

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **RAILWAY INDUSTRY**

ФГК осталась со штрафом
kommersant.ru_25.05.2017

Завод «ТихвинСпецМаш» прошел сертификацию по ISO 9001 на соответствие системы менеджмента качества
gudok.ru_25.05.2017

На БАМе начал работу новый сервисный центр завода «Уральские локомотивы»
gudok.ru_25.05.2017

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

Чистая прибыль «Алросы» по МСФО в I квартале сократилась вдвое — до 22,7 млрд рублей
rns.online_25.05.2017

Через пять лет в России появятся собственные корабли типа "Мистраль"
i-mash.ru_25.05.2017

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

Fitch улучшило прогноз по рейтингу Evraz до «стабильного»
rns.online_25.05.2017

Опытный образец импортозамещающего каната БМК отработал двойной срок
metallinfo.ru_26.05.2017

Трубную продукцию ТМК можно приобрести "в три клика"
metallinfo.ru_25.05.2017

БМК "Красный Октябрь" повышает эффективность работы
metallinfo.ru_25.05.2017

Группа НЛМК предоставит гарантию на прокат с полимерным покрытием сроком до 35 лет
metallinfo.ru_25.05.2017

Директор ФРТП - об основных трендах российской трубной промышленности
metallinfo.ru_25.05.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AUTOMOTIVE INDUSTRY**

Воробьев рассказал, когда Mercedes выпустит первый автомобиль на подмосковном заводе
gazeta.ru_25.05.2017

Грузовая перезагрузка: Россия и Белоруссия могут создать совместные автомобильные холдинги
rt.com_25.05.2017

Глава Ford Sollers Марк Овенден перейдет на новую должность в Ford
rns.online_25.05.2017

Nissan отзывает 42 тыс. автомобилей Almera в России из-за дефекта сборки
rns.online_25.05.2017

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AEROSPACE INDUSTRY**

Польские специалисты научат иракцев ремонтировать российскую технику
ria.ru_26.05.2017

«Вертолеты России» планируют подписать контракт об открытии сервисного центра в Азербайджане в конце лета
rns.online_25.05.2017

«Вертолеты России» поставят ГТЛК более 60 медицинских вертолетов
rns.online_25.05.2017

Новый гражданский вертолет Ка-62 совершил первый полет
rns.online_25.05.2017

«Вертолеты России» локализуют партнерские производства в «Титановой долине»
rns.online_25.05.2017

«Вертолеты России» и «Ютэйр» будут совместно продвигать вертолет Ми-171А2 в России и за рубежом
rns.online_25.05.2017

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА **ECONOMIC POLICY**

Повышение МРОТа до прожиточного минимума «обелит» зарплаты
izvestia.ru_26.05.2017

Минфин выступил против закрепления максимального уровня обязательных платежей в казну
izvestia.ru_26.05.2017

Орешкин исключил повторение в России кризисов по модели 2008 и 2014 годов
rns.online_25.05.2017

Таможня двинулась навстречу бизнесу
kommersant.ru_26.05.2017

НИОКР **R&D**

Аэрокосмический кластер Самарской области собирает стартапы со всей России
niasam.ru_25.05.2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**ФГК осталась со штрафом**

kommersant.ru_25.05.2017

Арбитражный суд Москвы согласился с Федеральной антимонопольной службой, которая оштрафовала Федеральную грузовую компанию на 300 тыс. руб. за нарушение поведенческих условий при аренде вагонов «УВЗ-Логистик». Сейчас ФАС рассматривает еще одно дело против ФГК, касающееся завышения цен на вагоны для перевозки минерально-строительных грузов.

Московский арбитраж признал законность штрафа Федеральной антимонопольной службы (ФАС) к Федеральной грузовой компании (ФГК, входит в ОАО РЖД) за неисполнение предписания по сделке с «УВЗ-Логистик», сообщило ведомство в четверг. В феврале ФАС оштрафовала ФГК на 300 тыс. руб. В ФГК не стали говорить, будут ли оспаривать судебное решение.

В марте прошлого года ФГК взяла в аренду полувагоны, принадлежащие «УВЗ-Логистик», ФАС дало разрешение на сделку, но с поведенческими условиями. В октябре служба возбудила против ФГК административное дело из-за жалоб липецких производителей стройматериалов «Хмелинецкий карьер» и «Ольшанский карьер», входящих в «Руснерудпром» Ольги Поляковой. Компании обвинили ФГК в росте ставки аренды полувагонов в апреле—июне 2016 года вдвое год к году. В ФАС считают, что ФГК повысила арендные ставки и предварительно не уведомила об этом регулятора.

Поведенческие условия были выданы, поскольку ФГК полностью принадлежит ОАО РЖД и входит с ним в одну группу лиц, отмечают в антимонопольном ведомстве. С учетом доминирующего положения ОАО РЖД ФАС посчитала, что монополия и ФГК могут контролировать предоставление вагонов, взятых в аренду у «УВЗ-Логистик», в том числе операторам-конкурентам. Поэтому, согласно поведенческим условиям, при повышении среднеквартальной цены аренды вагонов год к году более чем на 7,5% ОАО РЖД и ФГК должны были минимум за 15 дней предоставить ФАС экономическое обоснование. Компании также были обязаны направлять в службу обоснование в случае любого роста цен выше уровня, установленного на соответствующие услуги в тарифном прейскуранте.

В ФГК с претензиями ФАС не были согласны и заявляют, что каждые 15 дней направляли в ФАС исчерпывающую информацию обо всех перевозках с указанием контрагентов и экономическим обоснованием изменения цен (см. "Ъ" от 25 октября).

ФАС рассматривает сейчас еще одно дело в отношении ФГК и ОАО РЖД. В ноябре 2016 года ведомство заподозрило компании в установлении монополично высокой цены на предоставление полувагонов под минерально-строительные грузы. По информации ФАС, с января по август 2016 года рост стоимости услуг ФГК в этом сегменте составил «до 38%» (см. "Ъ" от 19 ноября). В феврале на оператора пожаловался Артур Парфенчиков, занимавший тогда пост временно исполняющего обязанности губернатора Карелии. В своем письме к главе ФАС Игорю Артемьеву он просил обратить внимание на возникшие в регионе проблемы с вывозом щебня, которые, по мнению губернатора, могли появиться в том числе из-за политики ФГК. В апреле ФАС сообщила, что привлекла к делу против ОАО РЖД и ФГК в качестве заявителей правительство Карелии, «Мосэнерго», ОГК-2, ТГК-1, «Хмелинецкий карьер» и «Промнерудтранс». ФГК же в конце апреля направила встречную жалобу в ФАС и потребовала возбудить антимонопольное дело против «Промнерудтранса» за «координацию экономической деятельности» (см. "Ъ" от 20 апреля).

Завод «ТихвинСпецМаш» прошел сертификацию по ISO 9001 на соответствие системы менеджмента качества

gudok.ru_25.05.2017

АО «ТихвинСпецМаш», входящее в железнодорожный холдинг НПК «Объединенная Вагонная Компания», успешно прошло процедуру сертификации на соответствие системы менеджмента качества предприятия требованиям международного стандарта ISO 9001:2015 и межгосударственного стандарта ГОСТ Р ИСО 9001-2015, сообщает пресс-служба НПК «ОВК».

