавеющей стали

steelland.ru_22.05.2017

Индия стала вторым государством по величине производителем нержавеющей стали в мире после Китая. Страна обогнала Японию по объемам выплавленной нержавеющей стали в 2016 году. Об этом свидетельствуют данные, опубликованные Международным форумом нержавеющей стали (ISSF).

Производство нержавеющей стали в Индии за 2016 год на 9 процентов и достигло 3,32 миллиона тонн.

Ведущими производителями проката нержавеющей стали в Индии являются SAIL-Salem, Jindal Stainless BSE, BRG, Viraj Profiles Ltd, Sunflag Iron & Steel и Panchmahal Steel BSE.

Правительственные инициативы в Нью-Дели направленные на реализацию политики «Сделано в Индии» и развитие инфраструктуры, вероятно, дадут новый толчок для роста производства нержавеющей стали в будущем, говорится в докладе ISSF.

Группа НЛМК заключила контракт с «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» на поставку сырья для производства цемента

steelland.ru_22.05.2017

Группа НЛМК, международная сталелитейная компания с активами в России, США и странах Евросоюза, подписала пятилетний контракт с «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» о поставке сырья для производственных площадок ведущего производителя строительных материалов России.

Соглашение действует до конца 2022 года и предусматривает ежегодную отгрузку 7-ми предприятиям «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» около 5 млн тонн сырья: железосодержащих добавок и гранулированного шлака с Липецкой производственной площадки, мела и глины со Стойленского ГОКа (Белгородская область), отсева известняка со Стагдока (Липецкая область).

Попутная продукция Группы НЛМК будет использоваться на предприятиях «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» в качестве базового сырья и добавок для производства цемента. В частности, Стойленский ГОК полностью обеспечит потребности «Осколцемента» в меле, Стагдок - потребности «Липецкцемента» в известняке.

«Предприятия Группы НЛМК уже несколько лет работали с «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» по краткосрочным договорам. С подписанием долгосрочного соглашения наше партнерство вышло на новый уровень – более предсказуемых отношений, упрощенного контроля взаиморасчетов, сниженных рисков влияния рыночных изменений на поставки продукции. Мы рады, что в лице «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» обрели надежного партнера, с которым будем и дальше развивать взаимовыгодное сотрудничество», - прокомментировал вице-президент по продажам Группы НЛМК Илья Гущин.

«Группа НЛМК зарекомендовала себя как надежный партнер, гарантирующий стабильную и своевременную поставку сырья на предприятия Холдинга. Долгосрочное сотрудничество с НЛМК открывает для нас новые возможности и обеспечивает бесперебойные поставки сырья для производства цемента на наших предприятиях на максимально выгодных условиях. Данное соглашение позволит нам продолжить реализацию программы по сокращению издержек и будет способствовать повышению эффективности бизнеса», - отметил Президент «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» Михаил Скороход.

В настоящее время технические специалисты Группы НЛМК и «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» изучают новые возможности использования в стройиндустрии сталеплавильного шлака мелких фракций. Например, рассматривается возможность его применения взамен известняка, используемого в качестве базового сырья для производства клинкера (промежуточного продукта при изготовлении цемента).

Белорусский метзавод признан лучшим экспортером Беларуси среди металлургических компаний

steelland.ru_22.05.2017

Белорусский металлургический завод (БМЗ) признан победителем конкурса «Лучший экспортер 2016 года» в номинации «Металлургия». 19 мая соответствующие награда и Диплом были вручены генеральному директору предприятия Анатолию Николаевичу Савенку.

На протяжении всей своей истории БМЗ никогда не останавливался в своем развитии, что способствует не только совершенствованию качества выпускаемого металла, но и освоению производства новых видов востребованной металлопродукции. Именно это позволяет заводу удерживать свои позиции на мировом рынке и завоевывать новые ниши.

Так, за 12 месяцев 2016 года продукция БМЗ экспортировалась в 52 страны мира. Доля экспорта (в общем объеме производства) за указанный период составила 85 процентов. Что касается продвижения новой продукции, то в данном случае наглядным примером является организация сбыта металлопроката, выпускаемого в СПЦ-2: в прошедшем году он отгружался в 27 стран, причем доля экспорта за данный период составила более 80 процентов. Крупнейшими экспортными странами-потребителями продукции нового цеха были Нидерланды, США, Израиль, Польша, Германия.

Стоит обратить внимание, что успешное продвижение Белорусским металлургическим заводом своей продукции уже не единожды было отмечено организаторами конкурса «Лучший экспортер»: БМЗ становился его победителем по итогам 2007, 2010, 2014 и 2015 годов.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Группа ГАЗ заинтересована в организации сборочного производства на Кубе

tass.ru_22.05.2017

Группа ГАЗ - крупнейший российский производитель коммерческого транспорта - заинтересована в организации сборочного производства на Кубе. Об этом рассказал ТАСС директор по развитию международного бизнеса компании Леонид Долгов. На минувшей неделе он провел в Гаване переговоры с руководством ряда кубинских транспортных предприятий и профильных ведомств.

"Мы обсуждаем с кубинской стороной не только дальнейшие поставки нашей техники, но и организацию сборочного производства на Кубе", - отметил Долгов.

По его словам, обе стороны проявляют большое желание к долгосрочному сотрудничеству, залогом которого должно стать размещение сборочного производства различной техники марки ГАЗ, а не только поставка на остров транспорта и его сервисное обслуживание.

"Мы знаем и ценим уровень подготовки кубинских рабочих и специалистов, и считаем, что он вполне достаточен для развития производственной кооперации", - указал представитель российской компании.

ГАЗ возвращается на Кубу

В ходе визита на Кубу, который проходил при поддержке российского Торгпредства, Долгов рассказал представителям кубинских властей и транспортных компаний о различных моделях автомобилей, автобусов и грузового транспорта, которые производит группа ГАЗ, и обсудил вопросы поставок этой техники кубинским партнерам. Речь, в частности, шла о малотоннажных автомобилях семейства "ГАЗель NEXT", среднетоннажных "ГАЗон NEXT", грузовиках "Урал" и автобусах ПАЗ и ЛиАЗ.

"Группа ГАЗ обладает широким модельным рядом коммерческого транспорта и исторически была хорошо представлена на Кубе. В последние три года мы очень активно здесь работаем и постепенно возвращаемся на кубинский рынок", - рассказал Долгов.

Он отметил, что в 2016 году компания поставила на Кубу партию из ста средних грузовиков ГАЗ-3309, которые себя очень хорошо зарекомендовали на острове. Российский производитель работает за рубежом по принципу "одного окна". "Мы обеспечиваем сервис, гарантию, запасные части. Как нам кажется, это должно быть интересно кубинской стороне", - отметил собеседник агентства.

Латинская Америка - важный экспортный рынок

Для российского транспортного производителя Латинская Америка наряду с Африкой является ключевым экспортным регионом за пределами бывшего СССР. "Мы активно прорабатываем все ключевые страны Латинской Америки для расширения нашего присутствия. В настоящее время помимо Кубы мы продаем технику в Никарагуа, Боливии, Панаме", - указал Долгов.

По его словам, во всех странах Латинской Америки наблюдается повышенный интерес к работе с компаниями из России. "Мы встречаем взаимопонимание. Группа ГАЗ готова работать на рыночных условиях и добиваться того, чтобы крупные потребители в каждой стране включили нас в свой список для рассмотрения при организации тендеров и закупок", - заключил представитель российской компании.

ГК "Волгабас": беспилотный автобус "Матрешка" на 20 человек появится в 2017 году

tass.ru_21.05.2017

Группа компаний "Волгабас" до конца текущего года выпустит экземпляр беспилотного автобуса "Матрешка", также разработан вариант на четыре-шесть пассажиров. Об этом в воскресенье журналистам сообщил руководитель и владелец компании Алексей Бакулин.

