

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

Совет директоров ОВК рекомендовал не выплачивать дивиденды по результатам 2016 года
gudok.ru_29.05.2017

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

Evraz сдает позиции на Украине
kommersant.ru_29.05.2017

Агентство Fitch улучшило прогноз по рейтингу ЕВРАЗ
metallinfo.ru_29.05.2017

Якутуголь наращивает количество горной техники
metallinfo.ru_29.05.2017

SteelAsia заключила стратегическое партнерство с Евразом
steeland.ru_27.05.2017

Слияние ThyssenKrupp и Tata Steel: выгодно, но недоступно
metallinfo.ru_29.05.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Правительство меняет правила субсидий экспорта машин
kommersant.ru_29.05.2017

Volkswagen задумал наладить выпуск «Москвичей»
car.ru_29.05.2017

Около 40% автомобилей Renault продается по программе обновления автопарка
autostat.ru_29.05.2017

Каждый четвертый KIA продается с помощью льготных автокредитов
autostat.ru_29.05.2017

Bridgestone официально открыл завод в Ульяновской области
autostat.ru_26.05.2017

Динамика продаж автомобилей по сегментам в апреле 2017 года
autostat.ru_26.05.2017

Продажи автомобилей LADA в Евросоюзе растут четвертый месяц подряд
autostat.ru_26.05.2017

105 троллейбусов "Тролза" будет поставлено в Санкт-Петербург
i-mash.ru_29.05.2017

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
AEROSPACE INDUSTRY

Корпорация "Иркут": первый полет MC-21 прошел в штатном режиме
tass.ru_28.05.2017

Мексика проявляет интерес к российским Ми-17
i-mash.ru_29.05.2017

Аргентина намерена закупить Ми-17Е
i-mash.ru_29.05.2017

Стартовый стол для запуска РН "Ангара" обойдется в десятки миллиардов рублей
i-mash.ru_29.05.2017

Силовые структуры России закупят более 100 новых Ил-112В
i-mash.ru_29.05.2017

«Вертолеты России» и IHSRC планируют запустить производство российского вертолета в Иране
rns.online_26.05.2017

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА
ECONOMIC POLICY

Михаил Шишханов покинул пост председателя правления Бинбанка
banki.ru_29.05.2017

ЦБ отозвал лицензии у двух банков
kommersant.ru_29.05.2017

В Госдуме создается Экспертный совет по рассмотрению госпрограмм
i-mash.ru_29.05.2017

Кабмин заморозил обсуждение проекта о пенсионном капитале
izvestia.ru_29.05.2017

«Основная цель — сэкономить на пенсионерах»
lenta.ru_29.05.2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**Совет директоров ОВК рекомендовал не выплачивать дивиденды по результатам 2016 года**

gudok.ru_29.05.2017

Совет директоров ПАО «Научно-производственная корпорация «Объединенная Вагонная Компания» (ПАО «НПК «ОВК») рекомендовал годовому общему собранию акционеров принять решение не выплачивать дивиденды по результатам 2016 года. Об этом говорится в материалах компании, опубликованных на портале центра раскрытия корпоративной информации.

«Рекомендовать годовому общему собранию прибыль по результатам 2016 года не распределять, дивиденды не выплачивать», — говорится в сообщении.

Годовое общее собрание акционеров назначено на 30 июня 2017 года.

Как ранее сообщал Gudok.ru, в 2016 году ПАО «НПК «ОВК» **получило** чистую прибыль по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) в размере 568,5 млн руб. против убытка в 9,64 млрд руб. годом ранее.

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR**Evraz сдает позиции на Украине**

kommersant.ru_29.05.2017

Evraz Романа Абрамовича и партнеров договорилась о продаже железорудного ГОКа "Евраз Суха Балка" группе DCH Group Александра Ярославского, претендующего также на украинскую "дочку" ВЭБа Проминвестбанк. В августе может завершиться и сделка по продаже компанией "Южкокса", а ранее акционеры Evraz вышли из украинского Днепродзержинского коксохима. Аналитики не исключают, что компания и ее акционеры могут полностью покинуть Украину, где у них пока остаются металлургический завод ДМЗ и 50% Южного ГОКа.

Evraz подписала соглашение о продаже железорудного ГОКа "Евраз Суха Балка" (ЕСБ) на Украине группе DCH Group местного бизнесмена Александра Ярославского за \$110 млн. Сумма может быть скорректирована на оборотный капитал и долг, детали не указываются. Расчеты должны завершиться до конца года, средства пойдут на корпоративные цели, включая снижение долга Evraz.

Мощности ЕСБ — 3,1 млн тонн железорудного сырья в год, в 2016 году комбинат выпустил свыше 2,5 млн тонн, его выручка составила \$145 млн, EBITDA — \$26 млн, убыток — \$5 млн (запасы — 68 млн тонн руды).

Evraz и его акционеры (основные — Роман Абрамович, Александр Абрамов и Александр Фролов) в 2007 году купили ЕСБ, Днепропетровский метзавод (ДМЗ), "Днепрококс" (был присоединен к ДМЗ), "Южкокс" (ранее "Баглейкокс"), Днепродзержинский коксохимический завод (ДКХЗ) и 50% Южного ГОКа у группы "Приват" Игоря Коломойского за \$3 млрд. Полной производственной кооперации у активов нет, и в 2015 году, как писал "Ъ", акционеры Evraz продали ДКХЗ структурам, действовавшим в интересах "Метинвеста" Рината Ахметова, а в 2016 году Evraz договорилась о продаже неназванному инвестору "Южкокса" (сделка должна закрыться в августе).

Основными потребителями ЕСБ выступают Мариупольский меткомбинат "Метинвеста" и Южный ГОК, где у компании Рината Ахметова 50%. Собеседники "Ъ", близкие к Evraz и "Метинвесту", затруднились сказать, выступает ли DCH Group в интересах "Метинвеста", инвестиционная активность которого ограничена из-за долгов. Телефоны DCH Group и Александра Ярославского в пятницу вечером не отвечали. Но ЕСБ может быть не последним приобретением DCH Group российских активов на Украине: как писал "Ъ" 19 мая, господин Ярославский претендует на украинский Проминвестбанк, принадлежащий ВЭБу, и сам бизнесмен говорил "Ъ", что проблем с согласованием в Нацбанке Украины не возникнет, поскольку он "хорошо известен в банковских кругах с успешной стороны". А собеседники "Ъ" называли Александра Ярославского, входящего в украинский список Forbes (восьмое место в 2016 году, \$721 млн), "прозрачным кандидатом для украинских властей". Пока активов в металлургии у группы нет.

В Evraz не раз уверяли, что напряженные политические отношения РФ и Украины не сказываются на бизнесе группы. Но с сентября 2016 года ЕСБ простаивал, так как Госгеонедр Украины не продлевали предприятию лицензии на добычу руды, а прокуратура Днепропетровской области возбудила уголовное производство, вменяя ЕСБ незаконную добычу. Часть документов на добычу ЕСБ, по данным "Интерфакса", продлили лишь в январе, при этом у компании и регулятора сохраняются разногласия, а шахтеры предприятия периодически устраивают пикеты и забастовки.

