

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

Комитет по грузовому подвижному составу НП "ОПЖТ" провел заседание
i-mash.ru_29.05.2017

Президент ОАО РЖД Олег Белозеров о тарифах, концессиях и продаже активов
kommersant.ru_30.05.2017

Ремонт инновационных вагонных тележек освоили работники эксплуатационного вагонного депо Анисовка
i-mash.ru_30.05.2017

Электровоз "Гранит" получил сертификат Таможенного союза
i-mash.ru_30.05.2017

УВЗ расширяет номенклатуру производства
i-mash.ru_30.05.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Тракторы ЧТЗ будут служить на границе
i-mash.ru_30.05.2017

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

Еврокомиссия и «Газпром» прокомментировали ход переговоров по антимонопольному расследованию
kommersant.ru_30.05.2017

76 генеральных директоров европейских металлургических заводов подписали открытое письмо
steelland.ru_30.05.2017

ЕВРАЗ НТМК повышает производительность колесобандажного цеха
metallinfo.ru_30.05.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Страховщики назвали самый угоняемый автомобиль России
rg.ru_30.05.2017

"КамАЗ" готов обеспечить потребность филиппинцев в большегрузной автомобильной технике
i-mash.ru_30.05.2017

Казахстанцы все чаще предпочитают узбекистанские автомобили российским
regnum.ru_30.05.2017

Россия продала первый комбайн в ЮАР

[lenta.ru_29.05.2017](#)

Citroen отзовет 30 тысяч автомобилей в России

[lenta.ru_29.05.2017](#)

Калужский завод «ПСМА Рус» остановил конвейер на три недели

[autostat.ru_30.05.2017](#)

Импортные автомасла дешевеют, а отечественные – дорожают

[autostat.ru_30.05.2017](#)

**АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
AEROSPACE INDUSTRY**

"ОДК" получила техзадание на создание двигателя для вертолета Ка-62

[i-mash.ru_29.05.2017](#)

Суд обязал предприятие «Антонов» выплатить Минобороны России 180 млн рублей за срыв разработки Ан-70

[i-mash.ru_29.05.2017](#)

"Авиакомплекс им. С.В. Ильюшина" возглавил транспортный дивизион ОАК

[i-mash.ru_30.05.2017](#)

Холдинг «Вертолеты России» проведет корпоративный чемпионат «Молодые профессионалы-2017»

[i-mash.ru_30.05.2017](#)

Минпромторг рассчитывает на получение сертификата летной годности МС-21 в 2019 году

[rns.online_29.05.2017](#)

Правительство РФ рекомендовало госкомпаниям закупать российские самолеты

[i-mash.ru_30.05.2017](#)

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА
ECONOMIC POLICY**

Эльвира Набиуллина рассказала о главных вызовах для российской экономики

[kommersant.ru_29.05.2017](#)

ЦБ ужесточит идентификацию онлайн-заемщиков

[kommersant.ru_30.05.2017](#)

CNN: России удастся избежать финансового коллапса

[regnum.ru_30.05.2017](#)

Правительство России одобрило субсидирование пилотных партий промышленной продукции

[rns.online_30.05.2017](#)

Продлена программа поддержки новых высокотехнологичных средств производства

[i-mash.ru_30.05.2017](#)

Комитет по грузовому подвижному составу НП "ОПЖТ" провел заседание

i-mash.ru_29.05.2017

26 мая 2017 года состоялось заседание Комитета по грузовому подвижному составу Некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожной продукции". Провел заседание Сергей Калетин, вице-президент НП "ОПЖТ", председатель комитета по грузовому подвижному составу, президент железнодорожного оператора АО "СГ-транс".

В мероприятии приняли участие специалисты профильных департаментов и дирекций ПАО "НПК ОВК", ЗАО "Трансмашхолдинг", ЦВ ЦДИ ОАО "РЖД", АО "ВНИИЖТ", АО "ВНИКТИ", УК "РейлТрансХолдинг", "Федеральной грузовой компании" и др.

Открыл заседание доклад Константина Демина, генерального конструктора АО "ТВСЗ", в котором эксперт представил предложения по изменению нормативно-технической документации, направленные на реализацию требований ТР ТС 001/2011 по установлению ресурса или срока службы на составные части грузовых вагонов. В рамках исполнения поручений протокола совместного заседания НТС "РЖД" и НП "ОПЖТ" от 30 июня 2016 года был определен перечень составных частей грузовых вагонов, ресурс которых не установлен действующей документацией. В этот перечень вошли пятнадцать составных частей вагонов, среди которых рама боковая, балка надрессорная, пружина цилиндрическая рессорного подвешивания, корпус автосцепки, тяговый хомут и др. Кроме того, был сформирован пакет по изменению соответствующей нормативной документации, в который также был внесен ряд соответствующих замечаний профильных комитетов и подкомитетов НП "ОПЖТ", отметил докладчик и предложил согласовать подготовленный документ.