"Мы представили "Матрешку" на 8-12 пассажиров, есть проекты на четыре-шесть и 20 пассажиров. Рассматриваем варианты применения в качестве грузового и коммунального назначения", - сказал Бакулин, отметив, что само название родилось исходя из возможности трансформировать изделие. Представители компании уточнили, что опытный образец беспилотника на 20 пассажиров будет выпущен до конца текущего года, по остальным срокам пока нет.

"Основная проблема - отсутствие закона об использовании беспилотного транспорта. Надеемся, что в 2017 году будет принят закон об использовании на закрытых территориях, чтобы в 2018 году мы приступили к испытаниям в различных условиях, в том числе климатических", - отметил Бакулин. По его словам, чтобы не отстать в развитии рынка, закон об использовании беспилотного транспорта на городских улицах необходимо принять к 2019 году.

Беспилотный автобус "Матрешка" управляется компьютером с самообучаемым программным обеспечением, он рассчитан на восемь пассажиров. При полном заряде батареи автобус может проехать 130 км с максимальной скоростью 30 км/ч. По словам Бакулина, стоимость опытного образца автобуса составляет 8,5 млн рублей, при запуске в серию она снизится до 3,5 млн руб. Его основные комплектующие произведены в России.

Тестирование беспилотных автобусов проходит на закрытой территории инновационного центра "Сколково". В воскресенье автобус проехал по Невскому проспекту в рамках парада ретротехники, но им управлял водитель.

Экспорт в 2017 году

Алексей Бакулин также сообщил, что компания до конца года планирует выйти на рынок стран Африки и Ближнего Востока.

"Планируем до конца года начать поставки в Иран, Танзанию, Гамбию, ОАЭ, не меньше 100 машин", - сказал Бакулин, отметив необходимость решения вопросов сертификации.

В частности, Иран интересуется газомоторными автобусами, а Гамбия междугородними автобусами. Работа ведется при участии Российского экспортного центра. Также рассматривается возможность экспорта в страны Восточной Европы.

По данным компании, всего в 2016 году было выпущено около 500 автобусов, прогноз на 2017 год составляет 750 автобусов. Именно экспорт рассматривается в качестве возможности реализации мощностей с учетом планов по увеличению проекта во Владимирской области с 1 до 5 тыс. автобусов до 2020 года.

Создание газомоторного автопарка в Петербурге

Кроме того владелец ГК "Волгабас" сообщил, что предприятие заинтересовано в реализации проекта создания газомоторного автопарка на территории промзоны "Каменка" в Петербурге, который власти города планируют реализовать в рамках концессионного соглашения.

"Нам этот проект интересен, если будет реализован, то станет знаковым для всей страны. Мы свои предложения и расчеты представили, ждем ответа властей", - сказал Бакулин. По его словам, представлены две основные финансовые модели, которые рассчитаны на 7 и 14 лет и зависят от кратности обновления автотранспорта в проекте. Окончательное решение в компании ожидают до конца текущего года.

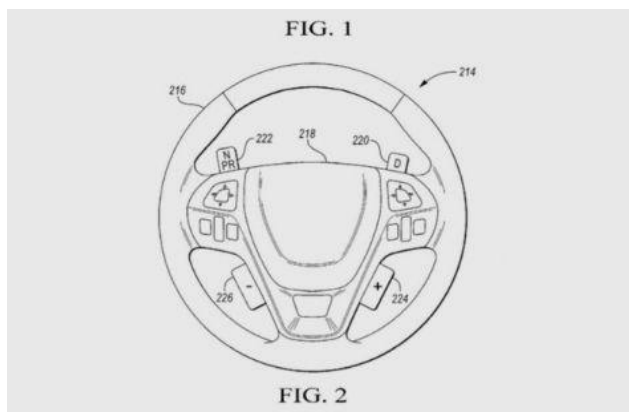
Ранее ТАСС со ссылкой на комитет по инвестициям сообщал, что инвестору первого газомоторного парка в Петербурге могут отдать на обслуживание 46 социальных маршрутов в Выборгском и Приморском районах по концессионному соглашению сроком до 30 лет, но окончательный срок не был определен. В профильном комитете ожидали, что одна компания выступит с частной инициативой с целью реализации проекта. В случае поступления нескольких заявок от инвесторов, будут проведен конкурс. Планируемая дата подписания соглашения с инвестором - 2017 год.

Проект создания инновационного газомоторного автобусного парка, который планируется реализовать в производственной зоне "Каменка" на земельном участке площадью свыше 11 га, предполагает строительство и последующую эксплуатацию частным партнером - концессионером инновационного газомоторного автобусного парка. Объем капитальных вложений составляет 5,1 млрд руб., в том числе 796 млн руб. на строительство автопарка и 4,3 млрд руб. на закупку 488 большой и средней вместимости. В августе текущего года проект был одобрен на заседании совета по инвестициям Петербурга. Губернатор Петербурга Георгий Полтавченко предложил по возможности ускорить его реализацию.

ГК "Волгабас (бывшее ООО "Бакулин Моторс Групп") - работает на рынке более 20 лет, производит автобусы различной вместимости. Является резидентом "Сколково" и имеет производственные площадки в Волгоградской и Владимирской областях. В 2016 году было выпущено около 500 автобусов. В Петербурге участвует в программе обновления общественного транспорта с целью перевода на газомоторное топливо.

На Ford управление коробкой передач будет рулевым

rambler.ru_23.05.2017



Ford купил патент на свое новое изобретение. Концерн намерен перенести все управление на руль.

Функциональный рычаг будет оснащен двумя кнопками. Левая и правая кнопки будут выполнять несколько функций. Новым видом селектора трансмиссии будет легко управлять и для этого будет представлено несколько схем взаимодействия.

Первая подразумевает различные функции от количества касаний, вторая предполагает, что водитель, увидев на панели мигающий нужный сигнал, только лишь тогда нажимает кнопку, а третья чем-то схожа с первой, но зажимать кнопку нужно несколько секунд.

Ford хочет полностью изменить внешний вид салона. Кстати, заявку на патент компания подала еще пару лет назад, а опубликован он был лишь в мае 2017.

Минпромторг поддержал проект первого электромобиля в России

kommersant.ru_23.05.2017

Министерство промышленности и торговли поддержало проект первого российского автомобиля на солнечных панелях. Электромобиль разрабатывает команда Polytech Solar на базе Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, сообщает пресс-служба [Минпромторга](#).

Мистерство оказывает в том числе информационную поддержку по поиску спонсоров. По словам руководителя команды Евгения Захлебаева, разработки проводятся для участия команды в конкурсах Bridgestone World Solar Challenge 2017 в Австралии и в American Solar Challenge 2018 в США. «Мы станем первой командой, представляющей Россию в такого рода соревнованиях и фактически откроем для нашей страны новый вид легкового автомобильного транспорта», — сообщил господин Захлебаев. Он добавил, что позднее технология преобразования солнечной энергии в топливо сможет быть востребованной в южных регионах России.

Команда Polytech Solar начала работу по проекту в 2016 году. Вес электромобиля не превысит 200 кг, максимальная скорость составит 150 км/ч. Корпус будет выполнен из композитных материалов. Презентация готового электромобиля ожидается в июле.

Ранее [сообщалось](#), что рынок новых электромобилей в России сократился на 23,5% — за первый квартал 2017 года было продано 13 новых электромобилей, тогда как по итогам января-марта 2016 года продажи составляли 17 шт. Самым популярным электромобилем в стране стал кроссовер Tesla Model X, который опередил по продажам седан Tesla Model S и Nissan Leaf. Официально в России представлены только электромобили Renault — компакт-кар Twizy и фургон Kangoo Z.E.

Продажи электромобилей в Евросоюзе выросли почти на 50%. По данным Европейской ассоциации автопроизводителей, в первом квартале в ЕС было продано 213 тыс. автомобилей с альтернативными двигателями (электромобили и гибриды), что на 37,6% больше, чем годом ранее. Наиболее значительный рост продаж был показан в сегменте электромобилей, работающих на батареях, — на 49,0%, до 24,6 тыс. машин.