Сертификация является подтверждением того, что на предприятии создана система менеджмента, управленческие, обеспечивающие и производственные процессы которой соответствуют требованиям стандарта ISO 9001. В ходе сертификации были подвергнуты аудиту процессы контроля качества продукции, блоки управления персоналом, инфраструктурой и производственной средой, метрологическое обеспечение, деятельность по закупкам материалов и комплектующих.

Кроме того, «ТихвинСпецМаш» готовится пройти аудит на соответствие требованиям международного стандарта железнодорожной промышленности IRIS.

Руководитель Российского отделения органа по сертификации DQS Михаил Залунаев подчеркнул, что ISO 9001 является универсальным стандартом построения системы менеджмента качества, которым руководствуются в своей работе сотни тысяч предприятий по всему миру. По его словам, «ТихвинСпецМаш» успешно прошел аудит качества и вслед за Тихвинским вагоностроительным заводом и «ТихвинХимМашем», также входящими в холдинг «Объединенная Вагонная Компания», поддержал уже сложившуюся управленческую практику вагоностроительных предприятий ОВК.

На БАМе начал работу новый сервисный центр завода «Уральские локомотивы» gudok.ru_25.05.2017

Новый региональный сервисный центр завода «Уральские локомотивы» открылся на Восточно-Сибирской железной дороге, где с октября 2016 года эксплуатируется первый магистральный грузовой электровоз переменного тока 2ЭС7, сообщила пресс-служба Группы «Синара».

«С момента открытия регионального центра сервисное обслуживание и сопровождение электровоза в эксплуатации выполняют специалисты предприятия», — говорится в сообщении.

На участке Тайшет — Северобайкальск — Таксимо Байкало-Амурской магистрали (БАМ) 2ЭС7 провёл более 60 пар поездов, половина из которых тяжелые — с массой свыше 5 тыс. тонн. Максимальный вес поезда, проведенного на участке с горным профилем, составил 6377 тонн.

Участок, на котором эксплуатируется 2ЭС7, характеризуется сложным профилем пути со значительным изменением крутизны уклонов, перевальными участками, кривыми малого радиуса, перепадами температур в диапазоне от плюс 50 градусов до минус 50 градусов, большим количеством осадков. «Несмотря на это, 2ЭС7 без замечаний прошел расстояние в 150 тыс. км до первого планового текущего ремонта. Успешное завершение всех работ показало стопроцентную готовность регионального центра в Северобайкальске к проведению сервисного обслуживания и плановых видов ремонта. После проведения технического обслуживания 2ЭС7 готов к проведению испытаний на новых полигонах эксплуатации. Уже в мае 2017 года «переменник» от «Уральских локомотивов» ждут тягово-энергетические испытания при перевозке грузовых поездов массой 6-6,3 тыс. тонн на участке Тайшет — Междуреченск, проводимые по запросам руководства Дирекции тяги, Дирекции по движению ОАО «РЖД», Красноярской и Западно-Сибирской железных дорог», — говорится в сообщении.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Чистая прибыль «Алросы» по МСФО в I квартале сократилась вдвое — до 22,7 млрд рублей

rns.online_25.05.2017

Чистая прибыль «Алросы» по МСФО по итогам I квартала 2017 года сократилась в 2,1 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 22,68 млрд руб., следует из сообщения алмазодобывающей компании. В I квартале 2016 года этот показатель составил 49,89 млрд руб.

Выручка «Алросы» за отчетный период сократилась на 17% в годовом выражении — до 84,8 млрд руб. Показатель EBITDA составил 35,2 млрд руб.

Через пять лет в России появятся собственные корабли типа "Мистраль"

i-mash.ru_25.05.2017

Минобороны анонсировало создание аналога кораблей типа "Мистраль" к 2022 году.

В госпрограмме вооружения на 2018-2025 годы заложено строительство универсальных десантных кораблей типа аналогичного типу "Мистраль". Производство вертолетоносцев планируется в 2022 году, сообщил заместитель министра обороны Юрий Борисов на выставке HeliRussia-2017.

На строительство вертолетоносца нужно, как правило, четыре года. "Думаю, да, где-то так (в 2022 году)", - передает его слова РИА Новости.

В июле 2016 года сообщалось, что ВМФ России подготовил техническое задание на разработку вертолетоносца. Ранее, французские УДК типа "Мистраль", которые предназначались России, были проданы Египту.

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

Fitch улучшило прогноз по рейтингу Evraz до «стабильного»

rns.online_25.05.2017

Международное рейтинговое агентство Fitch улучшило прогноз по рейтингу транснациональной компании Evraz с «негативного» до «стабильного», говорится в материалах агентства.

Агентство подтвердило долгосрочный рейтинг дефолта эмитента Evraz на уровне «BB-», а также долгосрочный рейтинг дефолта эмитента ПАО «Распадская» на уровне «B+», после чего агентство отозвало рейтинги Evraz plc и ПАО «Распадская» по коммерческим причинам.

«Стабилизация прогноза для всех рейтингов компании последовала за быстрым по сравнению с ожиданиями Fitch сокращением доли заемных средств, что стало возможным благодаря лучшей ценовой конъюнктуре стали и коксующегося угля, а также тому, что мы воспринимаем как сильную приверженность руководства к уменьшению абсолютного уровня долга», — говорится в сообщении.

Опытный образец импортозамещающего каната БМК отработал двойной срок

metallinfo.ru_26.05.2017

Белорецкий металлургический комбинат (АО «БМК», входит в Группу «Мечел») успешно испытал опытный образец экскаваторного каната с защитным полимерным покрытием. Канат отработал в два раза дольше, чем его аналог без покрытия. Тесты прошли в рамках импортозамещающего проекта по производству многопрядных стальных канатов БМК, реализуемого при поддержке Фонда развития промышленности РФ. Начать выпуск продукции планируется в 2019 г.

По проекту БМК планирует производить износостойкие канаты с полимерным покрытием для использования в грузоподъемной технике, механизмах подвесных мостов, угольной и горнорудной промышленности, газонефтедобыче, рыболовстве, судоходстве. Сегодня в России отсутствует технологическая возможность производства этой продукции.

В качестве опытного образца был испытан шестипрядный канат диаметром 39 мм с полимерным покрытием, нанесенным компанией-подрядчиком (по проекту планируется производить канаты с большим количеством прядей и покрытием, нанесенным непосредственно на комбинате).

Тестовый образец был установлен на подъемный механизм ковша экскаватора на Пугачевском карьере (входит в ООО «Мечел-Материалы») и отработал двойной срок в отличие от аналогичных канатов без полимерного покрытия. Опытный полимер, нанесенный на все части каната, хорошо показал себя в работе при низких уральских температурах до -42°C , защитил канат от абразивного воздействия частиц породы и трения в механизмах и существенно продлил срок его эксплуатации.

«Подбор полимерного покрытия, технология его нанесения на канаты разных диаметров – трудоемкий процесс. Готовой формулы полимера отечественного производства нет. Идем экспериментальным путем. Испытания образца показали отличный результат, в ближайшее время совместно со специализированным институтом мы продолжим работу над составом полимера для канатов больших диаметров – от 57 мм», – отметил генеральный директор АО «БМК» Виктор Камелин.

Параллельно с отработкой технологии производства подготавливается площадка для размещения нового оборудования: канатной машины, экструзионной линии для нанесения полимера на канат. Заключен контракт на приобретение канатной машины, которую немецкая компания поставит на комбинат в первом квартале 2018 г.