Evraz продает ЕСБ на неплохих условиях — даже с учетом всех рисков актив предварительно оценен для сделки в 4,2 EBITDA, притом что железорудные гиганты вроде BHP и Rio Tinto сейчас торгуются в районе 5x EV/EBITDA, говорит Андрей Лобазов из "Атона". Поскольку компания недавно раскрыла планы по продаже "Южжокса", а акционеры Evraz еще раньше вышли из ДКХЗ, не исключено, что в будущем группа может продать и ДМЗ (около 1 млн тонн стали в год), а ее акционеры — долю в Южном ГОКе, полагает аналитик. Оценить Южный ГОК сложно, но ДМЗ может стоить около \$150 млн, уточняет он.

В Evraz перспективы полной распродажи украинских активов не комментируют. Источник "Ъ", близкий к компании, говорит, что предметных переговоров как минимум по ДМЗ нет, а сделка по ЕСБ "показывает, что компания готова расставаться с активами лишь на хороших условиях, спешки и условной продажи за долг нет". Финансовые показатели украинского дивизиона, активно экспортирующего продукцию, Evraz не раскрывает, но продажи компании на Украине с учетом поставок туда угля и руды из РФ составили в 2016 году всего \$296 млн из \$7,7 млрд ее выручки.

Агентство Fitch улучшило прогноз по рейтингу ЕВРАЗ

metallinfo.ru_29.05.2017

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

Агентство подтвердило долгосрочный рейтинг дефолта эмитента ЕВРАЗ на уровне «BB-», а также долгосрочный рейтинг дефолта эмитента ПАО «Распадская» на уровне «B+», после чего агентство отозвало рейтинги ЕВРАЗ 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.

Якутуголь наращивает количество горной техники

metallinfo.ru_29.05.2017

На угольном разрезе «Нерюнгринский» АО ХК «Якутуголь» (входит в Группу «Мечел») начал работу новый экскаватор ЭКГ-18. Это уже вторая машина подобной марки, пополнившая парк карьерной техники компании с начала года. Экскаватор приобретен в рамках программы техперевооружения предприятия, его стоимость составила порядка 600 млн рублей.

ЭКГ-18 с объемом ковша 18 кубических метров произведен на Уральском машиностроительном заводе. Также, как и свой предшественник, он будет задействован на вскрышных работах. Погрузку горной массы экскаватор будет осуществлять в круглосуточном режиме. Ввод в эксплуатацию новых машин позволит значительно повысить эффективность и производительность работ. Карьерный гусеничный ЭКГ-18 относят к экскаваторам нового поколения. Машина оснащена современным приводом переменного тока, информационной микропроцессорной системой управления, системами диагностики узлов и механизмов, контроля параметров рабочего процесса. Кабина выполнена с учетом новейших требований эргономики и современного уровня комфорта. На предприятии машине присвоен бортовой номер 14. Возглавляет экипаж бригадир Сергей Киселев: в «Якутугле» он трудится уже два десятка лет и имеет опыт работы на экскаваторах различных марок. В мае «Якутуголь» заключил контракт на приобретение еще одной аналогичной машины, ее запуск запланирован на конец года.

SteelAsia заключила стратегическое партнерство с Евразом steelland.ru_27.05.2017

SteelAsia Manufacturing Corp., ведущая на Филиппинах металлургическая компания заявила о заключении договора о техническом сотрудничестве и поставках с двумя крупнейшими российскими производителями стали, что позволит филиппинской компании принять участие в амбициозной программе правительства по строительству новой инфраструктуры.

Во время визита президента Родриго Дуэтерто в Россию на этой неделе соглашения были формализованы.

SteelAsia, которая также является крупнейшим производителем арматуры и катанки в Юго-Восточной Азии - подписала долгосрочное соглашение о поставках на сумму 250 миллионов долларов с Евразом предусматривающее гарантированные ежемесячные поставки 50 000 тонн полуфабрикатов стали для прокатных станов на Филиппинах.

SteelAsia также подписала соглашение о сотрудничестве с ОАО «Курганстальмост» для проектирования, подготовки и передаче технологических услуг.

«Мы обнаружили, что российские компании очень надежные деловые партнеры», - процитировала пресс-служба SteelAsia своего генерального Бенджамин О. Яо.

«Долгосрочный контракт на поставку стальных заготовок обеспечит стабильные поставки сырья, что в результате поможет решить вопрос дефицита арматуры на Филиппинах, в то время как передача технологий даст толчок к диверсификации SteelAsia и развитию производства металлоконструкций», - сказал г - н Яо.

С 1998 года SteelAsia закупила около 3,24 миллиона тонн стальных слитков на сумму 1,23 миллиарда долларов в России. В первом квартале 2017 года, компания приобрела 240 000 тонн заготовки на сумму 93 миллионов долларов.

SteelAsia работает с несколькими российскими металлургическими компаниями, в том числе НЛМК, Евраз, ОЭМК, Металлоинвест, ОАО «Амурметалл» и Мечел.

SteelAsia имеет располагает шестью металлургическими заводами общей мощностью 2,3 миллиона тонн стали в год, стратегически расположенных по всей стране. Компания планирует расширить производство арматуры до 4 миллионов тонн в год в ближайшие пять-семь лет.

Слияние ThyssenKrupp и Tata Steel: выгодно, но недоступно metallinfo.ru_29.05.2017

Как сообщил германский деловой ежемесячный журнал Monthly Manager Magazin, корпорации ThyssenKrupp и Tata Steel активизировали переговоры о слиянии своих металлургических подразделений в Европе. О создании такого объединения впервые было объявлено в июле 2016 г. По оценкам потенциальных участников сделки, синергия от проведения консолидации составит порядка 400-600 млн. евро в год.

Тем не менее, руководство ThyssenKrupp отказалось комментировать эту новость и заявило, что по-прежнему не решено, состоится ли вообще выделение металлургического бизнеса группы в обособленное подразделение и его слияние с кем-бы то ни было. Кроме того, до сих пор не ясно, с кем и когда будет проведено такое объединение.

Европейские специалисты отмечают, что сделке между ThyssenKrupp и Tata Steel препятствуют два основных фактора. Во-первых, это нерешенность вопроса с корпоративным пенсионным фондом британского подразделения Tata Steel. В первой половине мая индийская группа заключила предварительное соглашение с британским правительством о передаче этого фонда под контроль государства, но предложенная схема вызывает слишком много вопросов, на которые пока нет ответов. Так или иначе, ThyssenKrupp категорически против того, чтобы пенсионные обязательства Tata Steel перешли к новому совместному предприятию.

Нет ясности и с условиями выхода Великобритании из Евросоюза, от чего в немалой степени будет зависеть будущее британской металлургической отрасли. В частности, в случае «жесткого» варианта, в соответствии с которым британский бизнес будет лишен свободного доступа к европейскому рынку и наоборот, меткомбинат Tata Steel в Великобритании Port Talbot будет перепрофилирован на производство листового проката для национального автопрома.

Безусловно, ThyssenKrupp и Tata Steel сохраняют интерес к объединению мощностей. По крайней мере, ни одна из сторон, скорее всего, не сможет найти лучшего партнера. Но препятствий к проведению такого слияния еще слишком много.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Правительство меняет правила субсидий экспорта машин kommersant.ru_29.05.2017

Как стало известно "Ъ", правительство может внести правки в правила предоставления 11,8 млрд руб. транспортных субсидий для экспортеров автомобилей. По нынешним правилам, минимальная поддержка на 20% транспортных затрат дается автоконцернам, наладившим промсборку в России и сделавшим заметные инвестиции, а максимальная, на 80%, — отечественным компаниям или владельцам специнвестконтрактов, которые только планируют инвестировать в РФ. Сейчас предложено поднять субсидии для промсборщиков до 60%, причем при высокой локализации производства они смогут рассчитывать и на 80%.