«GM-АвтоВАЗ» приостановил работу конвейера

rns.online_23.05.2017

Совместное предприятие «GM-АвтоВАЗ» приостановило работу в связи с прекращением поставок автомобильных комплектующих со стороны поставщика, сообщили RNS в пресс-службе компании.

«С 17 мая 2017 поставщик ООО "Завод Автокомпонент" прекратил поставки комплектующих в адрес ЗАО "Джи Эм-АВТОВАЗ". В связи с этим конвейер СП вынужденно приостановлен», — сообщили в компании.

Ранее компания приостанавливала работу конвейера с 1 по 9 мая в соответствии с производственным графиком, до этого — с 1 по 3 марта — «в рамках продолжающейся работы по оптимизации производства и контроля затрат».

Ford Motor назначил нового гендиректора

rns.online_22.05.2017

Компания Ford Motor назначила нового генерального директора. Марка Филдса на этом посту сменит глава Ford Smart Mobility Джим Хакетт, сообщает пресс-служба автоконцерна.

«Джим Хакетт — подходящий генеральный директор для того, чтобы провести Ford через трансформационный период — как в автопромышленности, так и в более широком мобильном пространстве. Он настоящий провидец, который привнесет уникальный управленческий подход с ориентацией на человека в нашу культуру, продукты и услуги, и раскроет потенциал наших сотрудников и бизнеса», — цитирует пресс-служба слова председателя совета директоров Ford Motor Билла Форда.

Ранее Forbes сообщил о том, что Филдс покинет свой пост в связи с утратой доверия со стороны председателя совета директоров компании Билла Форда и других членов совета.

Армения хочет обновить парк сельхозтехники за счет продукции Ростсельмаша

i-mash.ru_23.05.2017

Посол Армении Вардан Тоганян отметил, что Армения хочет обновить парк сельскохозяйственной техники за счет продукции компании Ростсельмаш.

На минувшей неделе состоялась встреча губернатора Ростовской области Василия Голубева и Вардана Тоганяна в региональном правительстве. Встреча была посвящена вопросу перспектив развития сотрудничества между Арменией и Ростовской областью.

- Мы бы хотели вывести отношения с Ростовской областью на некий новый уровень, исходя из тех реалий, которые есть. Хотели бы укрепить здесь наш бизнес, создавать торговый дом, торговые представительства. Соответственно, развивать крупные проекты межгосударственные, то, о чем мы говорили, сотрудничество в плане приобретения сельхозтехники для всей страны, для которой в Армении существуют государственные программы. В этой связи хотелось бы отметить, что на сегодня компании Ростсельмаш наиболее надежный партнер, с которым мы бы хотели более системно выстроить отношения, чтобы они могли охватить весь наш рынок, и, воспользовавшись нашим географическим положением, дальше выйти на рынки Ирана и стран Ближнего Востока, - пояснил господин Тоганян.

Посол также добавил, что обновления требует около 95% парка сельхозтехники. "Я думаю, это где-то 50 миллионов долларов в течение нескольких лет, технику на 5 миллионов долларов в этом году уже планируется приобрести", - подчеркнул господин Тоганян.

О перспективах дальнейшей локализации автопроизводства в России

lenta.ru_23.05.2017

Южнокорейский концерн Kia Motors объявил о намерении реализовывать в России только автомобили локальной сборки, став четвертым по счету зарубежным автопроизводителем, принявшим подобное решение, — после Hyundai, Ford и Renault. Последний «иностранец» в модельном ряду марки, хэтчбек Kia Picanto, встал на конвейер калининградского завода «Автотор» в середине мая. «Лента.ру» рассказывает о том, что стимулирует компании развивать производственные площадки внутри страны, и дальнейших перспективах локализации автомобилей.

Локализуй, чтобы выжить

На заре автомобильного бума в начале «нулевых» локализация производства была настоящим камнем преткновения между государством и автопроизводителями, которые в лучшем случае соглашались наладить выпуск каких-нибудь салонных пепельниц или ковриков. Так называемой «отверточной сборке» (то есть из готовых машинокомплектов) положило конец постановление №166 от 2005 года, вводящее режим промышленной сборки. В обмен на определенный уровень локализации производители получали возможность беспошлинно ввозить комплектующие.

В 2011 году правительство предложило автокомпаниям продлить режим промышленной сборки, однако список требуемых технических операций был существенно расширен — так, стало необходимо совершать в России сварку и покраску кузовов, а также наладить выпуск основных агрегатов. Соглашение было достигнуто, среди прочих, с Renault-Nissan (лицензионное производство двигателей и трансмиссий освоено «АвтоВАЗом»), Ford Sollер и Volkswagen (оба предприятия наладили выпуск двигателей).

Дальновидность этого решения подтвердил экономический кризис, разразившийся в 2014 году. Из-за девальвации рубля цены на импортные автомобили в одночасье взлетели до небес, из-за чего модельные линейки марок-импортеров существенно поредели, а некоторые игроки и вовсе вынуждены были покинуть рынок. Сдержанность роста цен на фоне катастрофического снижения продаж смогли только компании, наладившие местное производство, — фактически они и поделили между собой массовый сегмент.

Госзаказ как двигатель прогресса

Срок действия соглашения о промышленной сборке истекает в 2020 году. Его должен заменить специальный инвестиционный контракт (СПИК) — более гибкий финансовый инструмент, введенный в оборот Федеральным законом о промышленной политике. В рамках СПИК автокомпании обязуются вкладываться в развитие и

модернизацию производства (установленный минимальный порог — 750 миллионов рублей), получая от государства индивидуализированные преференции.

Это не только таможенные и налоговые льготы (в частности, снижение до нуля процентов федеральной ставки налога на прибыль), но и гарантированный доступ к госзакупкам с возможностью поставлять продукцию на внеконкурсной основе. Напомним, что в 2014 году правительство ввело ограничение на приобретение импортной техники.

Последний пункт привлек компанию Daimler, заключившую в феврале текущего года специнвестконтракт с Минпромторгом по строительству завода Mercedes-Benz в Московской области. Документ предполагает создание производства полного цикла по выпуску легковых автомобилей и внедорожников премиум-сегмента, включая локализацию ряда технологических операций. Планируется, что на заводе будет работать более тысячи человек, а годовой выпуск автомобилей составит 20 тысяч единиц.

Доступом к госзаказу заинтересовалась и марка Audi: недостаточный уровень локализации автомобилей, произведенных в Калуге, не позволяет бренду предлагать их госструктурам в качестве служебных машин — только корпоративным и частным клиентам. Низкий спрос заставил концерн свернуть производство представительских седанов А6 и А8 в январе текущего года. В настоящее время рассматриваются разные варианты возобновления производства — в том числе заключение с властями контракта по примеру Daimler.

Отметим, что новый механизм предоставления льгот выгоден прежде всего автопроизводителям с низким текущим уровнем локализации, что, конечно, вызывает неудовольствие «ветеранов» 166-го постановления, успевших вложить миллиарды евро в производство на территории России. Так, концерн Volkswagen, владеющий автомобильными заводами в Калуге и Нижнем Новгороде, настаивает на продлении действия текущего соглашения о промсборке.

Иномарки на экспорт

Как отметил глава российского подразделения Volkswagen Маркус Озегович, он был бы рад приглашению на открытие завода Mercedes-Benz в Подмосковье, чтобы понять, что подразумевается под «производством полного цикла». По его словам, локальное производство двигателей окупается при выпуске не менее 150 тысяч единиц в год, но это значительно превышает потребности российского рынка.

Впрочем, кто сказал, что реализовывать отечественную продукцию можно только на внутреннем рынке? Наоборот, государство недвусмысленно подталкивает автомобильную отрасль к экспорту.