По результатам дискуссии, присутствующие на заседании специалисты большинством голосов приняли решение направить в АО "ВНИИЖТ", ЦВ ЦДИ и ПКБ ЦВ обращение о необходимости внесения согласованных профильными комитетами и подкомитетами НП "ОПЖТ" предложений в действующие руководящие документы, а несогласованные предложения доработать на соответствующих площадках НП "ОПЖТ".

Александр Казаков, и.о. заместителя директора ПКБ ЦВ, представил анализ отказов технических средств по вагонному комплексу за первый квартал 2017 года. Согласно предоставленным специалистом данным, в первом квартале 2017 года по вагонному комплексу произошло 2475 отказов, что на 25% меньше, чем за аналогичный период 2016 года. Потери в поезде-часах за отчетный период снизились на 10%. Основное количество отказов - 50% - происходит из-за неисправностей автотормозного оборудования, 40% отказов приходится на неисправности буксового узла. При этом в целях дальнейшего снижения количества тревожных показаний аппаратуры КТСМ в ПКБ ЦВ предлагают повысить пороги тревожной сигнализации TP-1 и TP-2 по алгоритму "разность на оси" таким образом, чтобы приблизить температуру нагрева буксового узла выдаваемую по данному алгоритму к браковочной температуре. По предварительным прогнозам данное мероприятие позволит снизить количество тревожных показаний TP-1 на 15% и TP-2 на 23%.

Участники совещания обсудили представленный анализ и внесли ряд предложений по совершенствованию представленной аналитики и методов, применяемых для ее составления. Кроме того, было принято решение дать поручение Подкомитету по вагоностроению совместно с производителями подшипников кассетного типа подготовить и представить на рассмотрение параметры браковки кассетных подшипников и направить эти данные в Подкомитеты по ремонту и эксплуатации, обобщенное заключение по данным критериям рассмотреть на комитете по грузовому подвижному составу.

Совместный доклад о внесении изменений в классификатор КЖА 20050-05 представили главный инженер АО "ВРК-3" Роман Сивов и начальник управления безопасности движения и аудита качества ремонта АО "ВРК-2" Дмитрий Русин. Дмитрий Сивов рассмотрел коды неисправностей 234 и 214 по сверхнормативному износу клина и излому пружин соответственно. Специалист предложил до завершения переработки классификатора ввести временный мораторий на применение кода 214 "излом пружин" при отцепке грузовых вагонов в ТОР; обеспечить применение кода 219 "завышение или занижение фрикционного клина относительно опорной поверхности надрессорной балки более нормы" вместо кода 234 "сверхнормативный износ фрикционного клина тележки"; от имени Комитета по грузовому подвижному составу НП "ОПЖТ" обратиться в железнодорожную администрацию Российской Федерации о включении вагоноремонтных компаний в рабочую группу комиссии вагонного

хозяйства по обсуждению вопросов, касающихся корректировки классификатора основных неисправностей грузовых вагонов при его переработке.

Дмитрий Русин рассказал о необходимости запрета браковки вагонов по кодам 912 и 913 по эксплуатационным неисправностям с целью исключения необоснованного отнесения неисправностей на ответственность вагоноремонтных депо. Докладчик предложил исключить применение кодов 912 и 913 при отцепке вагонов в ТОП по эксплуатационным неисправностям и рассмотреть возможность использования кодов 912 и 913 только при допуске вагонов на инфраструктуру ОАО "РЖД".

Сергей Калетин, тем не менее, не согласился с предложением докладчика по использованию кодов и внес ряд дополнительных замечаний.

О принимаемых мерах по повышению надежности грузовых вагонов парка Центральной дирекции инфраструктуры рассказал начальник технического отдела ЦВ ЦДИ ОАО "РЖД" Виктор Романов. В рамках этой работы запланированы мероприятия по переоборудованию в течение пяти лет буксовых узлов роликового типа вагонов консолидированного парка Центральной дирекции инфраструктуры на буксовые узлы кассетного типа и модернизации тормозного оборудования при проведении плановых видов ремонта.

Итоги работы по актуализации положения о допуске грузовых вагонов на инфраструктуру из плановых видов ремонта в вагонном комплексе представил начальник ЦВ ЦДИ ОАО "РЖД" Алексей Кадушкин. В результате работы подготовлен проект технических и технологических изменений в Положение о допуске грузовых вагонов на инфраструктуру, утвержденным распоряжением ОАО "РЖД" от 08.06.2016 № 1097р с учетом предложений участников перевозочного процесса. В частности, были внесены изменения в критерии допуска в количестве 13 единиц, включены критерии допуска по вагонам-транспортёрам - 9 единиц и изотермическим вагонам - 5 единиц, внесены изменения в требования к пункту контроля качества в части обеспечения ресурсами и требованиями к рабочему месту и скорректирован подход по порядку осуществления допуска грузовых вагонов.

Участники совещания приняли к сведению представленный доклад и дали поручение подкомитетам комитета по грузовому подвижному составу продолжить работу над положением.