Критерии выдачи экспортных субсидий на транспортировку машиностроительной продукции могут быть изменены, рассказал "Ъ" источник в одном из автоконцернов и подтвердили другие участники рынка. Постановление правительства N496 от 26 апреля вводит три уровня льгот в зависимости от происхождения и условий производства продукции. Так, государство компенсирует 80% затрат на транспорт, если у компании есть подтверждение производства продукции (выдает Минпромторг при доказательствах выполнения определенных технологических операций в РФ) или специальный инвестконтракт (СПИК, есть у Mazda Sollers и Daimler). Если у компании есть сертификат о происхождении товара на партию (с 1 января 2018 года), компенсируется 60% затрат, и 20% — если она участвует в соглашениях о промсборке в РФ. В 2016 году участники промсборки могли претендовать на компенсацию 80% затрат.

В бюджете на 2017 год и 2018-2019 годы под экспортные субсидии заложено 11,8 млрд руб. По данным Российского экспортного центра, в первом квартале экспорт легковых машин вырос на 28%, до 18,4 тыс. штук, грузовиков — на 14%, до 2,9 тыс. штук, автобусов и спецтранспорта — до 666 штук с 595 машин.

По словам источника "Ъ", постановление N496 вышло без достаточного согласования с профильными ведомствами, и в мае в правительстве стали работать над новой редакцией.

Теперь предлагается только два вида льгот — 60% и 80%. Затраты в размере 80% будут компенсироваться владельцам СПИКов, а также на определенные модели с локализацией выше 50%, на которые концерны должны получить сертификат о происхождении товара на партию (СТ-1). Источник "Ъ" подчеркивает, что это условия для автопрома, для иных отраслей предлагаются другие правила. Затраты в размере 60% компенсируют владельцам промсборки, которая соответствует условиям постановления N719 (вводит перечень технологических операций, выполнение которых дает право продукции считаться российской). По словам собеседника "Ъ", последнее условие позволяет не допустить к получению субсидий, например, китайские автоконцерны с крупноузловой сборкой.

Исходя из обеих редакций постановления, получается, что Минпромторг на фоне переизбытка сборочных мощностей и дефицита спроса на автомобили в РФ дает меньшие субсидии тем, кто уже построил здесь заводы и вложил значительные средства. По мнению одного из участников рынка, министерство таким образом стимулирует концерны с подходящими к концу соглашениями о промсборке к заключению СПИКов. Сейчас, как писал "Ъ" 22 марта, между ведомствами идет борьба: Минэкономики готовит свою версию "третьей промсборки", а Минпромторг настаивает, что новый режим привлечения инвесторов в автопром надо реализовать с помощью СПИКов.

В Минпромторге "Ъ" заявили, что главная задача изменений — "ликвидация возможности спекуляций по получению субсидий за счет конкретизации коэффициентов и формулирования четких требований к предприятиям" (прежде всего по уровню локализации). Кроме того, увеличены срок и период субсидирования: теперь можно обратиться за субсидией за 2016 год не только в этом году, но и в последующие. В Минэкономике сообщили, что новую версию постановления правительства готовит Минпромторг, отметив, что согласовали документ.

По словам нескольких собеседников "Ъ" в автоконцернах, заявки на субсидии по новым правилам никто из компаний еще не подавал. "Когда новые правки примут, тоже непонятно", — говорят в одной из компаний. Источник в другом концерне подтвердил "Ъ", что постановление пересматривают, но "изложенная схема — это один из обсуждаемых вариантов: хотели убрать коэффициент 0,2 и сделать только 0,8 и 0,6 без привязки к годам, введя критерий по наличию соглашения по промсборке". Впрочем, помимо этого было еще несколько вариантов градации скидок, рассказывает он, "на обсуждении с производителями ни о чем не договорились, сейчас ждут, какую схему примут в Минпромторге и передадут на утверждение в правительство".

Volkswagen задумал наладить выпуск «Москвичей»

car.ru_29.05.2017

Некогда очень популярная марка легкового автомобиля в Восточной Европе может возродиться усилиями немецкой фирмы Volkswagen. Компания выкупила все права на бренд "Москвич", «Moskvich» на целых пять лет.

Мы помним, что компания, производившая "Москвичи" обанкротилась и была ликвидирована в 2010 году. Последнее авто сошло с конвейера в далеком 2001 году. Это был "Москвич-2141".

Как считают специалисты-маркетологи, Volkswagen может наладить выпуск серии бюджетных седанов. Одной из возможных площадок по производству новых "Москвичей" называют Калужский завод.

Специалисты считают задумку немецких автопроизводителей креативной, которая может сработать на теме всеобщего мирового внимания к Российской Федерации в целом и к столице нашей родины в частности. Так уже бывало в советские времена, когда в Германии считалось модным носить командирские часы, которые светятся в темноте. А в гараже должен был стоять модный автомобиль "Москвич".

Около 40% автомобилей Renault продается по программе обновления автопарка

autostat.ru_29.05.2017

Доля продаж по программам обновления автопарка в общих продажах Renault в этом году составляет около 40%.

Как рассказали агентству «АВТОСТАТ» в пресс-службе Renault Россия, доля автомобилей, проданных по программе льготного автокредитования, составляет 23% от общих продаж марки. При этом, если брать только продажи физическим лицам, то доля по госпрограмме составляет 36% по Renault Credit. Как отмечается, собственная программа кредитования традиционно является востребованным инструментом для продажи автомобилей Renault. Например, в мае действует специальное предложение 0% на 3 года по программе Renault Credit.

По итогам четырех месяцев 2017 года наибольшую долю по кредитной госпрограмме занимают Duster и Kaptur – 25% и 34% соответственно. «Высокий результат обусловлен в том числе привлекательными кредитными программами – 0% на 3 года, а также новой программой «Поехали» для SUV Renault, где платеж для Kaptur, Duster и Sandero Stepway составляет всего 5900, 4900 и 3900 рублей в месяц соответственно», – рассказали в пресс-службе Renault Россия.

Как ранее сообщал «АВТОСТАТ», в апреле российские дилеры Renault реализовали 11574 автомобилей – на 19% больше по сравнению с прошлым годом. По итогам четырех месяцев 2017 года продажи марки на российском рынке составили 37682 машины, что на 14,1% выше показателя за аналогичный период прошлого года. Бестселлером Renault в России остается кроссовер Duster – в прошлом месяце на нем остановили свой выбор 3829 потребителей (-14%). Второе место в модельном ряду Renault занял компактный кроссовер Kaptur, разошедшийся в количестве 2649 единиц. Стоит отметить, что по итогам апреля эта модель впервые вошла в ТОП-10 самых продаваемых автомобилей на российском рынке, констатируют аналитики агентства «АВТОСТАТ». Третий результат среди моделей Renault показал хэтчбек Sandero – 2563 реализованных автомобиля (-1%). Продажи седана Logan также остались на прошлогоднем уровне и составили 2529 машин (-1%).

Каждый четвертый KIA продается с помощью льготных автокредитов

autostat.ru_29.05.2017

По итогам января-апреля 2017 года госпрограмма льготного автокредитования обеспечила 27% розничных продаж автомобилей KIA в России. Об этом агентству «АВТОСТАТ» сообщили в пресс-службе KIA Motors Rus, отметив, что увеличение максимально допустимой стоимости автомобиля до 1 млн 450 тысяч рублей позволит компании реализовывать по льготным автокредитам более широкий спектр моделей автомобилей. Если ранее под действие программы попадали автомобили KIA Rio, KIA cee'd, KIA Cerato и KIA Soul, то теперь и покупатели популярного кроссовера KIA Sportage и бизнес-седана KIA Optima смогут приобрести автомобили со сниженной кредитной ставкой – от 6,5% годовых.