Правительство подготовило программу долгосрочной поддержки производителей, готовящихся выйти на целевые зарубежные рынки. И СПИК — безусловно, один из элементов данной программы. Автопроизводители, подписавшие специальный инвестиционный контракт, могут претендовать на компенсацию из бюджета до 80 процентов транспортных затрат при экспорте продукции.

Выросли предельные размеры субсидий. Так, например, лимит субсидии на перевозку сорокафунтового морского контейнера с автомобилями увеличился втрое — до 300 тысяч рублей. И если раньше в расчет брались только затраты на доставку товара до границы, то сейчас это ограничение снято.

Увы, покупательская способность населения настолько упала, что сейчас ее не вытянуть никакими мерами стимулирования внутреннего спроса. Так что переориентация на внешние рынки — единственная реальная возможность для возобновления роста автомобильного сектора. Согласно подсчетам Минпромторга, потенциал экспорта к 2020 году оценивается в 200-300 тысяч машин ежегодно. Без иностранных производителей таких показателей достичь сложно.

"Группа ГАЗ" поставила 50 автобусов марки ЛиАЗ в Нижний Новгород

i-mash.ru_23.05.2017

"Группа ГАЗ" поставила 50 городских полунизкопольных автобусов большого класса ЛиАЗ-529360 в Нижний Новгород.

Автобусы приобретены администрацией города в рамках реализации проекта "Социальный автобус", предусматривающего оснащение городского пассажирского транспорта оборудованием для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, и подготовки столицы Поволжья к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Все машины полностью соответствуют современным требованиям, предъявляемым к транспорту для перевозки пассажиров.

Полунизкопольный автобус большого класса ЛиАЗ-529360 предназначен для работы на городских маршрутах и адаптирован для перевозки маломобильных пассажиров - модель оснащена механической аппарелью. Машина оснащена дизельным двигателем ЯМЗ мощностью 246 л.с., экологического класса "Евро-4", укомплектована автоматической коробкой передач ZF, оборудованием навигации ГЛОНАСС и рассчитана на транспортировку 104 пассажиров, включая 24 посадочных места и одно место для пассажира с ограниченными физическими возможностями. Передовые технологии окраски, антикоррозийная обработка, применение оцинкованного листа при облицовке бортов позволяют обеспечить защиту кузова модели от сквозной коррозии на срок до 12 лет. Дополнительную коррозионную стойкость кузова обеспечивают передние и задние маски автобуса, выполненные из высококачественного композитного материала - стеклопластика.

Все машины обладают высокой надежностью узлов и агрегатов, имеют улучшенные потребительские характеристики, высокую ремонтпригодность и один из самых низких показателей затрат на обслуживание в своем классе.

Первая партия автобусов Iveco Bus Urbanway Hybrid прибыла в Астану

i-mash.ru_23.05.2017

Компания Iveco Bus, представляющая марку автобусов концерна CNH Industrial, поставила первую партию машин типа Urbanway для ТОО "Астана LRT", являющегося оператором городского транспорта столицы Казахстана. Это первая поставка в рамках контракта на поставку 210 автобусов Urbanway Euro VI и Urbanway Hybrid длиной 12 и 18 м для городской системы общественного транспорта, сообщает ТАСС.

Вместе с ранее поставленными городскими автобусами Citelis, городская система общественного транспорта будет насчитывать 570 автобусов бренда Iveco Bus.

Передача транспортных средств прошла во время официальной церемонии, проводившейся 15 мая в Кустанае (Казахстан) в присутствии премьер-министра Республики Казахстан Бакытжана Сагинтаева, главы представительства концерна CNH Industrial в Средней Азии и руководителя отдела взаимодействия с государственными структурами и производственных отношений в России, Беларуси и странах Средней Азии г-на Вальфре ди Бонцо (Valfre di Bonzo), председателя совета директоров АО "Группа компаний "Аллюр"" г-на Лаврентьева и директора ТОО "СарыаркаАвтоПром" г-на Семейбаева.

210 автобусов Urbanway будут добавлены к 358 автобусам Iveco Bus Citelis Euro V, уже работающим в составе городского автопарка. Их работа начнется с обеспечения перевозок во время выставки "Экспо-2017", которая пройдет в Астане с июня по сентябрь текущего года, после чего они войдут в состав городской системы общественного транспорта, где будут эксплуатироваться в течение ближайших лет.

Автобусы Urbanway Hybrid сочетают в себе электротяговую систему с двигателем внутреннего сгорания стандарта Euro VI и ионно-литиевой аккумуляторной батареей новейшего поколения. Система управления двигателем с элементами искусственного интеллекта оптимизирует расход топлива и объемы выбросов во время движения, а избыточная энергия торможения сохраняется в накопительной системе. К числу преимуществ этих автобусов относится наличие функции "Arrive & Go", обеспечивающей возможность использования только электрической энергии при подъезде к автобусным остановкам и отъезде от них. Кроме того, она временно отключает генератор, что позволяет исключить вибрации и снизить уровень шума более чем на 50%. В результате прибытие автобуса на остановку и отправление с нее происходит абсолютно бесшумно и без выхлопных газов.

210 автобусов Urbanway для города Астана производятся на заводе Iveco Bus в г. Анноне (Франция), а их окончательная сборка осуществляется в Кустанае на предприятиях, принадлежащих партнеру и дистрибьютору компании Iveco Bus - ТОО "СарыаркаАвтоПром" (САП). САП занимается также техническим обслуживанием парка автотранспортных средств марки Iveco Bus, эксплуатируемого в настоящее время в городе Астане, и обеспечивает техническую и сервисную поддержку автобусов Urbanway.

Рынок грузовых автомобилей в апреле увеличился на 36%

autostat.ru_23.05.2017

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», в апреле 2017 года объем рынка новых грузовых автомобилей в России составил 5,9 тыс. единиц, что на 35,7% больше, чем годом ранее.

Лидером рынка грузовиков по-прежнему остается российский производитель КАМАЗ, на долю которого в прошлом месяце пришлось 37% от общего объема. В количественном выражении это соответствует 2,2 тыс. штук – на 27,4% выше результата годичной давности. На втором месте располагается другой отечественный бренд – GAZ, показатель которого составил 614 автомобилей (-15%). Замыкает первую тройку шведский Volvo (378 шт.), объем рынка которого вырос в 3 раза. В пятерку лидеров также попали японский Isuzu (350 шт.; +117,4%) и немецкий Mercedes-Benz (342 шт.; +557,7%).

По итогам же четырех месяцев 2017 года рынок новых грузовых автомобилей в России составил 19,3 тыс. штук – на 33,8% больше, чем за тот же период прошлого года.

Российский рынок LCV в апреле вырос на 19%

autostat.ru_23.05.2017

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по итогам апреля 2017 года объем рынка новых легких коммерческих автомобилей (LCV) в России составил 9,7 тыс. единиц, что на 18,8% выше показателя годичной давности.

Лидером рынка LCV традиционно является российская марка GAZ, на долю которой пришлось около 42% от общего объема. В количественном выражении это составляет 4,1 тыс. штук – на 5,6% больше, чем год назад. На втором месте располагается другой отечественный производитель – УАЗ, показатель которого достиг 2,4 тыс. автомобилей (+39,3%). Замыкает тройку лидеров по-прежнему российская LADA (965 шт.; +79,4%). В первую пятерку также попадают немецкий Mercedes-Benz (734 шт.; +18,6%) и американский Ford (502 шт.; +49,9%).

Отметим также, что по итогам четырех месяцев нынешнего года рынок новых LCV в России практически достиг 33 тыс. автомобилей – на 28% больше, чем за тот же период 2016 года.

Рынок автомобилей с пробегом в апреле снизился на 3%

autostat.ru_23.05.2017

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по итогам апреля 2017 года объем рынка легковых автомобилей с пробегом в России составил 465,7 тыс. единиц, что на 2,9% меньше, чем годом ранее.