Сегодня БМК производит многопрядные канаты различного назначения диаметром до 25 мм без покрытия. Реализация проекта позволит комбинату свивать нераскручиваемые канаты с 6-12 прядями диаметром от 22 до 90 мм и наносить полимерное покрытие для повышения прочности. Эта продукция заменит импортные аналоги на отечественном рынке. Стоимость проекта – 510,6 млн рублей, заем ФРП составит 50% – 255,3 млн рублей.

Трубную продукцию ТМК можно приобрести "в три клика"

metallinfo.ru_25.05.2017

Представители Трубной Металлургической Компании (ТМК) приняли участие в 7-й Общероссийской конференции «Стальные трубы: производство и региональный сбыт», организованной ИСС «Металлоснабжение и сбыт» при поддержке Российского союза поставщиков металлопродукции (РСПМ), ТМК и других российских производителей труб.

На конференции присутствовали более 120 представителей компаний и предприятий трубного рынка России и стран СНГ. Участники обсудили актуальные для отрасли темы, в том числе текущую ситуацию в потребляющих отраслях, ценовую конъюнктуру и влияние этих факторов на структуру и качество трубного рынка. Также были рассмотрены вопросы сбыта трубной продукции, взаимоотношений между производителями и металлоторговыми компаниями, новые стратегии дистрибуции.

С докладом на конференции выступил директор по региональному сбыту ТМК Олег Маларщиков. Он сообщил о результатах деятельности компании за первый квартал 2017 г., свидетельствующих о наметившейся положительной динамике. Также Олег Маларщиков презентовал на конференции новый канал продаж ТМК – электронную торговую площадку, запуск которой планируется в ближайшее время. Современный on-line сервис ориентирован на российский рынок и предоставляет его участникам возможность приобрести трубную продукцию «в три клика» - от заказа до доставки любого сортамента и в любых объемах.

Во второй день работы форума участники посетили Волжский трубный завод, входящий в ТМК, где ознакомились с производством бесшовных труб в трубопрокатном цехе №3.

ВМК "Красный Октябрь" повышает эффективность работы

metallinfo.ru_25.05.2017

По итогам апреля средняя месячная зарплата работников ВМК "Красный Октябрь" составила 34 087 руб, что на 9,3% выше среднего показателя января этого года. Согласно официальным данным, опубликованным на сайте volgastat.gks.ru, в 2016 г. среднемесячная заработная плата на одного работающего в Волгоградской области составила 25 739 руб.

Данные достижения металлургического комбината стали следствием проведения комплекса работ по техническому перевооружению оборудования, в частности введения в марте 2017 г. в эксплуатацию дуговой электросталеплавильной печи ДСП-200 №5 с усовершенствованной системой управления. После проведенной модернизации были существенно улучшены технические характеристики печи: время плавления стали сократилось на 20-30%, а количество суточных плавов увеличилось более чем на 10%.

В результате проведенных мероприятий удалось существенно оптимизировать управление выплавкой стали. Объем выплавки стали в апреле 2017 г. на 14% больше, чем в апреле 2016 г. Показатели по производству готового проката также увеличились на 6%, из которых на 25,1% выросло производство готового проката из нержавеющей стали. В свою очередь, производительность труда возросла на 13% в тоннах на одного работающего, и на 25% в стоимостном выражении.

Группа НЛМК предоставит гарантию на прокат с полимерным покрытием сроком до 35 лет

metallinfo.ru_25.05.2017

Группа НЛМК, международная сталелитейная компания с активами в России, США и странах Евросоюза, для улучшения клиентского сервиса начинает предоставлять гарантии сроком от 10 до 35 лет на сохранение декоративных и защитных свойств полимерного покрытия. Гарантия долговечности полимерного покрытия распространяется на прокат производства Липецкой площадки, изготовленный с применением полиэфирных, полиуретановых и поливинилиденфторидных эмалей, нанесенных на горячеоцинкованный прокат.

«Технологии НЛМК позволяют гарантировать исключительное качество и долговечность свойств проката, что особенно важно в российских климатических условиях. Гарантия качества продукции НЛМК дает нашим клиентам дополнительное конкурентное преимущество, а потребителям - уверенность в высоком качестве продукции», - прокомментировал вице-президент по сбыту Группы НЛМК Илья Гущин.

НЛМК выпускает прокат с полимерным покрытием на оцинкованной основе с массой защитного цинкового покрытия от 140 до 275 г/м². Такие параметры обеспечивают лучшие эксплуатационные характеристики, чем у преобладающего на рынке окрашенного проката с массой цинка 100 г/м² и ниже.

Строгое соблюдение технологии позволяет компании гарантировать долговременное сохранение декоративных свойств изделия: отсутствие отслоения, шелушения, растрескивания покрытия, неравномерного изменения цвета покрытия, а также его защитных свойств, отсутствие сквозной коррозии. В зависимости от категории покрытия («Стандарт», «Стандарт +», «Премиум», «Премиум +»), условий климата и эксплуатации, гарантийный срок сохранности декоративных свойств составляет от 10 до 25 лет, защиты от коррозии – от 22 до 35 лет.

Металлопрокат с различными видами лакокрасочных покрытий широкой цветовой гаммы применяется для изготовления профилированного листа, кровельной черепицы, фасадных систем, корпусов электробытовой техники, приборов и т.д. Основными потребителями такого проката являются компании строительной индустрии, которым НЛМК поставляет более 95% всего производимого металла с полимерным покрытием. Доля НЛМК на российском рынке проката с полимерным покрытием по итогам 2016 года оценивается в 24%.

НЛМК является крупнейшим в России производителем проката с полимерным покрытием. На долю компании приходится около 40% производства данного вида металлопродукции в стране. НЛМК обладает более чем двадцатилетним опытом развития технологий производства оцинкованного проката с широким спектром полимерных покрытий. Компания производит окрашенный прокат шириной до 1850 мм с гладким и текстурированным полиэфирным, полиуретановым и ПВДФ покрытием широкой цветовой гаммы. Основные производственные мощности группы НЛМК по выпуску проката с полимерными покрытиями (производительностью около 600 тыс. т в год) расположены на липецкой производственной площадке. Группа НЛМК также выпускает прокат с полимерными покрытиями на заводе NLMK Strasbourg (Франция)

Директор ФРТП - об основных трендах российской трубной промышленности

metallinfo.ru_25.05.2017

Директор Фонда развития трубной промышленности (ФРТП) Игорь Малышев принял участие в работе 8-й Международной конференции «Стальные трубы: производство и региональный сбыт», которая прошла 18 и 19 мая в Волгограде и Волжском. Игорь Малышев рассказал о реализуемых сегодня проектах российских трубных компаний по созданию принципиально новых продуктов на основе научно-технических разработок и исследований для конкретных клиентов.

«Ведущие трубные компании, такие как ОМК, ТМК и Группа ЧТПЗ, ранее внедрив передовые технологии и современное оборудование по выпуску широчайшего сортамента стальных труб, сосредоточились на дальнейшем повышении в своем портфеле заказов доли продукции премиум-класса с более высоким качеством и доходностью», - пояснил директор ФРТП. В ТМК, например, такой процесс называют импортоопережением.

Среди проектов, нацеленных на импортоопережение, можно перечислить разработки для топливно-энергетического комплекса высокодеформируемых труб для сейсмоактивных районов и районов вечной мерзлоты и отводов холодного гнутья, изготовленных из них, а также труб и соединительных деталей для трубопроводов «Газпрома» с повышенной устойчивостью к сероводородному растрескиванию. Вместе с тем в составе трубных компаний сегодня появляются нефтесервисные дивизионы и трубные базы в ответ на потребность ТЭК в услугах по хранению и ремонту труб, подземного оборудования для скважин и др.