Кроме того, под действие программы обновления автопарка (утилизация и trade-in) попадает модель KIA Rio. Четверть продаж седанов и хэтчбеков KIA Rio в России приходится на данную программу.

«В целом мы поддерживаем любые меры стимулирования спроса на автомобили в России, участвуем в государственных программах и предлагаем клиентам собственные кредитные и лизинговые продукты с привлекательными условиями покупки», – отметили в пресс-службе KIA Motors Rus.

Как ранее сообщал «АВТОСТАТ», в апреле российские дилеры KIA реализовали 16003 автомобиля, что на 32,1% больше по сравнению с прошлым годом. По объему продаж и динамике роста спроса апрель стал для KIA Motors Rus самым успешным месяцем с начала 2017 года. В результате KIA сохранила лидирующую позицию среди всех иностранных автомобильных брендов, представленных в России, с долей рынка 12,4%. По итогам четырех месяцев 2017 года в России было продано 53313 автомобилей KIA (+18,5%). Рыночная доля KIA в январе-апреле увеличилась на 1,6 п.п. по сравнению с аналогичным показателем 2016 года и составила 11,8%.

Bridgestone официально открыл завод в Ульяновской области

autostat.ru_26.05.2017

Компания «Бриджстоун Тайер Мануфэкчуринг СНГ» 25 мая 2017 года открыла первый в России и СНГ завод по производству шин марки Bridgestone, расположенный в промышленной зоне «Заволжье» Ульяновской области. Общий объем инвестиций в проект составил порядка 12,5 млрд рублей, сообщает пресс-служба «Бриджстоун Тайер Мануфэкчуринг СНГ».

Напомним, торжественная церемония закладки первого камня завода прошла 1 апреля 2014 года на земельном участке площадью 81 га в промышленной зоне «Заволжье» Ульяновской области. 12 декабря 2016 года состоялся официальный запуск коммерческого производства.

Как сообщалось ранее, предприятие будет выпускать до 2 млн шин ежегодно, в перспективе показатель планируется удвоить. Выпускаемую на ульяновском заводе продукцию Bridgestone планируется реализовывать внутри и за пределами России, а также поставлять на российские заводы иностранных автопроизводителей. Число сотрудников при выходе на плановую загрузку возрастет до 800.

Динамика продаж автомобилей по сегментам в апреле 2017 года

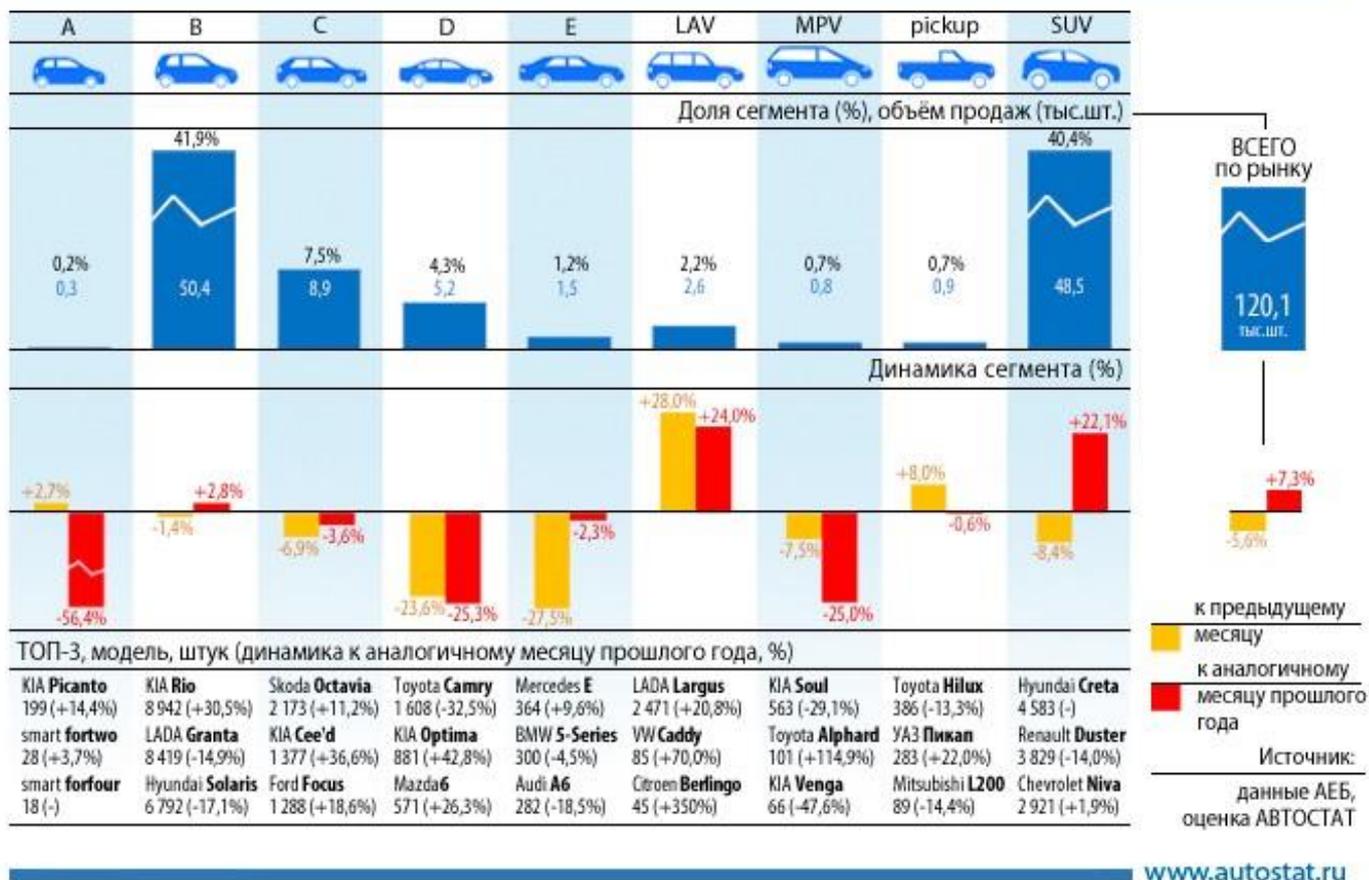
autostat.ru_26.05.2017

В апреле продажи новых легковых автомобилей в России составили 120,1 тыс. единиц, показав рост на 7,3% по сравнению с результатом годичной давности. Но если проводить разбивку по сегментам, то он зафиксирован только в трех из них: B, LAV и SUV. При этом именно сегменты B и SUV являются крупнейшими на рынке и тянут его вверх.

Так, на долю B-класса в апреле пришлось 41,9% от общих продаж легковых автомобилей в стране, что соответствует 50,4 тыс. экземпляров (+2,8%). Среди моделей здесь лидирует KIA Rio (8942 шт.; +30,5%). В первую тройку также попадают LADA Granta (8419 шт.; -14,9%) и Hyundai Solaris (6792 шт.; -17,1%).

На второе место по объемам продаж опустился сегмент SUV, автомобили которого за прошлый месяц разошлись тиражом в 48,5 тыс. экземпляров (+22,1%), что эквивалентно доле в 40,4%. Лидером тут, как и в предыдущие месяцы, продолжает оставаться новый кроссовер Hyundai Creta (4583 шт.). За ним следуют Renault Duster (3829 шт.; -14%) и Chevrolet Niva (2921 шт.; +1,9%).