Лидером российского вторичного рынка остается отечественная марка LADA, на долю которой приходится свыше четверти от общего объема. В количественном выражении это составляет 128,8 тыс. штук – на 6,3% меньше, чем год назад. Лучшей среди иномарок все также является японская Toyota, чей показатель достиг 50,8 тыс. экземпляров (-4,9%). В тройке лидеров присутствует и другой японский бренд – Nissan – с результатом 25 тыс. машин (-1,1%).

Среди моделей лидерство сохраняет хэтчбек LADA 2114, объем вторичного рынка которого в апреле составил 13,5 тыс. единиц, что на 4,8% ниже результата годичной давности. На второй позиции в модельном рейтинге находится седан LADA 2107 (13,2 тыс. шт.; -10,3%). Третья строчка принадлежит Ford Focus (11,7 тыс. шт.; +2%), который снова стал лучшим среди иномарок с пробегом.

Отметим также, что по итогам четырех месяцев 2017 года объем вторичного рынка легковых автомобилей в России составил 1,6 млн единиц, что чуть выше (+0,1%) показателя годичной давности. Более подробная информация содержится в пресс-релизе.

Российский рынок легковых автомобилей с пробегом в апреле 2017 года

autostat.ru_23.05.2017

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по итогам апреля 2017 года объем рынка легковых автомобилей с пробегом в России составил 465,7 тыс. единиц, что на 2,9% меньше, чем годом ранее.

Лидером российского вторичного рынка остается отечественная марка LADA, на долю которой приходится свыше четверти от общего объема. В количественном выражении это составляет 128,8 тыс. штук – на 6,3% меньше, чем год назад. Лучшей среди иномарок все также является японская Toyota, чей показатель достиг 50,8 тыс. экземпляров (-4,9%). В тройке лидеров присутствует и другой японский бренд – Nissan – с результатом 25 тыс. машин (-1,1%).

Как отмечают аналитики агентства «АВТОСТАТ», помимо этих трех марок, в ТОП-10 рынка отрицательную динамику показывают еще Chevrolet (-1,7%) и Mitsubishi (-5,4%). Остальные пять брендов находятся в «плюсе», причем лучше других обстоят дела у KIA и Renault (рост более 4% у каждого).

Среди моделей лидерство сохраняет хэтчбек LADA 2114, объем вторичного рынка которого в апреле составил 13,5 тыс. единиц, что на 4,8% ниже результата годичной давности. На второй позиции в модельном рейтинге находится седан LADA 2107 (13,2 тыс. шт.; -10,3%). Третья строчка принадлежит Ford Focus (11,7 тыс. шт.; +2%), который снова стал лучшим среди иномарок с пробегом.

Помимо этой модели, в десятке лидеров рыночный рост зафиксирован также у LADA 2170 (+0,9%) и Hyundai Solaris (+20,6%). Что касается последней модели, то столь высокий показатель роста во многом обусловлен тем, что она уже несколько лет является самой продаваемой иномаркой на первичном рынке и теперь массово реализуется на вторичном рынке.

Отметим также, что по итогам четырех месяцев 2017 года объем рынка легковых автомобилей с пробегом в России составил 1 млн 597,6 тыс. единиц, что чуть выше (+0,1%) показателя годичной давности.

ТОП-10 РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ В АПРЕЛЕ ПО МАРКАМ (шт.)

№	Марка	Апрель 2017	Апрель 2016	Изм., %	4 мес. 2017	4 мес. 2016	Изм., %
1	LADA	128 825	137 550	-6,3	436 362	450 111	-3,1
2	TOYOTA	50 812	53 416	-4,9	181 063	182 658	-0,9
3	NISSAN	24 986	25 252	-1,1	86 324	85 283	1,2
4	HYUNDAI	20 696	20 085	3,0	69 915	65 356	7,0
5	CHEVROLET	20 119	20 471	-1,7	68 668	68 385	0,4
6	FORD	18 409	18 254	0,8	62 752	60 815	3,2
7	VOLKSWAGEN	17 477	17 034	2,6	59 565	56 994	4,5
8	KIA	16 886	16 187	4,3	57 083	52 618	8,5
9	RENAULT	15 240	14 640	4,1	51 862	48 998	5,9
10	MITSUBISHI	13 954	14 749	-5,4	48 763	50 349	-3,2
	Всего по России	465 693	479 808	-2,9	1 597 599	1 595 826	0,1

ТОП-10 РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ В АПРЕЛЕ ПО МОДЕЛЯМ (шт.)

№	Модель	Апрель 2017	Апрель 2016	Изм., %	4 мес. 2017	4 мес. 2016	Изм., %
1	LADA 2114	13 549	14 228	-4,8	47 724	48 422	-1,4
2	LADA 2107	13 212	14 723	-10,3	42 655	45 924	-7,1
3	FORD FOCUS	11 650	11 419	2,0	39 722	38 195	4,0
4	LADA 2110	10 544	11 495	-8,3	36 577	39 069	-6,4
5	TOYOTA COROLLA	8 912	9 524	-6,4	31 057	31 968	-2,9
6	LADA 4X4	8 803	9 704	-9,3	30 957	32 477	-4,7
7	LADA 2170	8 766	8 686	0,9	31 853	30 368	4,9
8	LADA 2112	7 708	8 244	-6,5	26 813	28 112	-4,6
9	LADA 2115	7 592	8 112	-6,4	26 447	26 966	-1,9
10	HYUNDAI SOLARIS	6 660	5 523	20,6	22 005	17 382	26,6
	Всего по России	465 693	479 808	-2,9	1 597 599	1 595 826	0,1

«Исузу Рус» запустила производство тяжелых грузовиков

autostat.ru_23.05.2017

Ульяновский завод «Исузу Рус» запустил линию по сборке грузовых автомобилей серии «С» и «Е». Ежегодно планируется выпускать порядка 400 тяжелых грузовиков. В последующие годы объем должен дойти до двух тысяч машин. Это будут автомобили с дизельными двигателями стандарта «Евро 5», сообщает пресс-служба правительства Ульяновской области.

Всего в производственную площадку было вложено около 200 млн рублей. По данным компании, сейчас на производстве занято 263 сотрудника, в течение года планируется довести эту цифру до 300.

Кроме того, «Исузу Рус» в настоящее время рассматривает вопрос создания в Ульяновской области производства автобусов. «Мы активно работаем над проектом по производству автобусов. Мы сделали множество шагов вперед в этом направлении. Производство будет размещаться в Ульяновской области, а продаваться по всей России», – сообщил генеральный директор «Исузу Рус» Фабрис Горлье.

Напомним, первая линия по сборке грузовиков Isuzu была открыта на территории Ульяновского автозавода в мае 2012 года. Сегодня предприятие в Ульяновске выпускает полную линейку грузовых автомобилей массой от 3 тонн. Благодаря запуску производства тяжелой серии совокупные мощности завода загружены на 100%, в 2017 году планируется выпустить 4300 машин. Грузовые автомобили собираются в Ульяновске с использованием как импортных, так и локализованных узлов и компонентов. В планах предприятия – дальнейшая локализации производства на территории Ульяновской области.

FAW планирует запуск на «Автоторе» второй модели

autostat.ru_23.05.2017

Китайский бренд FAW рассматривает возможность запустить на калининградском «Автоторе» вторую модель (в апреле было запущено промышленное производство Besturn X80 после 80 штук опытно-промышленной партии). Предположительно это произойдет в начале 2018 года.

«Эта модель не конкурирует ни с какими отечественными автомобилями, производимыми в стране, - рассказал журналистам председатель совета директоров «Автотор холдинга» Валерий Горбунов. – Скорее, она конкурирует с ввозимыми японскими автомобилями». Топ-менеджер также пояснил, что холдинг подписал с китайской компанией генеральное соглашение, в котором определено количество выпускаемых автомобилей: в ближайшей перспективе у FAW запланирован выход на производство 25 тысяч автомобилей. При этом речь идет о полном цикле и готовности подтягивать к основному производству выпуск компонентов.