Специалисты также заслушали и обсудили доклады об аттестации предприятий, осуществляющих деятельность по подготовке вагонов под налив или ремонт и определению пригодности под погрузку, об оборудовании вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов, сливными приборами с тремя степенями защиты, а также доклады об утверждении правил перевозок железнодорожным транспортом смерзающихся грузов и о необходимости установки кодовых бортовых датчиков при капитальном ремонте грузовых вагонов.

Президент ОАО РЖД Олег Белозеров о тарифах, концессиях и продаже активов
kommersant.ru_30.05.2017

ОАО РЖД, отработав полтора года в условиях сокращения затрат и госсубсидий, столкнулось с резким ростом перевозок при ухудшении их структуры. Как решать проблему низкодоходных грузов, есть ли грузопоток для модернизируемых БАМа и Транссиба, почему нет смысла продавать «Трансконтейнер» и зачем в монополии вице-президентов меняют на директоров, "Ъ" рассказывал президент ОАО РЖД Олег Белозеров.

— Один из самых актуальных и болезненных вопросов для ОАО РЖД сейчас — падение доходности при росте грузооборота. На какой рост доходности по итогам года вы рассчитываете?

— Хотели бы попробовать выйти на рост доходной ставки плюс 1–2%. Но пока мы видим, что ситуация несколько иная. Очевидно, что необходимо системное решение проблемы с максимальной выгодой как для ОАО РЖД, так и для грузоотправителей. В первую очередь это вопрос о низкодоходных грузах. Понятно, что компания должна возить эти грузы: если не будем мы, то не будет никто. При этом с нашей стороны необходимо приложить все усилия для того, чтобы снизить себестоимость перевозки. И у меня есть уверенность, что баланс, выгодный и производителям, и ОАО РЖД, мы найдем.

Взять, к примеру, угольщики. Объем перевозки огромный. Вспомним стоимость угля в \$40 с лишним, которая потом достигла \$60–80. Доходность угольщиков выросла во много раз, а стоимость перевозки — лишь на несколько процентов. Доходы, которые получают угольщики, обязательно должны идти на их развитие, но в том

числе и на развитие инфраструктуры. Думаю, что это понимание есть. Чтобы вывезти весь объем, нам нужны инвестиции, нужны деньги, включая средства на возврат инвестиций.

— То есть тарифы ОАО РЖД по низкодоходным грузам привязываются к рыночной стоимости, а вы гарантируете вложение выручки в конкретные направления?

— Да, это или take-or-pay, или другие варианты, но все они будут строиться вокруг одной равновесной точки, исходя из выгоды и для грузоотправителей, и для ОАО РЖД. А вот механизм, возможно, будет немного различаться.

— Если подобная модель будет введена, удастся ли полностью решить проблему выпадающих доходов из-за ухудшения структуры грузооборота? Или все равно будут необходимы вливания со стороны государства?

— На мой взгляд, субсидия от государства может быть в следующих случаях: если государство принимает решение что-то реализовать прорывным способом, в кратчайшие сроки и готово выделить на это дополнительные деньги. Или государство решает, что кого-то должно поддерживать, например угольщиков. В таком случае угольщики — не мы — должны получать субсидию от государства и полностью оплачивать стоимость перевозки. Думаю, такой вариант был бы справедливым.

Пока же перекрестное субсидирование находится внутри ОАО РЖД. А мы все-таки не органы исполнительной власти, которые должны в этой части маневрировать. Допустим, у угольщиков дешевый тариф, у нефтяников высокий, соответственно, нам говорят: ищите баланс. На это нефтяники отвечают: баланс в виде ваших тарифов, установленных в прейскуранте, нас не устраивает. По идее, в таком случае необходимо дать нефтяникам привлекательный тариф под обязательство определенного объема перевозок. Но пока получается иначе. При увеличении тарифов нефтяникам с целью компенсации расходов на угольщиков гарантий, что нефтяники останутся у нас, а не перейдут в трубу, мы не получаем. Поэтому есть определенные развилки. Но я считаю, что на многие вопросы ответит прозрачная, хорошая экономика ОАО РЖД. Мы все равно будем самыми эффективными.

— Можно оценить объем выпадающих доходов на конец года? В конце 2016 года назывались 91,8 млрд руб., что будет в 2017 году?

— У нас выпадающих доходов на конец года не будет, потому что вырос грузооборот. Соответственно, прибыли у нас больше, и это дает возможность перераспределить дополнительные доходы. 8% по грузообороту все-таки очень существенная цифра.

— Перекроет ли увеличение грузооборота последствия ухудшения структуры грузов?

— В этом году проблема может быть решена за счет увеличения объема перевозки грузов. Мы предполагали, что будет более серьезное падение по стоимости угля, и хотели поддержать тарифами грузоотправителей. Сейчас видим, что цены достаточно приемлемы. Мы уже думали о том, чтобы, возможно, дополнительно отрегулировать тарифы в нашу пользу. Но это пока на уровне обсуждений.

— Путем надбавки в рамках тарифного коридора, изменения коэффициентов дальности?