Импортоопережение останется основным трендом в трубной промышленности в 2017 году. Среди других главных тенденций трубной отрасли на краткосрочную перспективу – умеренное снижение спроса на трубы большого диаметра (ТБД), обострение конкуренции на рынке электросварных труб малого и среднего диаметра в связи с увеличением избыточных мощностей, ограничение применения бывших в употреблении труб, отметил Игорь Малышев.

«Российские трубные компании продолжают поставлять трубы на крупнейшие трубопроводные проекты «Газпрома», прежде всего на «Северный поток – 2» и «Силу Сибири», однако спрос на ТБД на российском рынке в ближайший год будет снижаться, - прокомментировал директор ФРТП. - При этом в 2017 году уровень отгрузки ТБД отечественными трубными компаниями сохранится на уровне 2016 года, учитывая поставки на экспорт. Прогноз на среднесрочную перспективу зависит от многих факторов, в том числе политических».

Значительный потенциал роста спроса на трубы до конца года возможен при модернизации сетей тепло- и водоснабжения, а также при условии целенаправленной поддержки государством инвестиционных проектов, способных реализовать импортозамещение по технологическим направлениям, включенным Минпромторгом России в соответствующие планы, резюмировал директор ФРТП. Наибольший интерес среди участников конференции вызвали поднятые в докладе Игоря Малышева вопросы создания избыточных мощностей, а также необходимости ограничения применения бывших в употреблении труб в строительстве и ЖКХ.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Воробьев рассказал, когда Mercedes выпустит первый автомобиль на подмосковном заводе

gazeta.ru_25.05.2017

Губернатор Подмосковья Андрей Воробьев в ходе «Прямого разговора» на телеканале **<360>** выразил надежду, что в 2019 году первая машина уже сойдет с конвейера завода Mercedes-Benz в подмосковном индустриальном парке «Есипов».

«На питерском форуме мы еще раз будем это обсуждать, чем мы, регион, сможем помочь ведущему концерну. Для нас очень важно, чтобы все свершилось в срок и в 2019 году первая машина уже выехала бы с завода», — сказал Андрей Воробьев.

Грузовая перезагрузка: Россия и Белоруссия могут создать совместные автомобильные холдинги

rt.com_25.05.2017

Москва и Минск готовы вернуться к идее создания крупных совместных машиностроительных холдингов, производящих грузовые автомобили. Подобный проект уже рассматривался в 2011 году, но был заморожен. По данным источника RT в Совете министров Белоруссии, эта тема должна обсуждаться на Высшем госсовете Союзного государства, который состоится в конце июня нынешнего года в Москве. Пока же белорусское правительство объявило о многомиллиардных инвестициях в автомобильные заводы страны. Насколько перспективной окажется межгосударственная инициатива и почему в её реализации Александр Лукашенко очень рассчитывает на китайские средства — разобрался RT.

Миллиардные инвестиции

Открывшийся в Минске Белорусский промышленный форум в первый же день принёс несколько сенсаций. Главная из них — объявленные планы белорусского правительства инвестировать несколько миллиардов долларов в главные машиностроительные предприятия страны.

По словам вице-премьера правительства Белоруссии Владимира Семашко, прежде всего планируется вложить \$500 млн в развитие Минского автомобильного завода. Если три года назад МАЗ выпускал 24 тыс. автомобилей в год, то прогноз на этот год — не более 11 тыс. «Есть инвестиционные программы, сейчас мы решаем проблемы с источниками финансирования — будем развивать предприятие», — пояснил Семашко.

Недавно аналогичным образом было вложено \$800 млн в программу развития БелАЗа — производителя самых больших грузовиков в мире. «Мы полностью закрыли потребность мирового рынка в нашей номенклатуре. Причём доля БелАЗа на мировом рынке (карьерных самосвалов. — *RT*) растёт и сейчас составляет почти 30%, — рассказал вице-премьер. — Мы создали всю линейку техники от 25 до 400 тонн грузоподъёмности. И первыми в мире сделали беспилотные самосвалы».

Ещё более впечатляющие цифры грядущих вложений в машиностроение привёл министр промышленности Белоруссии Виталий Вовк. По его словам, стратегия развития машиностроения страны на 2017—2020 годы предусматривает вложение в отрасль 17,5 млрд белорусских рублей (\$9,45 млрд). Эти огромные для белорусской промышленности деньги будут распределены между ключевыми предприятиями машиностроительной сферы.

Например, холдинг «Автокомпоненты-БАТЭ» получит на модернизацию производства инвестиции в объёме \$480 млн. Производителям автокомпонентов и коммунальной техники — холдингам «Амкодор» и «Салео» — на расширение производства направят \$2,1 млрд — правда, эти вложения растянутся на 14 лет. БелАЗу и входящему в тот же холдинг «Кузлитмашу» Минпромом будет выделено финансирование в размере \$234 млн на развитие производства самосвалов грузоподъёмностью от 90 до 450 тонн и другие проекты.

Отдельная тема — сельскохозяйственная техника. На Минском тракторном заводе (МТЗ) проводится глубокая модернизация. Предприятие получит \$1,1 млрд, благодаря которым МТЗ должен начать выпускать качественную и современную технику по приемлемым ценам.

«На «Гомсельмаше» в ближайшем будущем планируют создать совместно с частными предприятиями весь ряд техники для возделывания и обработки земли», — рассказал министр промышленности. На это гомельскому гиганту понадобится \$645 млн. В холдинге «Белорусская металлургическая компания» также обсуждается ряд новых проектов, главной целью которых станет обеспечение Белоруссии основными компонентами металлургии. Для выполнения этой задачи в предприятие инвестируют \$1,1 млрд в период до 2030 года.

Неожиданные планы белорусского правительства *RT* прокомментировал известный в стране промышленный эксперт Валентин Лопан, много лет проработавший на МАЗе. «Если говорить, в частности, об автопроме, то в дружественной нам России вложения денег в эту отрасль из государственного бюджета ежегодно в объёме не менее \$1 млрд — это уже не планы а регулярная практика, — говорит эксперт. — Делается это через разные механизмы, которые давно описаны в деловой прессе. По этой причине непонятно, решат ли эти грандиозные и амбициозные планы белорусского правительства какие-то вопросы конкуренции на рынке России (а других рынков для белорусской промышленности что-то пока по-прежнему не просматривается). И самый главный вопрос: а где взять эти деньги?»

Специалисты объяснили корреспонденту *RT*, чем объясняются столь масштабные финансовые вложения в белорусские машиностроительные предприятия.

«Для белорусского правительства такие мегаинвестиции — это последняя отчаянная попытка вытянуть на уровень современного мира советские предприятия, безнадёжно устаревшие за последние 25 лет. Это промышленные гиганты, мощности которых для белорусского рынка многократно избыточны, но продукция которых востребована только в бывшем СССР и самых бедных странах мира, — выразил своё мнение *RT* экономический эксперт гражданской кампании «Наш дом» Андрей Аксёнов. — Проблема в том, что белорусские власти просто не могут избавиться от таких промышленных гигантов, как МАЗ или тот же «Гомсельмаш». <...> Закрывать их — будет резкий рост безработицы и социальный взрыв. Продать частным инвесторам — так никто не хочет покупать настолько устаревшие предприятия, да ещё и с многочисленными социальными обременениями. Вот и остаётся модернизировать за государственный счёт, надеясь, что дальше они или уже как-нибудь сами выплывут, или объединятся с российскими коллегами».