Кроме всего прочего, FAW также изучает вопрос производства в Калининграде коммерческих автомобилей. «У них – очень хорошая линейка коммерческих автомобилей, - говорит Горбунов, - более того, они с этого начинали и развились достаточно серьезно...».

В зависимости от ситуации на рынке, «Автотор» готов оказать китайскому бренду еще более теплый прием: FAW может рассчитывать на отдельное строительство нового завода мощностью 50 тысяч. Вот что говорит по этому поводу основатель холдинга «Автотор» Владимир Щербаков: «Когда General Motors ушел, у нас половина их мощностей осталась свободна. И теперь нам нужно найти партнеров. Понятно, что мы можем говорить сейчас только о тех партнерах, с которыми уже что-то официально объявили...».

В случае успеха на рынке часть мощностей, оставшихся от GM, может быть демонтирована под новые задачи: нарастят локализацию в виде дополнительной сварки, дополнительных накопителей плюс китайские вложения – и получится китайский завод полного цикла на 50 тысяч автомобилей.

Как ранее сообщал «АВТОСТАТ», на «Автоторе» на 2017 год запланирован выпуск 500 – 600 автомобилей бренда FAW.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AEROSPACE INDUSTRY**

ОАК и китайская СОМАС открыли в Шанхае СП оператора широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета

rns.online_23.05.2017

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и Китайская корпорация гражданского авиастроения (СОМАС) открыли в Шанхае совместное предприятие China-Russia Commercial Aircraft International Corporation (CRAIC). CRAIC будет выполнять функцию оператора программы широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета нового поколения, который совместно создают российские и китайские самолетостроители, сообщили в ОАК.

Совместное предприятие открыли президент ОАК Юрий Слюсарь, вице-президент по гражданской авиации ОАК, президент ГСС Владислав Масалов, председатель совета директоров СОМАС Цзинь Цзанлун и президент СОМАС Хэ Дунфэн.

25 июня 2016 года в ходе встречи президента России Владимира Путина и председателя КНР Си Цзиньпина СОМАС и ОАК подписали соглашение о создании СП на принципах паритетности.

CRAIC выступает в качестве оператора программы, в сферу деятельности которого входит создание продукции, дизайн, производство, маркетинг, продажа, послепродажное обслуживание, консультирование, управление проектом по созданию широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета. В рамках СП создаются совет директоров и ревизионный комитет. Председателем совета директоров CRAIC станет Владислав Масалов, занимающий должности президента ГСС и вице-президента по гражданской авиации ОАК. Генеральным директором CRAIC по согласованию сторон станет Го Бочжи, который в СОМАС занимает должность директора программы широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета. Совет директоров СП будет представлен восемью членами, по четыре от каждой стороны.

CRAIC будет выбирать поставщиков на рыночных принципах, приглашая их к участию в тендере, отдавая предпочтение тем поставщикам, которые имеют богатый международный опыт, конкурентоспособны на рынке и готовы к разделению рисков для того, чтобы принять участие в программе. СП будет поощрять поставщиков к созданию совместных предприятий на территории стран — участниц проекта, а также к инвестированию в производство в России и Китае, отметили в ОАК. К настоящему моменту стороны разработали концепцию семейства широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов, определили предварительные характеристики воздушного судна. В базовой комплектации лайнер будет рассчитан на 280 мест с дальностью полета 12 тысяч километров.

Перспективы развития ракетно-космической отрасли обсудили на высшем уровне

i-mash.ru_23.05.2017

В понедельник 22 мая президент России Владимир Путин провел совещание, посвященное перспективам развития ракетно-космической отрасли.

Как стало известно "Коммерсанту", на нем было принципиально одобрен подход к возведению стартовых столов для семейства ракет-носителей типа «Ангара». Предполагается, что их количество на космодромах Плесецк и

Восточный будет сокращено в совокупности с четырех до двух, причем строительство старта на последнем будет вестись при помощи Минобороны. Так «Роскосмос» сможет уложиться в бюджет, оцененный примерно в 340 млрд руб.

В понедельник в открытой части совещания Владимир Путин предложил обсудить перспективы развития спутников дистанционного зондирования Земли (к 2020 году их группировка должна насчитывать не менее 15 аппаратов). «Можно подумать о дальнейшей коммерциализации этих услуг и расширении сервисов на внутреннем и на внешнем рынке», — подчеркнул президент.

Закрытая часть совещания была посвящена и другим темам, говорят два источника “Ъ” в космической промышленности. Одним из основных вопросов стало развитие инфраструктуры на космодромах Байконур, Плесецк и Восточный на период до 2025 года.

Предполагалось, что федеральная целевая программа (ФЦП) будет утверждена в конце 2015 года, но на специальном совещании у президента сроки были сдвинуты на 2016 год: маневр был связан со строительством второй очереди Восточного. Впоследствии сказались и денежные разногласия: первые варианты ФЦП оценивались экспертами в сумму около 1 трлн руб., но под давлением финансово-экономического блока правительства сумму сократили примерно на четверть. В своем последнем интервью “Ъ” Игорь Комаров признавал, что даже сокращенные параметры «не полностью вписываются в текущие возможности бюджета», но это «касается только периода 2017–2019 годов». Общая сумма программы, которую глава «Роскосмоса» называл в декабре 2016 года, должна была составить примерно 550 млрд руб. Из нее более 400 млрд руб. планировалось пустить на Восточный, а остальные средства — на реконструкцию и модернизацию объектов Байконура и военного космодрома Плесецк.

Однако в понедельник по итогам совещания Игорь Комаров сообщил, что ФЦП внесена в правительство: «Я думаю, что с лимитом финансирования мы готовы уложиться в объем порядка 340 миллиардов рублей». По его словам, «вероятна определенная оптимизация стартовых сооружений» и, кроме того, «благодаря этой программе будет обеспечено дальнейшее развитие наших отношений с Казахстаном и развитие совместных проектов». По сведениям “Ъ”, «определенная оптимизация» подразумевает отказ от строительства четырех стартовых столов для космического ракетного комплекса «Ангара»: в Плесецке и на Восточном будет размещаться по одному старту. Причем строительство стартового сооружения на Восточном будет вестись при помощи Минобороны, которое закладывало средства на возведение второй площадки в Плесецке. Таким образом, «Роскосмосу» удастся без серьезных потерь компенсировать сокращение объема ФЦП, а военные будут использовать его для выведения своих аппаратов. Вместе с тем, на совещании было принято решение отказаться от строительства на Восточном отдельного монтажно-испытательного корпуса для «Ангары» и космических аппаратов (будут использоваться уже построенные МИК для ракет «Союз-2» и МИК для спутников). В понедельник вице-премьер Дмитрий Rogozin сообщил, что все программы, которые запланированы на Восточном, изменений не претерпели. «К 2021 году мы планируем обеспечить пуск “Ангары”, поэтому стартовый стол строится. Уже после 25-го года мы уже должны будем обеспечить пуск “Ангары” уже с водородным блоком (будет создаваться на двигателе РД-0150.— прим.)», — подчеркнул вице-премьер. Площадка на Восточном, отметим, будет унифицирована и для «Ангары-А5П», и для «Ангары-А5В».

Отдельно с Владимиром Путиным обсуждалось ракетостроение. Так, президент поставил задачу ускорить разработку сверхтяжелой ракеты, создать которую первоначально планировалось в рамках Федеральной космической программы до 2025 года, однако из-за сокращения программы практически вдвое (примерно до 1,5 трлн руб.) проект был отложен на перспективу.