— Могут быть различные варианты. Например, инвестсоставляющая по аналогии с электроэнергетикой. Сегодня уже видно, что хороший результат дает надбавка к тарифу по капремонту. За позапрошлый и прошлый год качество железнодорожной инфраструктуры не ухудшилось. А ведь до этого каждый год прирастало по несколько тысяч километров путей, находящихся в ненормативном состоянии. В 2017 году тенденция уже иная: количество просроченных километров снижается. Существует зависимость: чем лучше инфраструктура, тем быстрее едет груз. А чем быстрее он едет, тем дешевле доставляется. Мы планируем в следующем году эту динамику сохранить, а к 2021 году по наиболее грузонапряженным линиям привести инфраструктуру полностью в нормативное состояние.

— Это с учетом того, что большая часть документов правительства говорит о том, что надбавку к тарифу в 2% больше не дадут? По вашему мнению, надбавка должна быть возобновлена? Или средства должны поступить каким-то другим способом?

— Не возобновлена, а продлена. Я думаю, что нам нужно будет к следующему году подготовить такую же серьезную модель, как к этому. Хочу напомнить, что при надбавке 2% на капремонт надбавка для экспортных грузов была снижена до 10%. Это достаточно серьезные изменения. Их нужно настроить так, чтобы были созданы оптимальные условия для всех участников процесса. Если экспорт в 2018 году продолжит расти, эти 2% можно было бы направить на дополнительные инвестиции в проект модернизации БАМа и Транссиба. Судя по тенденциям, которые мы наблюдаем на этом направлении сейчас, считаю, что ряд следующих этапов модернизации Восточного полигона нужно сдвинуть на более ранний срок. Допустим, электрификацию БАМа. Если ускоримся, то быстрее дадим грузоотправителям возможность более эффективно и выгодно отправлять грузы.

— **Это предложение уже обсуждается?**

— Да. Изучаем, какие у нас есть возможности.

— **Возвращаясь к 2%. В 2016 году ФАС предлагала изменить цель надбавки, направив ее на обновление локомотивного парка. По вашему мнению, она актуальнее в части капремонта?**

— Да, поскольку в отношении локомотивов можно применить иную схему. Например, лизинг. Инфраструктура же в лизинговые схемы или кредитные истории не укладывается с точки зрения экономики. Поэтому то, что можно получить за счет тарифа, нужно вкладывать в ее ремонт.

— **Вы предлагаете продлить этот механизм на следующий год или на более длительный период?**

— Посмотрим, как сложится экономика.

— **Вы упомянули ускорение электрификации Восточного полигона. Какие перемены в программе развития Восточного полигона произошли в последнее время?**

— Вместе с энергетиками рассматриваем возможность завершения электрификации конечных участков БАМа в Хабаровском крае в более ранние сроки. Думаю, что параллельно с нашей стратегией до 2025 года, с долгосрочной программой развития — к августу-сентябрю — мы найдем решение.

— **Насколько мы понимаем, на БАМе и Транссибе есть потенциал наращивания грузопотока на 30 млн тонн за счет Кузбасса, но это потребует дополнительных инвестиций. А те месторождения, которые должны были стать ресурсной базой, пока не дают груза.**

— На самом деле решения по Восточному полигону всегда выигрышны. Есть уже разработанные месторождения, и они могут давать достаточно серьезный прирост. Есть новые месторождения, которые появятся через какой-то промежуток времени. Сейчас регулярно обсуждаем с грузоотправителями, у кого и как идут дела в части освоения новых месторождений. То, что мы делаем сегодня, в любом случае будет востребовано.

— **Дополнительных инвестиций это не потребует?**

— Потребуется. Как я уже сказал, в сентябре мы ответим на этот вопрос. И постараемся увеличить пропускные мощности и для Кузбасса, и для других участников за счет наших дополнительных инвестиций.

— **За счет инвестпрограммы ОАО РЖД?**

— Да.

— **А каков уровень этих инвестиций?**

— Достаточно серьезный. Я думаю, что на разные мероприятия потребуется несколько сотен миллиардов, а вот сколько и в какой промежуток времени, это предстоит понять.

— **Концессионное соглашение по железной дороге Кызыл—Курагино будет заключено?**

— Будет и причем в ближайшее время.

— В какой функции в проекте будут выступать РЖД?

— Планируем войти в проектную компанию на небольшую долю. При этом мы хотели бы стать подрядчиком при строительстве и — ключевое для нас — перевозчиком. Проект с точки зрения железной дороги интересный. В нем есть и другие составляющие в части строительства порта и добывающих мощностей.

— Вы ориентируетесь на увеличенный грузопоток по БАМу?

— Да, на дополнительный поток. 66 млн тонн — изначальная цифра — рассчитывалась до 2019 года. Пока видим увеличение до 80 млн тонн к 2025 году, но нужно еще раз уточнить расчеты. Информация постоянно обновляется, динамика погрузки улучшается, планы у грузоотправителей тоже меняются в позитивную сторону. Соответственно, нам нужно готовиться заранее.