Возврат к интеграционным проектам

30 июня в Москве состоится Высший государственный совет Союзного государства России и Белоруссии, в ходе которого планируется встреча президентов и премьеров двух стран. Что они будут обсуждать — вопрос весьма интересный.

По данным источника RT в Совете министров Республики Беларусь, в конце июня в Москве будет обсуждаться реализация трёх новых крупных интеграционных проектов в сфере экономики, а сейчас правительства двух стран эти проекты готовят. Известно, что речь идёт о предприятиях нефтехимии и машиностроения. Что касается формы взаимодействия, то, как говорят в Совете министров Белоруссии, «это может быть обмен активами, покупка акций, допэмиссия акций и другие механизмы».

Однако на самом деле новые интеграционные проекты — это, скорее, возврат к прежним инициативам. На протяжении 2011—2014 годов Белоруссия и Россия вели работу по пяти масштабным интеграционным промышленным проектам. Их лично курировали отвечающие за промышленность вице-премьеры двух стран — Владимир Семашко и Аркадий Дворкович. Речь тогда шла о создании холдинга «РосБелавто» (предполагалось, что он объединит МАЗ и КамАЗ), а также о слиянии белорусского электронного холдинга «Интеграл» и корпорации «Российская электроника». Минский завод колёсных тягачей (МЗКТ) планировалось влить в ГК «Ростех». Также должны были объединиться белорусский «Пеленг» (производит продукцию для космической отрасли) и Федеральное космическое агентство «Роскосмос». На рынке азотных удобрений мог появиться новый лидер в результате кооперации белорусского предприятия «Гродно Азот» и российского концерна «Еврохим».

Но около двух лет назад работа по всем проектам прекратилась. Причина заключалась в том, что белорусская сторона была недовольна предложенными ей условиями. В частности, Александр Лукашенко не раз заявлял, что «создание «РосБелавто» невыгодно, так как КамАЗ просто уничтожит МАЗ». «Что он будет выпускать — колёсные диски?» — недоумевал Лукашенко. После этого Аркадий Дворкович сказал, что проект автомобильного холдинга окончательно выпал из числа приоритетных из-за того, что «по нему нет общего понимания». По его словам, по остальным вопросам «в любом случае потребуется политическое решение обеих сторон — и белорусской, и российской».

Затем началось падение цен на нефть, охлаждение отношений, из-за чего Минск и Москва на какое-то время заморозили тему промышленной интеграции. Но теперь она вновь актуальна. Только охватит, вероятно, уже другие предприятия. МАЗ и КамАЗ, например, от интеграции уже полностью отказались — их пути развития сильно отличаются. А МЗКТ белорусское руководство решило ни с кем не объединять и не приватизировать.

Зато вполне реальной становится, например, интеграция двух крупных производителей сельхозтехники — российского «Ростсельмаш» и белорусского «Гомсельмаш». Собственно, их кооперация намечалась ещё на начало 2013 года — летом 2012-го Александр Лукашенко заявил Дмитрию Медведеву, что Белоруссия хочет приобрести «Ростсельмаш». Но сделка провалилась.

С тех пор на рынке многое поменялось (в частности, Россия вступила в ВТО), и сегодня вопрос интеграции двух производителей вновь стоит на повестке дня.

Что касается интеграции Белоруссии и России в сфере нефтехимии, то тут тоже вполне реально возвращение к давно проработанному проекту. Ещё в марте 2013 года белорусское ОАО «Нафтан» (Новополоцк, Витебская область) было включено в число совместных белорусско-российских интеграционных проектов. «Приватизация «Нафтана» предусмотрена перечнем проектов с участием российских компаний, которые сейчас находятся на контроле в белорусском правительстве», — сообщали тогда информагентства.

«Нафтан» — крупнейший белорусский НПЗ, введён в эксплуатацию в 1963 году, акционирован в 2002-м. В 2008 году завод реорганизован — к нему присоединили химическое предприятие «Полимир». Доля государства в уставном капитале предприятия — 99,83%.

Китайский фактор

Остаётся вопрос: за счёт каких средств белорусское правительство собирается проводить многомиллиардную программу инвестирования в машиностроение? Некоторые экономисты опасаются, что это сделают, включив печатный станок, — при том, что в Белоруссии только недавно удалось побороть гиперинфляцию. Однако, по словам министра промышленности, сумма инвестиций включает в себя собственные средства, кредиты и займы банков, а также кредитные ресурсы Китая.

На последние стоит обратить особое внимание. С начала нынешнего года белорусский президент уже несколько раз жаловался, что Китай выделил на финансирование белорусской промышленности \$15 млрд, но эти средства не получается освоить.

«Сегодня на позицию крупнейшего инвестора в мире выходит дружественный нам Китай. Все регионы республики установили с провинциями Китая побратимские связи, договорились о реализации ряда проектов. Почему не видно конкретных дел? За это тоже спросим, — говорил Александр Лукашенко. — Опять же, встречаясь недавно с представителями КНР, мы застрагивали этот вопрос, и они говорят: давайте нам проекты, мы готовы их финансировать на выгодных для страны условиях. Почему медлим? Но надо учесть, что эти деньги мы не можем вкладывать в социальные или долго окупаемые проекты, даже в дороги. Эти деньги надо вкладывать в быстро окупаемые проекты — в производство».

Это высказывание прозвучало ещё до поездки Лукашенко 14—15 мая нынешнего года в Пекин на саммит глав государств экономического пояса Шёлкового пути. Не исключено, что из Поднебесной белорусский лидер привёз в том числе и согласие китайского руководства инвестировать значительную часть упомянутых \$15 млрд в машиностроительные предприятия. А окупиться китайские инвестиции должны будут благодаря созданию холдингов с Россией.

Китайцы давно интересуются белорусским машиностроением. Так, под Минском они начинают строить завод по выпуску дизельных двигателей — прямой конкурент Ярославского моторного завода. А уже в июне в Белоруссии будет запущено первое производство легковых автомобилей по полному циклу — это завод «БелДжи», совместное предприятие с китайской автомобильной корпорацией Geely.

К концу года этот завод должен выпускать 60 тыс. автомобилей в год с потенциалом роста до 120 тыс. машин в год. Самим белорусам столько машин не нужно, и на предприятии прямо говорят, что производство ориентировано на российский рынок.

Глава Ford Sollers Марк Овенден перейдет на новую должность в Ford

rns.online_25.05.2017

Президент Ford Sollers Марк Овенден с 1 июля 2017 года назначен вице-президентом Ford по маркетингу, продажам и сервису в Азиатско-Тихоокеанском регионе, сообщил Ford.

Овенден будет подчиняться Питеру Флиту, который стал вице-президентом Ford по Азиатско-Тихоокеанскому региону.

Марк Овенден возглавлял Ford Sollers ровно два года — с 1 июля 2015 года. Его преемник пока не определен, сообщил RNS представитель Ford Sollers.

Ford сегодня объявил о новых кадровых назначениях, последовавших за сменой гендиректора: вместо Марка Филдса на эту должность 22 мая был назначен бывший глава Ford Smart Mobility Джим Хакетт.