Отдельно поднималась тема проекта «Байтерек», подразумевающего реконструкцию стартового стола для проведения совместных российско-казахстанских пусков. «Мы планируем немедленно начать разработку ракеты среднего класса с расчетом на то, чтобы она была на рынке коммерческих услуг конкурентоспособна с самыми последними американскими разработками, чтобы не потерять этот рынок», — сказал вице-премьер. Он уточнил, что ее грузоподъемность составит примерно 17 тонн. По своим параметрам она будет максимально приближена к украинской ракете «Зенит», собиравшейся на «Южмаше», то есть для ее пуска на Байконуре не потребуется сооружать новый старт — достаточно будет модернизировать тот, с которого взлетали «Зениты». Сам проект ракеты, получившей название «Союз-5», станет частью работ по созданию сверхтяжелой ракеты.

"Аэрофлот" хочет взыскать с ГСС обещанные госсубсидии

i-mash.ru_23.05.2017

«Аэрофлот» обратился в Московский арбитражный суд с иском о взыскании с «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) 576 миллионов рублей. Речь идет о контракте, заключенном между компаниями в июле 2011 года, на поставку в лизинг десяти пассажирских авиалайнеров SSJ-100, сообщает газета «Ведомости» со ссылкой на источники, знакомые с ситуацией.

Первое слушание по делу, как указано на сайте суда, назначено на 6 июня. О том, что иск связан с поставкой SSJ-100, «Ведомостям» рассказали два человека, знакомых с содержанием документа. Согласно трехстороннему договору, заключенному между ГСС, «Аэрофлотом» и «ВЭБ лизингом», авиакомпания должна была получить субсидии из федерального бюджета на уплату лизинговых платежей за самолеты.

В случае, если госсубсидии не будут получены, что и произошло, их должен будет компенсировать производитель. ГСС согласилась на включение такого пункта в договор, так как очень хотела поставить «Аэрофлоту» эти самолеты, объясняет один из собеседников газеты.

В настоящее время «Аэрофлот» — крупнейший эксплуатант SSJ-100. На авиасалоне МАКС-2017 планируется заключить контракт на поставку еще 20 судов этого типа. В октябре 2012 года компания уже подавала иск к ГСС на 73,6 миллиона рублей. Причина, напоминают «Ведомости», осталась неизвестна, поскольку через три дня иск был отозван.

В конце апреля текущего года гендиректор авиакомпании Виталий Савельев заявил, что все авиаперевозчики продолжают наращивать парк судов. Ранее «Аэрофлот» был признан самым сильным брендом среди отечественных компаний по версии Brand Finance с индексом 88,8. Индекс оценивает влияние бренда на коммерческую и операционную деятельность.

Ведущие позиции «Аэрофлоту», среди прочих факторов, обеспечила высокая эффективность, долгосрочные инвестиции в продукт, а также ставка на цифровое развитие. Флот российского национального перевозчика — самый молодой в мире среди крупных авиакомпаний.

"Вертолеты России" провели переговоры по поставкам техники для пожарной службы Перу

i-mash.ru_23.05.2017

Департамент по пожаротушению Республики Перу заинтересован в приобретении многофункциональных вертолетов Ми-171 производства холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") для выполнения противопожарных и поисково-спасательных работ в горных районах страны.

В ходе переговоров, которые прошли в рамках 6-го международного салона оборонных технологий SITDEF-2017 (Лима, Перу) перуанские пожарные дали высокую оценку вертолетам Ми-171, отметив положительный опыт использования аналогичных машин в ВВС и авиации сухопутных войск страны, и выразили заинтересованность в высотном варианте данного вертолета.

Российской стороной была проведена презентация вертолета и сделаны необходимые консультации. Специалисты холдинга отметили, что особенностями высотного Ми-171 являются высотные двигатели BK-2500 со вспомогательной силовой установкой Safir, а также усиленная трансмиссия.

Кроме того, на вертолет можно установить водосливное устройство на 4000 литров и оборудование для эвакуации пострадавших из зон чрезвычайных ситуаций (спасательные лебедки, медицинское оборудование). Вертолет имеет высокую надежность, простоту эксплуатации и обслуживания, возможность применения в сложных климатических и географических условиях.

Вопрос о российско-индийском истребителе пятого поколения подвис в воздухе

i-mash.ru_22.05.2017

Индия пока не приняла окончательного решения по участию в совместной разработке с Россией истребителя пятого поколения FGFA, страну не устраивает высокая стоимость проекта.

Об этом сообщает индийский портал IndiaToday со ссылкой на правительственные источники. «Стоимость программы FGFA будет высокой. В то время как мы уже потратили около \$300 млн на предварительный этап проектирования, Россия требует \$6,7 млрд на затраты на разработку самолетов, которая выходит гораздо дороже, чем мы думали», — сообщил источник, пишет [RNS](#).

По словам источника издания, Индия планировала принять на вооружение только 12 истребителей, в то время как Россия «просит Индию купить 127 таких самолетов». Он добавил, что, вложив в разработку проекта еще \$6,7 млрд, Индия получит только четыре прототипа истребителей FGFA, и «ей придется заплатить по \$135 млн за каждый из 127 самолетов, которые будут готовы только после 2027–2028 годов».

«Общая стоимость проекта для ВВС Индии оценивается в \$24 млрд, что почти вдвое превосходит ту сумму, на которую рассчитывали военные, когда проект был инициирован», — говорится в сообщении. По словам источника, в стране был создан комитет, который должен рассмотреть вопрос целесообразности участия Индии в проекте. Комитет «уже представил свои доклады министру обороны Аруну Джетли по этому вопросу».

Смена географии поставок наших вертолётов

aviaport.ru_22.05.2017

Одной из наиболее заметных перемен последних лет стала смена географии поставок наших вертолётов. Взгляните на таблицу.

ВЫРУЧКА ПО МЕСТУ НАХОЖДЕНИЯ ЗАКАЗЧИКОВ, МЛН РУБ.	ЗА ГОД ПО 31.12.2016 Г.	ЗА ГОД ПО 31.12.2015 Г.	ЗА ГОД ПО 31.12.2014 Г.
Африка	87081	52682	6497
Российская Федерация	74406	63064	63464
Азия	41236	74509	72998
Прочие страны СНГ	4638	8684	1435
Америка	4 574	20 470	25 310
Европа	2 406	398	104
Прочие	19	165	34
Итого	214 360	219 972	169 842

Источник - консолидированная финансовая отчетность АО "Вертолёты России" за 2016 год.

Первое, что бросается в глаза - взлёт "чёрного" континента. За два последних года африканский вклад в выручку вырос более чем 13 раз и достиг отметки 40,6% от общего объёма. Азия, напротив, скатилась вниз более чем в 1,5 раза (с 33,9% до 19,2%), но сумела остаться в тройке. Российская Федерация убедительно занимает второе место - 34,7% (в 2015 году - 28,7%). Стабильность - признак вертолётной державы, которая так и должна поддерживать собственное вертолётостроение. Америка упала в 4,5 раза (с 9,3% до 2,1%), страны СНГ - почти вдвое. Европа, если и прибавила, но так и осталась в "аутсайдерах".

На первую "тройку" пришлось 94,5% выручки 2016 года (в 2015 году - 86,5%). Увеличение отрыва лидеров свидетельствует о сужении спектра географии поставок. Возможности для манёвра уменьшаются. Несмотря на взлёт Африки, признаков восстановления рынка в целом не наблюдается. Более того, африканские возможности роста жёстко ограничены плюс снижение развивающегося (парадокс) азиатского и американского рынков вызывают некоторую тревожность. На фоне сохранения общих объёмов выручки (снижение 2,2%), происходит достаточно резкое изменение географии наших поставок.

Даже в кризис рынок вертолётов не стоит на месте, он постоянно меняется. И здесь важно умение уловить

любые самые незначительные изменения ("дуновения") спроса. Рынок вертолётов - это живой и очень подвижный организм.