Возникает проблема ускорения темпов экономического роста, для этого нужны дополнительные мощности — тяговый подвижной состав, вагоны. Это абсолютно другая стратегия, и компания достаточно быстро к ней перешла. Хотел бы обратить внимание, что этот переход от падения к росту — большому, взрывному росту, был непростой задачей. Но компания с ним справилась и по максимуму обеспечила вывоз продукции. Каждый год усиленно работаем над увеличением производительности труда. Я считаю этот показатель одним из ключевых. Задачу, поставленную государством, мы выполняем.

— В этом году было довольно много информации о возможном участии ОАО РЖД в том или ином качестве в концессионных соглашениях или государственно-частном партнерстве. Зачем в целом вам концессии?

— Сам концессионный механизм достаточно интересный с точки зрения привлечения средств. Сегодня необходимо использовать все потенциально возможные финансовые инструменты. Но у нас есть определенные ограничения по нашим ковенантам: отношение долга к EBITDA должно находиться в пределах трех. Было принято решение о долгосрочном тарифе, но в результате за последние несколько лет оно ни разу не выполнялось. А для привлекаемых средств нужен более четкий механизм фиксации обязательств. Концессия дает возможность это сделать.

Мы не претендуем в исключительном порядке на владение инфраструктурой — нам важнее правильно создать условия, правильно управлять создаваемой инфраструктурой и выступать в качестве перевозчика. Это то, что мы умеем делать. У кого на балансе будет находиться инфраструктура — в ряде случаев все равно: фонды, банки, пожалуйста, пусть они вкладываются, мы в этой части готовы исполнять функции управляющих.

Поэтому считаю, что концессия — хороший механизм. В дальнейшем все построенное в рамках концессии переходит в собственность государства, а в конечном итоге может быть передано и ОАО РЖД. Можно сказать, мы строим для себя, и от того, насколько качественно и хорошо это сделаем, в перспективе будет зависеть экономика всей компании. Вы наверняка помните, что в России большинство дорог исторически было построено по концессии.

— Говорят, что есть поручение правительства о том, что не поощряется использование механизма концессии компаниями с прямым или косвенным госучастием больше 50%...

— Это действительно так.

— А как в этой ситуации быть? Просто занимать меньшую долю в компании-концессионере?

— Да, занимать меньшую долю. Это абсолютно справедливый подход. Если государство захочет что-то профинансировать, оно внесет средства в уставный капитал ОАО РЖД. Ключевой вопрос концессии — в распределении рисков. Она подразумевает, что не все риски несут РФ и ОАО РЖД. Появляются другие участники процесса, которые берут на себя предпринимательские, строительные и многие другие риски. А если госкомпания принадлежит больше 50% в концессии, получается некое квазигосударственное финансирование.

— В проекте Северного широтного хода удастся найти участников на нужную долю в проектной компании?

— Мы сейчас этим вопросом активно занимаемся. Участники есть. И РФПИ, и ВЭБ задействованы в обсуждении схемы. Проект очень интересный.

— А вы ожидаете каких-то подвижек до конца года?

— Хотим в ближайшие месяцы выйти с инициативой по реализации этого проекта. Все предварительные документы с участниками процесса уже подписали, в том числе с «Газпромом».

— Так «Газпром» участвует?

— Газпром будет участвовать в финансировании своего участка, который станет одним из элементов концессионного соглашения.

— Будет ли пересмотрен пассажиропоток по высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва—Казань?

— Он уже был рассмотрен аудиторами и подтвержден на уровне 15,8 млн пассажиров на пятый год эксплуатации. В этой части без больших сюрпризов. Сюрпризы там приятные — в виде возможности перевозки по ВСМ не только пассажиров, но и грузов, движения ночных скоростных поездов. Все это создает дополнительный финансовый поток.

— Когда будет принято решение по грузовому движению по ВСМ?

— Я думаю, что когда мы окончательно определимся с моделью. Работа идет поэтапно. Серьезным шагом было проектирование, поскольку оно как раз и отвечает на вопрос, сможет ли компания построить скоростные линии, есть ли технологии. На сегодняшний момент точно знаем, что сможет. Параллельно нужно обсуждать финансовые возможности. Чем больше неопределенность, тем большие риски закладываются финансовыми институтами. Поскольку уже появилась конкретика, это улучшит ситуацию с финансированием. Сейчас рассматриваются две модели: одна чисто пассажирская, другая — комбинированная.

— Комбинированная модель предлагалась партнерам, например, китайцам?

— Она пока обсуждается. Мы ее рассматривали у вице-преьера Аркадия Дворковича, показывали, что такая модель существует.

— То есть в течение ближайших месяцев будет понятно, быть ли там грузовому движению?

— Грузовое движение там точно будет. А вот будет ли оно заложено в первоначальную финансовую модель — на эти расчеты потребуется несколько месяцев.