Продажи автомобилей по сегментам в апреле 2017 года



Третье место среди сегментов традиционно занимает С-класс, на долю которого пришлось 7,5%. В апреле реализация таких машин составила 8,9 тыс. единиц, показав снижение на 3,6%. Лидер тут, как и прежде, лифтбек Skoda Octavia (2173 шт.; +11,2%).

За пределами тройки лидеров находится D-класс (5,2 тыс. шт.; -25,3%), доля которого составила более 4%. Первенствует здесь бизнес-седан Toyota Camry (1608 шт.; -32,5%). Доля каждого из оставшихся сегментов составляет менее 2,5%. Стоит отметить, что наименьший этот показатель имеет А-класс (0,2%), продажи которого в апреле упали сильнее всего (-56,4%).

Продажи автомобилей LADA в Евросоюзе растут четвертый месяц подряд

autostat.ru_26.05.2017

В апреле 2017 года в странах Европейского Союза в общей сложности было реализовано 402 новых автомобиля LADA. Это на 37,7% больше, чем за тот же период годичной давности. Как отмечают аналитики агентства «АВТОСТАТ», рост продаж фиксируется уже четвертый месяц подряд.

Если рассматривать статистику ACEA, то в апреле в Евросоюзе было продано меньше автомобилей LADA, чем в марте (504 шт.). Всего же за 4 месяца объем реализации этих машин превысил 1,5 тыс. экземпляров, показав рост на 52,5%.

Эксперты агентства «АВТОСТАТ» считают, что стремительный рост продаж автомобилей LADA во многом связан с выходом седана Vesta на рынок Европейского Союза. Напомним, что в начале нынешнего года реализация этой модели началась в Германии, Венгрии и Болгарии.

105 троллейбусов "Тролза" будет поставлено в Санкт-Петербург

i-mash.ru_29.05.2017

ООО «Тролза маркет» поставит 105 троллейбусов для СПб ГУП «Горэлектротранс».

Компания выиграла электронный аукцион, предложив за контракт 2,046 млрд руб. Аукцион прошел в понедельник 22 мая, но конкурсная комиссия выбрала поставщика только вчера, протокол на сайте госзакупок размещен 26 мая, пишут ["Ведомости"](#).

Максимальная цена закупки составляла 2,078 млрд руб. В аукционе также участвовали АО «ТД Тролза-маркет» (предложило такую же цену, как и победитель), АО «Автотехком» (2,057 млрд руб.), ООО «Глобал БАС» (2,067 млрд руб.). По условиям закупки, подрядчик должен поставить 101 троллейбус в 2017 г., еще четыре - до 31 марта 2018 г.

Машины должны быть оснащены системой «Глонасс», видеокамерами, бесконтактной системой оплаты проезда MasterCard PayPass и Visa PayWave, WI-FI роутером и четырьмя модулями для зарядки мобильной техники. Восемь троллейбусов должны быть со стажерской кабиной.

Одновременно с троллейбусами комитет по транспорту Петербурга объявлял два аукциона на поставку трамваев на общую сумму 413 млн руб. Оба они не состоялись. Первый аукцион - на поставку пяти односекционных пассажирских вагонов за 26,4 млн руб. каждый - заказчик отменил для уточнения технических характеристик. На втором аукционе планировалось закупить три трехсекционных трамвая со 100%-но низким уровнем пола. Максимальная стоимость одной машины - 94 млн руб. На него было подано две заявки, обе они были отклонены по решению комиссии, так как не соответствовали требованиям, следует из протокола закупки. Аукцион будет объявлен заново, говорит представитель комитета по транспорту.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

Корпорация "Иркут": первый полет МС-21 прошел в штатном режиме

tass.ru_28.05.2017

Новый российский пассажирский ближне-среднемагистральный узкофюзеляжный самолет МС-21 ("Магистральный самолет XXI века") совершил первый полет. Он состоялся на аэродроме Иркутского авиационного завода, сообщил производитель самолета корпорация "Иркут". Продолжительность полета составила полчаса, высота - тысяча метров, скорость лайнера - 300 км/час.

Самолет был проверен на устойчивость и управляемость двигателей. Была выполнена имитация захода на посадку с последующим разворотом над полосой, набором высоты и разворотом.

Лайнер пилотировали летчик-испытатель, Герой России Олег Кононенко и летчик-испытатель, Герой России Роман Таскаев. По словам Кононенко, полет прошел в штатном режиме. Подтверждены характеристики и режимы работы двигателей, все бортовые системы работали без сбоев, сообщил Таскаев.

Вице-премьер Дмитрий Рогозин проинформировал президента Владимира Путина о премьерном полете нового российского самолета. Глава государства поздравил коллектив предприятия-производителя, а также всех работников отрасли с этим событием, сообщил пресс-секретарь президента Дмитрий Песков.

Первым, кто официально подтвердил успешный полет МС-21 стал вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин.

"Летаем", - написал он, сопроводив высказывание фотографиями, на которых запечатлен полет самолета и радостная встреча экипажа на земле после успешного испытания.

Характеристики самолета

В новой истории России с нуля произвели пока только один гражданский самолет - региональный Sukhoi Super Jet-100 (первый полет осуществлен в 2008 году, эксплуатируется с 2011 года). МС-21 от него отличается увеличенной дальностью полета (максимально 4578 км против 6400 км) и большим количеством посадочных мест (в SSJ-100 максимально может поместиться 108 пассажирских кресел, в МС-21 - до 211 кресел).

Разработка МС-21 ведется "Иркутом" и "ОКБ им. А. С. Яковлева" на базе несостоявшегося в 1990-х годах проекта Як-242. В 2003 году прошел тендер Росавиакосмоса (ведомство сейчас упразднено) на разработку ближне-среднемагистрального самолета, который и выиграл проект МС-14. Изначально планировалось, что лайнер МС-21 назовут Як-242, но впоследствии от этого названия решили отказаться прежде всего из-за идеи продвижения

самолета на мировом рынке. Создатели заявляют, что МС-21 призван заменить устаревшие Ту-154, также ожидается, что МС-21 составит полноценную конкуренцию продукции Boeing и Airbus (Boeing 737MAX и Airbus A320 neo).

Планируется производить две версии самолета - МС-21-200 и МС-21-300. 28 мая в воздух поднялся МС-21-300, версии машин отличаются только вместимостью: МС-21-300 вмещает от 163 до 211 пассажиров, а МС-21-200 сможет взять на борт от 132 до 165 пассажиров.

Создание МС-21

Самолет построен в широкой кооперации с зарубежными компаниями. Доля российских поставщиков комплектующих - 60%, что гораздо больше, чем у SSJ-100 (около 30%).

Пока что на лайнер устанавливаются двигатели PW 1400G (производство американской Pratt & Whitney), но с 2018 года планируется, что самолет будет оснащаться российскими двигателями ПД-14 (производитель - "Объединенная двигателестроительная корпорация"). Сейчас идут испытания и подготовка к сертификации двигателя. Комплексная система управления создана "Авиаприбор-Холдингом" совместно с французской Goodrich AS и американской Rockwell Collins. Последняя вместе с концерном "Авионика" также разработали авионику самолета.