53-летний Марк Овенден с 2008 года работал вице-президентом по маркетингу, продажам и обслуживанию Ford, а с 2010 по 2011 год занимал должность президента и управляющего директора Ford в России. В 2011 году он вернулся в Великобританию в качестве управляющего директора подразделения Ford of Britain, а с 1 июля 2015 года сменил Теда Канниса на посту президента и CEO российского совместного предприятия Ford Sollers.

Nissan отзывает 42 тыс. автомобилей Almera в России из-за дефекта сборки

rns.online_25.05.2017

ООО «Ниссан Мэнюфакчуриг РУС» отзывает в России 42269 автомобилей Nissan Almera, сообщает Росстандарт. Отзыву подлежат автомобили, выпущенные с ноября 2012 года по июнь 2015 года. Причиной отзыва послужил выявленный при сборке автомобиля дефект — заднее стекло могло быть установлено без применения

грунтового слоя, что не исключает вероятности отсоединения стекла от кузова автомобиля. Это приведет к увеличению уровня шума в салоне или течи воды.

На отозванных транспортных средствах будет проведена проверка и, в случае необходимости, переустановка заднего стекла.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AEROSPACE INDUSTRY**

Польские специалисты научат иракцев ремонтировать российскую технику ria.ru_26.05.2017

Польша займется обучением иракских техников ремонту вооружения российского производства, заявил министр обороны Польши Антони Мачеревич после окончания саммита НАТО в Брюсселе.

По его словам, Польша станет основным государством "в миссии по обучению иракских техников, которые ремонтируют российскую технику".

"Это будет команда не только из поляков, но мы будем там играть ведущую роль", — сказал Мачеревич.

Он отметил, что обучение будет проходить и в Польше, и в Ираке. "Много образовательных действий будет в Польше", — сказал министр.

«Вертолеты России» планируют подписать контракт об открытии сервисного центра в Азербайджане в конце лета rns.online_25.05.2017

«Вертолеты России» в конце лета планируют подписать контракт с «Азербайджанскими авиалиниями» и Silk Way Group об открытии сервисного центра в Азербайджане по техническому обслуживанию и ремонту гражданских и военных вертолетов российского и советского производства.

Стороны провели соответствующие переговоры в рамках международной выставки HeliRussia-2017.

«Азербайджан является нашим традиционным партнером, у этой страны есть богатый опыт эксплуатации российской вертолетной техники. В связи с этим весьма актуальным представляется открытие в Азербайджане сервисного центра по обслуживанию вертолетов, произведенных в России и СССР. Мы с нашими партнерами сошлись во мнении о востребованности данного проекта, рассчитываем к концу лета подписать соответствующие соглашения и контрактные документы», — отметил по итогам переговоров генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Совместную работу по данному проекту стороны начали в 2016 году.

В настоящее время в Азербайджане эксплуатируется большой парк вертолетной техники российского производства — средние многоцелевые вертолеты семейства Ми-8/17, а также ударные Ми-24 и Ми-35М.

«Вертолеты России» поставят ГТЛК более 60 медицинских вертолетов rns.online_25.05.2017

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех») в рамках программы развития лизинга вертолетов отечественного производства заключил соглашение о сотрудничестве с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК), предусматривающее поставку более 60 медицинских вертолетов. Подписание соглашения состоялось в ходе 10-й международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2017.

Стороны договорились о поставке вертолетов Ми-8АМТ, Ми-8МТВ-1, Ми-171А2 и «Ансат»: до 2020 года «Вертолеты России» будет ежегодно поставлять ГТЛК до 50 вертолетов Ми-8АМТ/МТВ-1, до 10 вертолетов «Ансат» и до четырех вертолетов Ми-171А2.

Вертолеты типа Ми-8/17 — самые массовые вертолеты российского производства. Они могут эксплуатироваться в широком диапазоне условий и температур (от -50 до +50 градусов по Цельсию).

Новый гражданский вертолет Ка-62 совершил первый полет

rns.online_25.05.2017

Летный образец новейшего вертолета Ка-62 совершил в Арсеньеве (Приморский край) 25 мая первый испытательный полет, сообщает пресс-служба «Вертолетов России».

«По завершении всех необходимых доработок, произведенных в процессе наземных гонок и полетов в режиме "висения", летный образец вертолета Ка-62 в соответствии с программой испытаний по вводу в строй выполнил полет по кругу на скорости 110 км/ч продолжительностью 15 минут», — говорится в сообщении.

Летчики-испытатели головного разработчика Ка-62 — АО «Камов» — выполнили оценку общей работоспособности вертолета и проверку функционирования его основных систем электроснабжения, бортового оборудования и силовой установки.

«Сегодняшние летные испытания показали, что мы успешно завершили все необходимые доработки опытной машины, опираясь на результаты выполнения предыдущих пунктов программы по вводу вертолета в строй. В частности, была выполнена проверка устойчивости и управляемости вертолета, работоспособности его основных систем и комплексов», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Летный образец вертолета Ка-62 впервые совершил отрыв от земли в апреле прошлого года. В рамках программы ввода в строй вертолета Ка-62 специалистами ПАО ААК «Прогресс» и АО «Камов» было произведено поэтапное усложнение режимов испытаний опытной машины с целью более тщательной проверки всех систем и оборудования вертолета. По завершении испытаний по данной программе на вертолете начнутся предварительные, а затем сертификационные наземные и летные испытания. На сегодняшний день на предприятии изготовлено еще несколько опытных образцов Ка-62.

Особенностью вертолета Ка-62 является широкое применение в конструкции современных материалов — полимерных композиционных материалов (ПКМ), а также высокопрочных алюминиевых, титановых сплавов и стали. Объем конструкций из ПКМ на вертолете доведен до 60% по массе, благодаря чему уменьшается масса пустого вертолета. Соответственно, увеличивается его скорость, маневренность и грузоподъемность, а также снижается расход топлива. Планер вертолета отличается совершенными аэродинамическими обводами, вместительной транспортно-пассажирской кабиной и трехстоечным шасси с хвостовой опорой.

К отличительным чертам также можно отнести одновинтовую схему с многолопастным рулевым винтом в кольцевом канале вертикального хвостового оперения. Вертолет имеет пятилопастной несущий винт, две автономные гидросистемы, колесное шасси повышенной энергоемкости, а также аварийстойкую топливную систему и уникальное птицестойкое остекление.

Вертолет Ка-62 предназначен для перевозки пассажиров, офшорных работ, экстренной медицинской помощи, выполнения операций по поиску и спасению, транспортировки грузов внутри кабины и на внешней подвеске, патрулирования и экологического мониторинга. Благодаря большой высоте практического потолка и высокой тяговооруженности двигателей Ка-62 также может осуществлять поисково-спасательные и эвакуационные работы в горных районах.

«Вертолеты России» локализуют партнерские производства в «Титановой долине»

rns.online_25.05.2017

«Вертолеты России» и ОЭЗ «Титановая долина» договорились о схеме локализации партнеров холдинга на территории авиакластера. Соответствующее соглашение о взаимопонимании было подписано сторонами сегодня в рамках международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2017.

Сотрудничество предполагает локализацию партнеров холдинга «Вертолеты России» на территории авиационного кластера, формирующегося в Свердловской области (г. Екатеринбург) на базе будущей второй очереди «Титановой долины».