— Собираетесь ли вы продавать 50% плюс одну акцию ОАО «Трансконтейнер», за который активно борется группа «Сумма»? И более широкий вопрос: как вы видите будущее логистического блока ОАО РЖД?

— По «Трансконтейнеру» наша позиция известна. Мы ее рассматривали в компании, докладывали первому вице-премьеру Игорю Шувалову. Я считаю, что в нынешней ситуации «Трансконтейнер» находится в положении статус-кво. При этом целесообразно опять вывести его в прямое управление ОАО РЖД, поскольку мы уже договорились, что модель ОТЛК (Объединенная транспортно-логистическая компания, владеет сейчас контрольным пакетом «Трансконтейнера», внесенным ОАО РЖД.— «Ъ») «без активов» является более перспективной и экономически выгодной.

Что касается «Трансконтейнера», мы не вводим никаких ограничений. Ни для кого. Готовы поддерживать всех перевозчиков контейнеров и создавать необходимые условия. Нам говорят: «Давайте, мы купим «Трансконтейнер»». А нам нужно, чтобы увеличился объем услуги. Пусть создадут еще один «Трансконтейнер». Или вложат эти деньги в закупку дополнительных площадок. Контейнерные перевозки сейчас демонстрируют

бурный рост, и мы крайне заинтересованы не в перераспределении, а в расширении рынка. Для компании это дополнительный доход. «Трансконтейнер» сегодня является монополистом, перевозит 50% с лишним. А если это монополист, значит, должен быть в составе ОАО РЖД, а не у кого-то еще, поскольку государство может нас ограничить по ставкам,— то есть нами можно управлять.

Мы опасаемся, что не будет такой положительной динамики, как только мы потеряем управление. Львиная доля доходов «Трансконтейнера» идет на оплату инфраструктуры. Мы создали бизнес, который для нас генерирует дополнительный доход. Готовы ли мы его отдать? Хотелось бы, чтобы контейнерный рынок развивался, стал большим и устойчивым.

Мы не заинтересованы в том, чтобы занимать 50–80% рынка. Пусть эта доля снижается, приходит большее количество игроков. Полагаю, что с учетом сегодняшней динамики эти новые игроки появятся и смогут стабилизировать ситуацию на рынке. Например, у нас есть Федеральная грузовая компания, занимающая на рынке перевозок в полувагонах более 20%, но иные серьезные, сильные игроки создают рынок.

— Вы собираетесь интегрировать «Трансконтейнер» с «РЖД-Логистикой», GEFCO или другими активами?

— Каждый из них занимает свою нишу. Мы не будем интегрировать, а постараемся более четко провести грани между сферами деятельности, чтобы не было внутреннего каннибализма.

— GEFCO тоже не продаете?

— Вариант продажи рассматривается. С нашей точки зрения, для управления достаточно владеть 50% плюс одна акция (сейчас 75%.— “Ъ”). Хотим ли мы получать всю прибыль и маржу? Возьмем тот же «Трансконтейнер»: он хорошо работает, есть инвестор. Мы не заморозили там наши деньги, при этом хорошо управляем активом, который приносит доход компании. То же самое возможно и с GEFCO.

— С РФПИ ведутся переговоры?

— По GEFCO у нас есть определенные условия, которые мы обсуждаем с нашими партнерами, в том числе и с РФПИ.

— Как идет сейчас в ОАО РЖД корпоративная реформа, связанная с заменой вице-президентов директорами? Какова целевая конструкция структуры управления?

— Структура будет пересматриваться с учетом переименования должности президента ОАО РЖД в генерального директора. Наше предложение было внесено в Госдуму, будет проходить обсуждение, надеюсь, что будет принято положительное решение. Соответственно, формат должностей заместителей и других руководителей тоже должен быть изменен. Вице-президенты будут называться заместителями. Появится трехуровневая система управления, включая директоров. В итоге будет гендиректор, его заместители и директора.

— То есть это в чистом виде переименование? Или изменение структуры в том числе?

— В том числе и уточнение структуры.

— А управленческие издержки будут сокращены в результате?

— Обязательно. Я перед собой ставлю задачу: любое действие должно вести за собой сокращение издержек.

— А когда это будет завершено?

— В зависимости от того, когда будет принят закон. Думаю, в течение нескольких месяцев.

— Сейчас в ФГК сложилась довольно неплохая ситуация, ставка оперирования вагонами растет. В этой связи будет ли изменен уровень дивидендных выплат?

— Акционеры должны получать прибыль, для этого мы и создаем дочерние общества, поэтому считаем справедливым для наших «дочек» выплаты не менее 50% прибыли по РСБУ. Например, по GEFCO в этом году на наблюдательном совете приняли решение распределить 100% прибыли на дивиденды.

— Отдельно поднимать уровень выплат ФГК на фоне хорошего рынка вы не будете?

— Возможно, будем. Посмотрим на динамику. Если мы заберем деньги, то, прежде всего, направим их на инфраструктуру, на тот же подвижной состав, но нужно понимать, насколько просядет тогда ФГК. У нее есть своя серьезная инвестпрограмма, которая создает условия для перевозки большего объема грузов.