Поставщиком титана для производства самолета стала российская корпорация ВСМПО-АВИСМА. Как отмечается в материалах "Ростеха", ВСМПО-АВИСМА будет поставлять до 100% титана в зависимости от типа установленного двигателя. Компания "Технодинамика" производит для МС-21 шасси, колеса и тормоза, а также гидравлические и топливную системы, кислородную систему, аварийные трапы и др.

Наибольшая инновация и предмет гордости производителей - новое композитное крыло самолета (создано ульяновским "Аэрокомпозитом"), которое должно значительно облегчить вес самолета и нагрузку на двигатели, а также улучшить летно-технические характеристики. Также планируется, что у МС-21 салон будет повышенной комфортности: за счет самого широкого салона среди узкофюзеляжных самолетов. Производители обещают большего размера иллюминаторы, за счет чего увеличится естественная освещенность кабины.

Кто будет летать на МС-21

На данный момент портфель заказов на МС-21 составляет 285 самолетов. Из них на 175 машин заключены твердые (проавансированные) контракты, еще по 110 самолетам достигнуты предварительные договоренности и подписаны рамочные соглашения.

Крупнейшим заказчиком стала авиакомпания "Аэрофлот". Планируется, что в парке авиакомпании будет эксплуатироваться 50 МС-21. Как сообщал генеральный директор "Аэрофлота" Виталий Савельев, компания ожидает поставок первых трех самолетов в 2019 году (ранее поставки ожидалось в конце 2018 года).

Также крупными заказчиками являются лизингодатели "ВЭБ-лизинг" (30 самолетов) и "Ильюшин финанс" (50 самолетов, запланированы поставки 28 самолетов и еще действует опцион на 22 самолета). Как сообщил председатель Внешэкономбанка Сергей Горьков, группа ВЭБ инвестировала 90 млн долларов в создание первого экземпляра МС-21, часть этих средств - в качестве предоплаты за будущие машины.

Есть и первые зарубежные заказчики. Имеется твердый контракт с индонезийской Crecom Burj Berthad на поставку 25 самолетов и опцион на 25 машин. Также заключено соглашение о намерении с египетской Cairo Aviation на поставку 6 самолетов и опционом на 4 машины. Интерес к самолету проявляет национальная авиакомпания Танзании Air Tanzania, а также Иран, Саудовская Аравия и Индонезия.

По словам министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова, поставки новейшего российского самолета могут составить 1 тысячу единиц до 2037 года.

Мексика проявляет интерес к российским Ми-17

i-mash.ru_29.05.2017

Мексика заинтересована приобрести у России значительную партию вертолетов Ми-17.

Об этом сообщил РИА Новости в пятницу 26 мая заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Анатолий Пунчук.

"Мексиканские военные высоко оценивают российские вертолеты, успевшие прекрасно зарекомендовать себя в решении самых разных задач, в том числе при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций как природного, так и техногенного характера. Россия готова в полной мере удовлетворить потребности Мексики в закупке значительной партии современной вертолетной техники", — заявил Пунчук в ходе выставки HeliRussia-2017.

По его словам, эти вертолеты поступят в подразделения ВМС Мексики.

Аргентина намерена закупить Ми-171Е

i-mash.ru_29.05.2017

Аргентина подтвердила заинтересованность в приобретении в России вертолетов Ми-171Е для использования в Антарктике.

Как сообщил замдиректора ФСВТС Анатолий Пунчук в ходе работы выставки HeliRussia-2017: "в 2011 году Аргентина приобрела несколько Ми-171Е для работы на Южном полюсе. Аргентина в ходе недавних переговоров подтвердила свою заинтересованность закупить в России еще партию вертолетов Ми-171Е для работы в Антарктике при наличии финансовых средств. Россия готова к продолжению переговоров по данной тематике".

При этом он подчеркнул, что Аргентина планирует увеличить свой парк данной техники, убедившись в высоких эксплуатационных возможностях российских вертолетов при работе в условиях антарктических широт, отмечает агентство.

Стартовый стол для запуска РН "Ангара" обойдется в десятки миллиардов рублей

i-mash.ru_29.05.2017

Замминистра обороны РФ Тимур Иванов проверил ход строительства стартового стола для запуска ракеты-носителя "Ангара", которое начнется в 2017 году.

В понедельник 29 мая Тимур Иванов прибыл в Амурскую область, чтобы осмотреть объекты первой очереди на космодроме "Восточный" и строящиеся объекты второй очереди, включая комплекс для "Ангары". Он также провел совещание с главой "Роскосмоса" Игорем Комаровым и представителями подведомственных организаций военно-строительного комплекса, на котором был проведен анализ хода работ на космодроме.

"Примерная стоимость строительства стартового стола для "Ангары" составит 58 млрд рублей. Работы начнутся уже в этом году и завершатся к 2023 году", - сообщил представитель проектного института заместителю министра обороны РФ, пишет Интерфакс.

Также Иванов осмотрел "Комплекс эксплуатации районов падения", который предназначен для поиска и транспортировки отделяющихся частей ракеты-носителя. Представители "Роскосмоса" сообщили, что на космодроме будут построены стоянки для вертолетов Ми-26 и Ми-8, складские помещения, автомобильная и железная дороги.

Силовые структуры России закупят более 100 новых Ил-112В

i-mash.ru_29.05.2017

Потребность всех силовых структур России в легких военно-транспортных самолетах Ил-112В составляет более 100 машин. Новая машина должна будет заменить самолеты Ан-26. Начало эксплуатации воздушного судна планируется в 2018 году, а первый полет Ил-112В должен совершить уже в июле этого года.

Ил-112В грузоподъемностью шесть тонн создается для замены устаревших Ан-24 и Ан-26. Новый самолет предназначен для транспортировки и воздушного десантирования легких образцов вооружения и военной техники, грузов и личного состава.

Как сообщил заместитель министра обороны России Юрий Борисов, общая потребность в самолетах Ил-112В составляет более 100 машин. "Потребность в этих машинах у нас очень большая, так как парк Ан-26 морально устарел и выводится из эксплуатации. Ежегодно мы будем закупать столько таких самолетов, сколько сможет выпустить завод за год", - передает ТАСС слова замглавы Минобороны. Во время посещения "Воронежского акционерного самолетостроительного общества", которое занимается производством Ил-112В, Юрий Борисов сообщил, что предприятие планирует довести производство нового самолета до 12 машин в год.

"Я думаю, что обязательства, взятые Воронежским объединением, будут, безусловно выполнены", - добавил он. Замминистра напомнил, что срок первого полета Ил-112В назначен на июль 2017 года. Работы по легкому военно-транспортному самолету нового поколения ведутся и на предприятиях КРЭТ. В частности, концерн создает бортовой комплекс обороны для Ил-112В. Устройство сможет защитить машину от всех видов ракет

класса "земля-воздух" и "воздух-воздух", с различными системами наведения: оптическими, лазерными и радиолокационными.

Новая система разрабатывается на основе решений, проверенных в процессе создания одного из самых эффективных российских комплексов для индивидуальной защиты авиации - "Витебск", а также его экспортной модификации под названием "Президент-С".

«Вертолеты России» и IHSRC планируют запустить производство российского вертолета в Иране

rns.online_26.05.2017

Холдинг «Вертолеты России» и иранская государственная компания Iran Helicopter Support & Renewal Company (IHSRC) подписали меморандум о взаимопонимании, предусматривающий взаимодействие сторон в рамках проекта сборки легкого вертолета в Иране. Документ был подписан сегодня в рамках международной выставки HeliRussia 2017.

Предполагается, что производство российского вертолета в Иране полностью удовлетворит потребность Ирана в вертолетной технике легкого класса.