«Кооперация "Вертолетов России" с "Титановой долиной" осуществляется в рамках стратегии развития интегрированной структуры российского вертолетостроения до 2025 года. В лице "Титановой долины" мы надеемся получить партнера, заинтересованного в развитии нашего портфеля компетенций. Это сотрудничество логично, так как авиастроение — одна из специализаций "Титановой долины". В свою очередь концепция развития авиационного кластера на базе второй очереди ОЭЗ предусматривает создание производственной цепочки — от производства комплектующих до сборки и сервиса», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«Титановая долина» была создана в декабре 2010 года и является одной из девяти особых экономических зон промышленно-производственного типа в России. Приоритетные отрасли — производство изделий из титана, производство компонентов и оборудования для металлургии, нефтегазового машиностроения, космической и авиаотрасли, производство стройматериалов.

«Вертолеты России» и «Ютэйр» будут совместно продвигать вертолет Ми-171А2 в России и за рубежом

rns.online_25.05.2017

Холдинг «Вертолеты России» и авиакомпания «Ютэйр» в рамках 10-й международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2017 подписали меморандум о сотрудничестве в области продвижения новой вертолетной техники, предполагающий совместный вывод среднего многоцелевого вертолета Ми-171А2 на российский рынок.

Меморандум рассчитан до конца 2019 года, он регламентирует сотрудничество сторон по выводу и совместному продвижению на российском рынке вертолета Ми-171А2.

В рамках подписанного меморандума планируется привлечение специалистов «Ютэйр» к оптимизации эксплуатационно-технической документации на Ми-171А2, созданию логистической поддержки вертолета и расширению возможностей его использования.

«Рассчитываем, что развитие сотрудничества с ключевым эксплуатантом вертолетной техники российского производства позволит нам успешно вывести Ми-171А2 на российский и зарубежный рынки», — отметил гендиректор «Вертолетов России» Андрей Богинский по итогам подписания.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Повышение МРОТа до прожиточного минимума «обелит» зарплаты

izvestia.ru_26.05.2017

Повышение минимального размера оплаты труда (МРОТ) до уровня прожиточного минимума позволит «обелить» зарплаты и повысить производительность труда, сообщил в интервью «Известиям» статс-секретарь, замминистра экономического развития Олег Фомичев.

«Задача повышения размера МРОТа до уровня прожиточного минимума очень правильная. Она приведет к легализации «серых» зарплат, к росту производительности труда», — заявил он.

Ранее премьер-министр Дмитрий Медведев поручил правительству подготовить законопроект о повышении МРОТа до уровня прожиточного минимума трудоспособного населения. Сейчас МРОТ составляет 7,5 тыс. рублей, с 1 июля он увеличится до 7,8 тыс. рублей. Прожиточный минимум для трудоспособного населения сейчас составляет 10 466 руб.

Минфин выступил против закрепления максимального уровня обязательных платежей в казну

izvestia.ru_26.05.2017

Минфин не поддержал предложение бизнеса определить максимально допустимый уровень налоговой нагрузки. Об этом «Известиям» сообщил источник в ведомстве, информацию подтвердили официально. Ранее объединения предпринимателей (РСПП, «Деловая Россия», ТПП и «ОПОРА России») выдвигали идею зафиксировать совокупные налоговые платежи на определенном уровне, чтобы правительство в дальнейшем при любых налоговых реформах ориентировалось на него. Против этого предложения нашлось два аргумента. По оценке ведомства Антона Силуанова, идея бизнеса нереализуема из-за большой доли нефтегазовых доходов в бюджете и сильно разнящегося уровня налоговой нагрузки по отраслям.

В конце февраля бизнес-объединения направили премьер-министру Дмитрию Медведеву 25 предложений по увеличению темпов экономического роста через поддержку предпринимательства. Второй пункт программы — «определение предельного уровня налоговых и неналоговых изъятий, обеспечивающего инвестиционную привлекательность бизнеса», а также «фиксация на длительный период неизменных принципов налогообложения». Эти принципы бизнес предлагал внести в основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики.

Приверженность этой идее и готовность ее продвигать на прошлой неделе подтвердил глава РСПП Александр Шохин.

Как пояснил «Известиям» источник в Минфине, на практике реализовать это не представляется возможным.

— Это создает серьезные угрозы для бюджета и фактически разрушает созданную сегодня систему, которая определяет уровень налоговой нагрузки индивидуально. У нас есть стимулирующие исключения для IT, малого бизнеса, аграриев и многих других. Всех стричь под одну гребенку, допустим, в 40%, представляется странным, — высказал он мнение.

В пресс-службе Минфина «Известиям» сообщили, что «фиксация уровня фискальной нагрузки на бизнес невозможна» в связи с большой удельной долей нефтегазовых доходов в структуре доходов федерального бюджета, величина которых крайне волатильна. Особенно «учитывая тот факт, что этот уровень сильно разнится по отраслям, таким образом, по сути, бизнес предлагает утвердить не одно такое значение, а целый набор значений».

Бизнес-сообщество готово рассмотреть аргументацию Минфина, но по-прежнему считает, что зафиксировать уровень предельной налоговой нагрузки — реальная задача, заявил «Известиям» президент организации «ОПОРА России» Александр Калинин.

— У Минфина уже сейчас есть методика определения налоговой нагрузки. Если ведомство ее раскроет и допустит обсуждение со стороны бизнеса, все выиграют, — сказал он, подчеркнув, что уже сегодня ведомство достигло важных успехов в налоговой политике, например, создав специальный налоговый режим для микробизнеса.

Александр Калинин напомнил, что по подсчетам Минфина уровень налоговой нагрузки на бизнес сегодня в среднем составляет 31,6% (от выручки).

— Бизнес предлагал сегодняшний уровень и зафиксировать, — напомнил он.

Сегодня предприниматели уплачивают в казну ряд налогов, прежде всего на прибыль (20%), НДС (18%), на имущество (2,2%), а также акцизы, транспортный и земельный налоги, НДС в зависимости от специфики деятельности. Кроме того, бизнес уплачивает еще 30% от фонда оплаты труда в качестве социальных взносов в пенсионную и медицинскую системы.

Пороговый уровень налоговой нагрузки можно оставить на текущем уровне, согласился первый вице-президент Азиатско-Тихоокеанского Банка Вячеслав Андрюшкин.

— 30% — это тот уровень, который позволит развиваться. Хотя, конечно, отдельные категории предприятий нуждаются в том, чтобы им сокращали налоговую нагрузку, — уверен он.

В предложении бизнеса есть здравая основа, отметил профессор кафедры правового регулирования экономики и финансов РАНХиГС Анатолий Селюков.

— Есть так называемая кривая Лаффера — закономерность, которая говорит о необходимости для любого государства установления вот этой максимальной планки налоговых изъятий. Причем речь идет не только о налогах, но и обо всех обязательных платежах для бизнеса вообще, таких, как социальные взносы, — рассказал он. — Согласно этой кривой, уровень отчислений в 40–50% является предельным. Если определять предельный уровень налоговой нагрузки, то необходимо включать и налоговые, и неналоговые платежи.

Впрочем, по мнению Анатолия Селюкова, предложение бизнес-сообществ можно обратить как на пользу экономике (если закрепить неповышение налогов для несырьевого бизнеса), так и во вред (если смягчить условия для сырьевых отраслей). В последнем случае произойдет закрепление «голландской болезни» российской экономики, добавил он.

— Для отраслей, которые определяют перспективы экономического роста, вообще нужно снизить нагрузку. При этом сырьевой сектор и торговля могут платить больше налогов, — предложил профессор РАНХиГС.