— Программа оптимизации локомотивного парка принята?

— Принята, но будем ее пересматривать, потому что динамика перевозок изменилась. В прошлом году я подготовил коллектив к тому, что у нас будет значительный рост объема перевозок. И компания с этой задачей справилась. Нужно понять, краткосрочная это тенденция или тренд. Каким будет следующий год с точки зрения объемов — таким же, меньше, больше — и в зависимости от этого пересматривать программу. Ключевые ее элементы, например повышение производительности работы локомотивов, останутся. Какое количество локомотивов нам нужно — будет зависеть от конкретных задач и объемов перевозок.

— А пока нет определенности с тем, каким будет тренд?

— Пока нет. Будем смотреть на прогнозы Минэкономки и те программы, которые правительство подготовило до 2025 года.

— Можете ли вы назвать прогнозные ключевые финансовые параметры по итогам 2017 года?

— Чистая прибыль компании, утвержденная советом директоров на 2017 год, составляет 3 млрд руб., EBITDA — 351,8 млрд руб. с ростом к прошлому году на 11,4%. Выручка запланирована в 1,6 трлн руб., с ростом к 2016 году на 3%. С учетом роста объемов перевозок ожидаем более высокие темпы роста погрузки и грузооборота в целом по году, что отразится на финансово-экономическом состоянии компании. Так что, вероятно, показатели могут быть улучшены.

— В отчетности по итогам 2016 года показано масштабное обесценение основных средств (141,6 млрд руб.), большая часть (74,2 млрд руб.) приходится на Московское центральное кольцо (МЦК). В чем причина обесценения?

— Проект МЦК социальный и предполагает существенные затраты не только на создание, но и на поддержание инфраструктуры и организацию перевозок. Средства нам компенсируются действующими договорами не в полной мере. На момент запуска МЦК ряд расходов виделся несколько по-другому. Много технических нюансов: предположим, запустили поезда на одну минуту быстрее, появились новые поезда — возникли новые расходы. Мы находимся в постоянном диалоге с правительством Москвы, считаю, что почти все вопросы урегулировали и до конца года их закроем полностью.

— Скоро уже почти два года, как вы пришли в ОАО РЖД. Что у вас за это время получилось, что не получилось?

— Получилось, не получилось — это вопрос из серии «стакан наполовину пуст или полон». Я считаю, что всегда сделано недостаточно. Уже сейчас работаем над стратегией развития железнодорожного транспорта на долгосрочный период до 2050 года. Сегодня есть понимание, как решать краткосрочные и среднесрочные задачи, но ряд решений на железной дороге без долгосрочной стратегии просто невозможен.

Срок амортизации инфраструктуры у нас около 50–70 лет, и если сейчас мы примем неправильное решение, то будем отброшены назад, поскольку деньги уже потратили, а необходимого эффекта не получили. Срок амортизации локомотива — 40 лет. Если мы купим что-нибудь не то и купим много, а уж покупать-то мы умеем, нужного результата не будет. Очевидно, что от неверных стратегических решений компания действительно проиграет — может быть, не сегодня, а через несколько лет.

— А можно ли создать полноценную стратегию до 2050 года с учетом того, что более краткосрочные документы, основополагающие для отрасли (например, целевая модель рынка), охватывают меньший период и постоянно меняются?

— Уверен, что можно. Краткосрочные документы могут меняться, но долгосрочные тренды все равно будут достаточно устойчивыми. Потребуется ли что-то корректировать? Корректировать нужно всегда, чтобы оперативно отвечать на вызовы времени. В рамках долгосрочной стратегии параллельно готовится программа до 2025 года, кроме того, нужно посмотреть и на инновации, и на то, как вообще будет выглядеть железная дорога в ближайшей перспективе. В ряде случаев краткосрочные цели не дают возможности с позиции экономики вложиться в долгосрочные проекты, и через три-пять лет начинаешь проигрывать. С одной стороны, от этого соблазна нам нужно себя уберечь, с другой — обязательно нужно думать о будущем. Поэтому сейчас необходимо актуализировать весь спектр вопросов, которые ставит перед собой компания, дать им оценку и обязательно двигаться дальше. Если вернуться к первому вопросу: да, нам удалось немало, это видно по цифрам, по экономии — большим цифрам! — но за каждой стоит очень серьезный срез работы по каждому из направлений. У нас выросло качество услуг, и это не субъективная оценка, а фактор, который признали прежде всего наши потребители, и это самый важный критерий. Прежде всего, я имею в виду скорость доставки и ее качество. Совместно с потребителями разработаны показатели, которые постоянно улучшаются. Самым большим достижением я считаю, что сейчас российские железные дороги, как мне кажется, развиваются динамично.

— Когда можно ожидать выхода стратегии?

— Осенью этого года. Планируем, что итоговое обсуждение состоится в ноябре. Программа до 2025 года будет чуть пораньше (думаю, что это будет сентябрь), а долгосрочная попозже.