Подписанное соглашение регламентирует порядок дооснащения, модернизации и авторизации предприятия IHSRC для сборки легкого вертолета.

«Данный меморандум — серьезный шаг, который значительно приближает нас к реализации проекта по сборке легкого вертолета на мощностях наших иранских коллег. Востребованность вертолетов легкого класса в Иране чрезвычайно велика. Мы отмечаем большое количество потенциальных эксплуатантов данной техники, что позволяет нам надеяться на безусловный успех проекта и скорое заключение контракта», — заявил генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский по итогам подписания.

Компания IHSRC временно авторизована как единственное предприятие, осуществляющее ремонт российских вертолетов марки «Ми» в Иране.

Специалисты «Вертолетов России» провели техническую экспертизу иранского предприятия и выдали соответствующий сертификат в 2016 году. Завод IHSRC по своим производственным возможностям входит в число крупнейших центров технического обслуживания, ремонта и модернизации вертолетов в Ближневосточном регионе.

На сегодняшний день в Иране зарегистрировано более 50 вертолетов российского производства. Самым востребованным из них остается Ми-17: в ИРИ эксплуатируется почти вся линейка вертолетов данного типа — Ми-17, Ми-171, Ми-171Е, Ми-8МТВ, Ми-17В-5.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Микаил Шишханов покинул пост председателя правления Бинбанка

banki.ru_29.05.2017

Совладелец Бинбанка и один из основателей промышленно-финансовой группы «Сафмар» Микаил Шишханов покидает пост председателя правления Бинбанка, сообщили в пресс-службе кредитной организации.

Шишханов переходит в ПФГ «Сафмар» в качестве зампреда совета директоров и остается членом совета директоров промышленных и финансовых активов группы. Временно исполняющим обязанности председателя правления Бинбанка будет назначен Александр Лукин.

«Микаил Шишханов, совладелец Бинбанка и один из основателей промышленно-финансовой группы «Сафмар», сосредоточится на управлении стратегически важными сферами деятельности группы, оставив должность председателя правления Бинбанка. Это решение определено стремительным ростом ПФГ «Сафмар» и необходимостью совершенствования ее корпоративного управления. Помимо финансового блока ПФГ Микаил

Шишханов в новой должности будет курировать внешнеэкономическую деятельность группы, в частности, направления перспективного сотрудничества с западными, азиатскими и арабскими фондами, ретейловые компании группы («М.Видео», «Эльдорадо», «Техносила»), лизинговую компанию «Европлан», IT-технологии, а также страховой бизнес — компанию ВСК», — говорится в релизе.

«Лучшие мировые практики корпоративного управления предполагают, что оперативную деятельность ведет топ-менеджмент, а ключевые акционеры и совет директоров задают вектор развития. Михаил Шишханов является выдающимся банкиром, талантливым руководителем, в течение многих лет он успешно руководил Бинбанком, который сегодня входит в число лидеров финансовой отрасли России. Мы должны эффективней использовать мощный интеллектуальный потенциал, огромный управленческий опыт Михаила Шишханова, реализация которых будет соответствовать стремительной динамике развития группы. Именно поэтому он идет на повышение», — прокомментировал председатель совета директоров и акционер Бинбанка Михаил Гучериев.

ЦБ отозвал лицензии у двух банков

kommersant.ru_29.05.2017

Центробанк отозвал лицензии на осуществление банковских операций у московского Айви банка и у петрозаводского Ритц банка. Как сообщается на сайте регулятора, соответствующее решение было принято в связи с неисполнением кредитными организациями федеральных законов и нормативных актов ЦБ.

Регулятор заявил, что действия руководства Айви банка привели к возникновению угрозы интересам кредиторов и вкладчиков. «Бизнес-модель Айви Банк (АО) носила выраженный экзистенциальный характер и в значительной степени была ориентирована на высокорискованное кредитование заемщиков, прямо или косвенно связанных с конечными бенефициарами кредитной организации», — отмечает ЦБ.

Ритц банк утратил способность выполнять обязательства перед кредиторами и фактически прекратил операционное обслуживание клиентов. «При этом в действиях руководства и собственников кредитной организации прослеживались признаки недобросовестного поведения, выразившиеся в выводе активов, в результате чего банк полностью утратил капитал», — поясняет ЦБ.

В соответствии с приказами ЦБ в банках назначена временная администрация, полномочия исполнительных органов кредитных организаций приостановлены. Айви Банк является участником системы страхования вкладов. Согласно данным отчетности, по величине активов на 1 мая банк занимал 432 место в банковской системе России.

Ритц банк не является участником системы страхования вкладов. По величине активов на 1 мая кредитная организация занимала 555 место в банковской системе РФ.

В Госдуме создается Экспертный совет по рассмотрению госпрограмм

i-mash.ru_29.05.2017

Экспертный совет по рассмотрению государственных программ при Комитете Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству возглавит первый заместитель председателя Комитета, председатель Думской Комиссии по законодательному обеспечению развития предприятий ОПК Владимир Гутенев.

Комментируя создание Экспертного совета по рассмотрению государственных программ, Владимир Гутенев напомнил, что парламентарии приступили к рассмотрению корректировок в госпрограммы, поступивших в Госдуму из правительства. «Нам необходимо выработать эффективный механизм работы с подобными документами в нижней палате парламента. Поэтому основной задачей органа станет обобщение и анализ предложений отраслевых Экспертных советов при Комитете, проводящих экспертизу корректировок профильных госпрограмм. По большинству направлений, таких как судостроение, самолетостроение, фармацевтика, ракетно-космическая, атомная промышленность, в Госдуме уже созданы Экспертные советы. Их представители глубоко погружены в тему развития своей отрасли, поэтому могут дать наиболее точное заключение. Таким образом, данная схема позволит повысить качество парламентского контроля за счет привлечения экспертов к рассмотрению госпрограмм», — уверен парламентарий.

Создание Экспертного совета по рассмотрению госпрограмм, по мнению Гутенева, позволит эффективнее осуществлять парламентский контроль за корректировками в финансировании государственных программ еще на этапе их формирования. «Необходимо исключить случаи, когда сроки для рассмотрения поправок после поступления документа в Госдуму оказывались неприемлемыми с точки зрения эффективного парламентского контроля», - резюмировал Владимир Гутенев.

Кабмин заморозил обсуждение проекта о пенсионном капитале

izvestia.ru_29.05.2017

Разработанный Минфином и Центробанком для перезапуска накопительной пенсии законопроект об индивидуальном пенсионном капитале (ИПК) заморожен в ожидании политических решений относительно этого вопроса, рассказал «Известиям» федеральный чиновник.

По словам другого чиновника, концепцию начнут публично обсуждать только тогда, когда появится политическое решение относительно пенсионной реформы в целом. Источник полагает, что обсуждение может начаться не раньше новых выборов главы государства.

Собеседники «Известий» также полагают, что к тому моменту модель ИПК может быть серьезно изменена и начнет работать лишь в 2020 году. Минфин же пока официально не сообщает о каком-либо изменении сроков.

— Концепция ИПК «завязана» на многих важных изменениях в пенсионной системе, включая повышение пенсионного возраста. Начинать масштабное обсуждение реформы нельзя, потому что на это нет разрешения «сверху». Когда оно появится — неизвестно. Вероятно, что не раньше президентских выборов в 2018 году, — рассказал федеральный чиновник.