Страны ОДКБ договорились сотрудничать в сфере создания сети центров по ремонту вертолетов

aviaport.ru_23.05.2017

Страны - участницы Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) в рамках оборонной выставки "Милекс-2017" подписали рамочный договор о сотрудничестве в области создания сети центров по ремонту вертолетов российского производства. Об этом сегодня ТАСС рассказали в пресс-службе холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех).

"По итогам переговоров был подписан рамочный договор между предприятиями оборонно-промышленных комплексов государств - членов ОДКБ о сотрудничестве в области создания и развития сети сервисных центров по ремонту и техническому обслуживанию вертолетов российского производства на территории государств - участников ОДКБ", - сказали в холдинге.

В пресс-службе отметили, что взаимодействие в формате Организации Договора о коллективной безопасности обсуждалось в рамках делового совета при Межгосударственной комиссии по военно-экономическому сотрудничеству ОДКБ, который прошел во время выставки "Милекс-2017", проводившейся 20-22 мая в Минске.

Ранее директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Дмитрий Шугаев заявил, что РФ и Белоруссия обсуждают проект по созданию сервисных центров по обслуживанию техники ПВО, РЭБ и бронетанковой техники. Кроме того, по его словам, обсуждается проект по созданию совместного производства ручных противотанковых гранатометов.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Moody's улучшило прогноз роста ВВП России до 1,5%

kommersant.ru_22.05.2017

Международное рейтинговое агентство Moody's улучшило прогноз роста ВВП России в 2017 году до 1,5%. Об этом сообщает [«РИА Новости»](#) со ссылкой на доклад агентства. «Мы ожидаем постепенного восстановления потребления на фоне роста реальной заработной платы. Инвестиции, вероятно, будут продолжать отставать», — говорится в документе.

Агентство рассматривает увеличение объемов частного потребления и инвестиций в условиях более низких процентных ставок как залог стабильного экономического роста в России. «Мы ожидаем, что восстановление экономики продолжится в 2018 году», — пишет Moody's.

Среди факторов, которые, возможно, будут тормозить темпы восстановления российской экономики, агентство выделяет преобладание импорта над экспортом, а также структурные ограничения, такие, как демографическая ситуация.

Ранее [сообщалось](#), что министр экономики Максим Орешкин оценил возможный рост экономики России в 2% к концу 2017 года. Согласно прогнозам Минэкономки, пик роста ВВП —3,6% годовых — должен наступить в 2028 году.

Согласно данным [Росстата](#), рост ВВП составил в первом квартале 2017 года 0,5%.

Экономика развивающегося оптимизма

kommersant.ru_23.05.2017

Очередная порция статистики Росстата указывает на улучшение основных показателей внутреннего спроса в первом квартале и апреле 2017 года в годовом выражении. На фоне максимального с четвертого квартала 2012 года роста инвестиций и стабилизации оборота розницы отрицательную динамику показывают только реальные доходы граждан — они просели

на 7,6%, но и это во многом объясняется особенностями счета Росстата. Впрочем, неофициальные оценки указывают на то, что в апреле восстановление утратило прежние темпы.

Хотя в первом квартале и апреле 2017 года было меньше рабочих дней, чем год назад, основная часть данных Росстата, характеризующих внутренний спрос, оказалась лучше ожиданий. Увеличение инвестиций в первом квартале статистики оценили в 2,3% — максимум с четвертого квартала 2014 года, — а падение капитального строительства (на него приходится порядка половины капвложений) замедлилось с 5% в марте до 0,4% в апреле. "В 2016 году частные компании наращивали инвестиции, а государственные сокращали. В 2017 году последние перестали сокращать капвложения, что объясняет выход инвестиций в положительную зону", — говорит глава Центра макроэкономических исследований Сбербанка Юлия Цепляева.

Слабая динамика строительства наряду с ростом инвестиций может свидетельствовать о сдвиге в структуре капвложений в пользу машин и оборудования. Это подтверждает и индекс предложения инвесттоваров ЦМАКП — он увеличивался в среднем на 0,7% за месяц в первом квартале с учетом сезонности и на 0,9% в апреле. "Восстановление предложения инвесттоваров опирается в основном на рост импорта (машин и оборудования. — "Ъ"), стимулируемый укреплением рубля. После продолжительной стагнации в последние два месяца наметился слабый рост предложения стройматериалов, но предложение отечественных машин и оборудования продолжает стагнировать", — указывают в ЦМАКП.

О продолжении роста капвложений свидетельствует и статистика банковского кредитования компаний: после сокращения в течение всего первого квартала в апреле объем кредитов, выданных нефинансовому сектору, увеличился на 1% с учетом валютной переоценки, "в первую очередь за счет кредитования крупных компаний", в то же время их депозиты снизились на 0,2%, сообщил ЦБ. Впрочем, при сохранении интенсивности роста инвестактивности, сложившейся с начала года, преодоление кризисного спада — выход на уровень 2013 года — состоится лишь во втором квартале 2019 года, добавляют аналитики ЦМАКП.

Помимо улучшения динамики инвестиций Росстат сообщил о переходе оборота розницы к стагнации — после постоянного падения с декабря 2014 года. В первую очередь улучшились продажи непродовольственных товаров (квартир и автомобилей). Это происходило на фоне снижения уровня безработицы с 5,4% в марте до 5,3% в апреле при увеличении реальных зарплат на 2,5% против 3,2% в марте (1,5% по предыдущей оценке Росстата) на фоне резкого замедления инфляции.

Единственным слабым местом апрельской статистики оказались данные о реальных доходах граждан, которые снизились на 7,6% против 2,5% в марте. Игорь Поляков из ЦМАКП объясняет такое падение набором факторов: продолжением падения доходов от предпринимательской деятельности, поступлений от владения активами (в силу снижения ставок, доходности вкладов и дивидендов), а также особенностями счета доходов Росстата, который считает их от расходов. Дело в том, что в апреле 2016 года домохозяйства резко гасили кредиты, а в апреле 2017 года — нарастили их на 1% за счет ипотеки, что увеличило счет задолженности и снизило статистику доходов.

Дмитрий Полевой из банка ING считает, что улучшение годовой статистики укладывается в рамки официальных прогнозов, с чем соглашаются и аналитики Capital Economics. Между тем оценки Росстата с учетом сезонности свидетельствуют: объем строительства в апреле был на 10% меньше, реальных доходов — на 12% меньше, а розницы — на 14% меньше среднемесячных значений 2014 года. А по оценкам ЦМАКП, наметившийся в первом квартале разгон остановился. Если среднемесячные темпы прироста частного потребления в первом квартале составляли 0,6%, то в апреле — минус 0,2%, динамика реальной зарплаты также ухудшилась — с 0,5% до минус 0,6%.

S&P назвало старение населения риском для кредитоспособности России

rns.online_23.05.2017

Старение населения и нагрузка на пенсионную систему несет в себе риски для кредитоспособности России в долгосрочной перспективе, сообщил старший директор направления «Суверенные рейтинги» S&P Global Ratings Фрэнк Гилл. В группе риска также Украина, Аргентина и Бразилия.

«Долговременное влияние на кредитоспособность России оказывает такой фактор, как старение населения и его воздействие на бюджетную позицию государства. Мы видим, что Бразилия, Россия, Аргентина и Украина — это

те страны, которые особенно чувствительны к этому параметру с учетом демографической ситуации. Быстро стареющее население и уже значительный процент престарелого населения», — пояснил он.

Он отметил, что данный фактор немаловажен и для стран с развитой экономикой, таких как Испания и Германия. «Это требует, конечно, поддержки из бюджета», — добавил Гилл.

При этом, по данным S&P, Украина начала работу над снижением коэффициента иждивенчества: «...В нашем анализе для Украины мы также учитывали последние предложения по реформе пенсионной системы, которая сейчас рассматривается правительством, в том числе повышение пенсионного возраста. Украина усиленно работает над тем, чтобы снизить коэффициент иждивенчества», — пояснил Гилл.