Согласно решению президента, налоговая политика в России остается неизменной до 2018 года включительно. Обсуждения дальнейших изменений уже идут. Их инициаторами выступают как экспертные группы (Центр стратегических разработок Алексея Кудрина и Столыпинский клуб омбудсмена Бориса Титова), так и бизнес-объединения и правительство (Минэкономразвития).

Орешкин исключил повторение в России кризисов по модели 2008 и 2014 годов

rns.online_25.05.2017

Министр экономического развития Максим Орешкин не ожидает повторения в России кризисов по модели 2008 и 2014 годов из-за возможных колебаний цен на нефть. Об этом он сказал в ходе заседания генерального совета «Деловой России». По мнению министра, не допустить повторения этих событий поможет механизм покупки-продажи валюты Минфином.

«В феврале этого года был введен специальный механизм, который только начинает работу, но должен давать как раз средне-долгосрочную стабильность динамики курса и других показателей. Это механизм покупки иностранной валюты министерством финансов на объем дополнительных нефтегазовых доходов. Как нам кажется, эта уже выстроенная во многом конструкция как раз будет залогом того, что повторений событий 2014 года, 2008 года, когда экономика сначала вслед за ростом цен на нефть резко двигалась в одну сторону, потом возвращалась в другую сторону, уже не будет», — сказал он.

В феврале 2017 года Банк России от лица Минфина начал покупать валюту в объеме дополнительных нефтегазовых доходов сверх заложенной в бюджете цены на нефть в \$40 за баррель. В случае снижения цены ниже данной отметки Минфин может начать продажу валюты.

Таможня двинулась навстречу бизнесу

kommersant.ru_26.05.2017

Коллегия Федеральной таможенной службы (ФТС) вчера утвердила проект комплексной программы развития ведомства до 2020 года. Добросовестному бизнесу в ней обещано повышение удобства и прозрачности таможенных процедур. Добиться этого предполагается путем автоматизации процессов оформления товаров, что позволит отделить участника ВЭД от таможенного инспектора, превратив последнего в работающего с электронными документами офисного работника.

Утвержденная коллегией программа развития ФТС до 2020 года вместе с предложениями по ее финансированию будет представлена в Минфин к 1 июля этого года (финансовое ведомство, напомним, курирует таможню). Судя по словам главы ФТС Владимира Булавина, сверхдорогой программа не будет — многих показателей планируется достичь за счет имеющегося финансирования.

Отдельных денег потребует создание центров электронного декларирования (ЦЭД) на территориях, находящихся в федеральной собственности, пояснил господин Булавин. По замыслу таможенников,

концентрация декларирования в центрах позволит преодолеть зависимость от частных собственников складов временного хранения и "разорвать цепочку: должностное лицо таможенных органов — участник ВЭД", уменьшив коррупционные риски. При таком подходе таможенный инспектор станет, по сути, офисным работником, который имеет дело лишь с электронными декларациями. Площадь объектов федеральной собственности, занятой структурами ФТС, до 2020 года должна увеличиться втрое: с 9,7 тыс. до 29,2 тыс. кв. м.

Ключевые показатели своей программы в ФТС объединили в "10 шагов навстречу бизнесу". Предполагается, в частности, что доля электронных деклараций, регистрируемых в ЦЭД, вырастет к 2020 году до 95% (в 2016 году — 16%). Долю автоматически зарегистрированных экспортных и импортных деклараций планируется довести до 99% (35,7% и 1,6% соответственно).

Еще ФТС обещает развитие системы управления рисками. С апреля служба приступила к внедрению субъектно-ориентированной модели, предусматривающей распределение участников ВЭД по трем категориям в соответствии с уровнем риска. Для добросовестных участников предусмотрена дальнейшая автоматизация процессов контроля, позволяющая сократить процедуры до нескольких минут. В сочетании с обязательным предварительным информированием о товарах, ввозимых воздушным (а в дальнейшем — и водным) транспортом, это позволит перенести основную нагрузку контроля с этапа декларирования на этап после выпуска и перейти от глобального контроля к выборочным проверкам. К 2020 году доля деклараций низкого риска должна вырасти с 44% до 80%.

По словам господина Булавина, в "белый сектор" пока попали лишь 8% участников ВЭД, и служба ищет возможности расширения этой группы — в том числе за счет изменения критериев. Так, снижение со 150 до 100 норматива по количеству деклараций, подаваемых за два года, позволит расширить число участников "белого сектора" в 1,5 раза, сообщил глава ведомства. Кроме того, в ФТС рассчитывают, что этим летом бизнес-сообщество завершит разработку "Хартии добросовестного участника ВЭД", участники которой возьмут на себя добровольные обязательства по соблюдению таможенных норм.

Проект программы обсуждался с общественным советом при ФТС с привлечением всех бизнес-объединений. Впрочем, по словам председателя этого совета Леонида Лозбенко, у бизнеса "осталась масса вопросов" о том, как именно будет реализовываться программа. Он напомнил, что в рейтинге Doing Business Всемирного банка по показателю "международная торговля" Россия занимает лишь 140-е место (при общем 40-м месте). По словам источников "Ъ", такое отставание вызывает заметное недовольство в Белом доме — публично представленная вчера программа-2020 должна продемонстрировать желание ФТС начать менять ситуацию.

НИОКР R&D

Аэрокосмический кластер Самарской области собирает стартапы со всей России niasam.ru_25.05.2017

На конкурс, организованный правительством региона при участии Самарского университета, подано более 150 заявок.

26 мая в Стартап-центре Самарского университета (Студенческий переулок, 8) 24 стартапа из Москвы, Самары, Уфы, Санкт-Петербурга, Ярославля и Перми будут презентовать свои проекты предприятиям-участникам аэрокосмического кластера Самарской области.

На конкурс, организованный правительством Самарской области при участии Самарского университета, подано более 150 заявок, из 20 регионов страны. Заявки поступили от стартапов из Новосибирска, Томска, Екатеринбурга, Челябинска, Нефтеюганска, Кирова, Казани, Уфы, Воронежа, Санкт-Петербурга, Москвы.

Проекты, прошедшие экспертизу и отбор лично представят свои разработки и технологии представителям предприятий-участников аэрокосмического кластера Самарской области, чтобы в дальнейшем наладить сотрудничество и начать внедрять разработки в производство. На демо-дне будут присутствовать представители Завода приборных подшипников, РКЦ «Прогресс», ПАО «Кузнецов», ПАО «Салют», а так же представители Министерства экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области, фонда «ВЭБ Инновации», технопарка «Жигулевская долина», Самарского университета и пр.

Направления, по которым проходил отбор стартапов для аэрокосмического кластера Самарской области:

информационно-телекоммуникационные системы в авиации и космосе;
авиационные и космические системы;
двигателестроение;
космическое приборостроение;
навигационные технологии для авиации, двигателестроения и космоса;
электроника для авиации, двигателестроения и космоса;
робототехника для авиации, двигателестроения и космоса;
новые материалы для авиации, двигателестроения и космоса;
безопасность и противодействие терроризму, космические системы мониторинга и передачи данных о возможных чрезвычайных ситуациях;
цифровое моделирование и анализ процессов проектирования сложных изделий и систем;
аддитивные технологии;
новые материалы и методы обработки;
индустриальный интернет и большие данные для оптимизации производственных процессов;
мехатроника и робототехника, гибкие производственные ячейки.