Источник «Известий» сообщил, что проект был внесен в правительство с разногласиями между экономическим и социальным блоком. В частности, они не договорились по автоподписке. По его словам, были предложены разные варианты, которые в конечном итоге могут коренным образом изменить ИПК.

Эксперты области рассказали «Известиям» и о других проблемах с реформой, которые обуславливают паузу в принятии пенсионной инициативы.

«Основная цель — сэкономить на пенсионерах»

lenta.ru_29.05.2017

Минфин предложил переложить финансирование фиксированной выплаты к пенсии с Пенсионного фонда на бюджет. Благодаря такому маневру предполагается сбалансировать казну при снижении ставки социальных взносов с 30 до 22 процентов. В Пенсионном фонде и Минтруде предложением недовольны, а эксперты предполагают, что таким образом правительство открывает для себя возможность сэкономить на пенсиях в будущем.

С апреля в России обсуждается предложение министра финансов Антона Силуанова о налоговом маневре, в рамках которого предполагается повысить ставку налога на добавленную стоимость (НДС) с нынешних 18 до 22 процентов и одновременно снизить размер выплат по страховым взносам (с 30 до 22 процентов; их платит работодатель в Пенсионный фонд, Фонд обязательного медстрахования и Фонд социального страхования). Такой ход, по мнению Минфина, должен стимулировать экономический рост.

Естественным образом возник вопрос: если страховые взносы понизятся, как будут финансироваться пенсии? Бюджет ПФР и так далеко не самый сбалансированный — каждый год федеральный бюджет вынужден его подпитывать.

Минфин выдвинул новое предложение, которое призвано закрыть эту тему. Пенсия, считают чиновники, должна частично выплачиваться напрямую из федерального бюджета, минуя посредничество Пенсионного фонда. Речь идет именно о фиксированной выплате, которая сегодня составляет 4800 рублей, около трети суммы средней пенсии.

В финансово-экономическом блоке заверяют, что нарушения страхового принципа при переносе обязательств на бюджет не произойдет. Объясняют это тем, что базовая часть пенсии не имеет прямого отношения к

пенсионной системе и не зависит от различных коэффициентов, учитывающихся при расчете выплат для каждого человека.

Что касается выигрыша, то данная мера — одна из многих, направленных на снижение трансферта в Пенсионный фонд. Среди других, которые пока только намечаются к принятию, — повышение пенсионного возраста и ужесточение условий получения досрочных пенсий. В итоге планируется сократить размер трансферта если не до нуля, то хотя бы до нескольких сотен миллиардов рублей в год. Так предполагается вывести наконец пенсионную систему на «самокупаемость».

Что касается экономики в целом, последствия будут заметны в рамках всего налогового маневра. По замыслу правительства, сейчас значительная часть хозяйств страны находится в тени, и не последняя причина этого — высокая ставка страховых сборов. Чтобы обойти их, работодатели платят зарплаты в конвертах. При снижении ставки они должны «выйти из сумрака». НДС же, как известно, «ленивый налог», который легко администрировать почти вне зависимости от ставки.

Выдвинутые Минфином идеи подверглись критике со стороны коллег из Минтруда. В министерстве опасаются, что инициатива приведет к дефициту бюджета ПФР (из-за снижения ставки страховых взносов) и создаст дополнительные риски снижения пенсий. По мнению ведомства Максима Топилина, такие предложения нарушают принципы формирования страховой части пенсии.

Бизнес-омбудсмен Борис Титов раскритиковал схему налогового маневра с другой стороны. По его мнению, снижать надо все налоги, экономика с этим справится. НДС можно сократить до 10 процентов, а ставку страховых сборов — до 20 процентов. За счет роста ВВП недостача будет довольно быстро покрыта, считает он.

По мнению директора департамента прикладной экономики НИУ ВШЭ Михаила Горста, предлагаемая мера является технической. «Логика Минфина понятна. В любом случае трансфер в Пенсионный фонд идет из федерального бюджета. Данный шаг добавляет стройности финансовой системе и привязывает все бюджетные обязательства к федеральному бюджету. В соответствии с этой инициативой ПФР занимается только страховыми пенсиями и страховыми взносами», — заметил он.

По словам собеседника «Ленты.ру», все твердят, что у ПФР дефицит, но при новой схеме выплаты и источники доходов фонда будут сбалансированными. «Что касается технической стороны, то даже в случае выплат фиксированных пенсий непосредственно из бюджета все равно они будут распределяться через ПФР», — сказал Горст.

«Идея о финансировании фиксированной выплаты к страховой пенсии (ранее — базовой части трудовой пенсии) за счет трансферта федерального бюджета обсуждалась еще в 2012-2014 годах, когда разрабатывали новую пенсионную формулу. — рассказал в беседе с «Лентой.ру» замдиректора Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС Юрий Горлин, один из основных разработчиков ныне действующей пенсионной модели. — Тогда такой подход к предоставлению бюджетных трансфертов отвергли, так как он противоречил страховым принципам пенсионной системы. Был принят подход, базирующийся на разработанной (в увязке с новой пенсионной формулой) концепции трансфертной модели финансирования пенсионной системы. Эта концепция предусматривает, что бюджетные трансферты должны предоставляться исключительно на финансирование законодательно установленных льгот: либо в отношении отдельных категорий пенсионеров, либо страхователей (работодателей). Примерами льгот, финансируемых из федерального бюджета, являются: льготы по страховым тарифам, досрочные пенсии, повышенные пенсии северянам, учет в пенсионных правах периодов службы в армии и ухода за детьми, повышение пенсий в связи с советским стажем (валоризация) и так далее».

По его словам, пенсионная система в России вполне устойчива, а предположения о том, что она находится в кризисе, возникают из-за непонимания того, как она работает. «В этой связи хочу подчеркнуть, что бытующее представление о дефицитности бюджета ПФР является не более, чем мифом. Правильнее говорить о том, что ПФР получает бюджетные трансферты, связанные со страховыми пенсиями. Но эти трансферты только лишь компенсируют дополнительные расходы на законодательно установленные пенсионные льготы и выпадающие доходы ПФР в связи с льготами по страховым тарифам», — считает Горлин.

Горлин считает предложения Минфина довольно опасными для многих категорий пенсионеров. «Переход к финансированию фиксированной выплаты за счет федерального бюджета снизит прозрачность порядка финансирования пенсионной системы за счет бюджетных трансфертов, так как их объем перестает быть однозначно зависимым от потребности в финансировании льгот. Это предопределяет риски недофинансирования средств, необходимых для выплаты пенсий. В дополнении к этому повышается вероятность реализации давнишних предложений Минфина по невыплате фиксированной выплаты работающим пенсионерам. Таким образом, по всей видимости, в перспективе основная, но не декларируемая цель данного предложения — сэкономить на пенсионерах», — констатировал эксперт.

Сэкономить на выплатах пенсионерам также призвана новая система индивидуального пенсионного капитала, ее концепцию внесли в правительство в тот же день, когда появилось предложение Минфина о переводе части выплат с ПФР на федеральный бюджет. Она предполагает, что человек, желающий получать достойные выплаты в старости, будет добровольно откладывать часть своей зарплаты (до 6 процентов) сверх того, что отчисляет работодатель в Пенсионный фонд (социальный взнос в ПФР сейчас равен 22 процентам). Таким образом, уже сейчас можно увидеть контуры будущей пенсионной системы России: усиление роли федерального бюджета при распределении выплат, самостоятельное финансирование своих будущих пенсий плюс повышение возраста выхода на заслуженный отдых, которое уже давно обсуждается властями.