— И последний вопрос: с прокуратурой у вас все в порядке? Проверка закончена?

— ОАО РЖД — большая организация, у нас проходит множество проверок по разным направлениям. В том числе и по линии прокуратуры. Относимся к этому абсолютно спокойно. Компания полностью открыта, и предоставляет все необходимые материалы. Наоборот, спасибо прокуратуре, в том числе и за те документы, которые получаем по результатам проверок. Нам указывают, на что нужно обратить внимание. Это я считаю очень важным.

Ремонт инновационных вагонных тележек освоили работники эксплуатационного вагонного депо Анисовка

i-mash.ru_30.05.2017

На базе эксплуатационного вагонного депо Анисовка Приволжской дирекции инфраструктуры создан сервисный центр по техническому обслуживанию и текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов нового поколения.

Деятельность центра позволит минимизировать время простоя подвижного состава в ремонте за счёт хранения на предприятии оборотного запаса деталей и узлов инновационных тележек Тихвинского вагоностроительного завода.

По словам специалистов, в конструкции новых тележек имеется целый ряд принципиальных нововведений. Например, комплект пружин. В стандартной тележке их установлено семь штук, а в инновационной — девять. Из-за этого вагон перевозит на 6-8 тонн груза больше. Возросли и скоростные показатели, которые у вагонов нового поколения могут достигать 120 километров в час.

С момента открытия в сервисном центре эксплуатационного вагонного депо Анисовка уже отремонтировано 13 полувагонов, оборудованных новыми тележками.

Инновационные вагоны активно внедряются на сети, обеспечивая качественную модернизацию грузового парка. Сегодня на российских железных дорогах эксплуатируется более 20 тысяч таких вагонов.

Электровоз "Гранит" получил сертификат Таможенного союза

i-mash.ru_30.05.2017

25 мая заводом "Уральские локомотивы" получен сертификат соответствия требованиям технического регламента Таможенного союза (ТР ТС) на магистральный грузовой электровоз "Гранит" (2ЭС10) с асинхронными тяговыми приводами.

Сертификационные испытания "Гранита" в трехсекционном исполнении проводились на экспериментальном кольце ВНИИЖТ (г. Щербинка) и на Свердловской железной дороге. Электровоз прошел тягово-энергетические испытания, проверку на электромагнитную совместимость, испытания функциональной работоспособности локомотива, его узлов и систем. Также 2ЭС10 подтвердил соответствие требованиям пожарной безопасности, безопасности труда и охраны здоровья обслуживающего персонала. В январе-апреле 2017 года органом по сертификации на заводе были проведены инспекционный контроль и анализ производства, подтвердившие полное соответствие производственного цикла предприятия требованиям ТР ТС. Все испытания завершены с положительным результатом.

Всего действующим контрактом с РЖД предусмотрена поставка 221 электровоза 2ЭС10 до 2018 года. В настоящее время завод передал заказчику 139 локомотивов "Гранит" в двух- и трехсекционном исполнении. Именно такая комплектация "Гранита", усиленная бустерной секцией, сегодня наиболее востребована в железнодорожных грузовых перевозках. Появление грузовых локомотивов "Гранит", усиленных бустером, позволило повысить эффективность грузового движения на горных участках железных дорог России. "Гранит" (2ЭС10) в трехсекционном исполнении отлично зарекомендовал себя во время испытаний на Южно-Уральской железной дороге в условиях ограниченного энергоснабжения, так и в повседневной эксплуатации на магистралях Западно-Сибирской и Свердловской железных дорог, для которых характерно большое количество участков со сложным горным профилем.

До конца 2017 года запланирована поставка РЖД еще 10 трехсекционных локомотивов 2ЭС10. Все они будут эксплуатироваться на Свердловской железной дороге.

УВЗ расширяет номенклатуру производства

i-mash.ru_30.05.2017

Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод при технической поддержке ООО «УКБВ» (входит в состав корпорации УВЗ) получила сертификат соответствия продукции на аппарат поглощающий эластомерный АПЭ 120 УВЗ класса ТЗ.

Сертификация проводилась на соответствие требованиям технического регламента: «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), пишет ЦАМТО.

Аппараты класса ТЗ предназначены для установки в грузовые вагоны, которые осуществляют перевозку особо опасных грузов.

Среди разработок ООО «УКБВ» установка таких аппаратов требованиями безопасности на железнодорожном транспорте предусмотрена на вагоны-цистерны моделей, которые производятся в цехах Уралвагонзавода:

- 15-5181 для перевозки коксохимических грузов;
- 15-5183 для перевозки сжиженного безводного аммиака;
- 15-588-01 для перевозки сжиженных углеводородных газов.

Технические условия на изготовление эластомерного поглощающего аппарата, разработчиком которого является ООО «Уральское конструкторское бюро вагоностроения», а изготовителем – нижнетагильский Уралвагонзавод, согласованы на заседании экспертной группы Комиссии вагонного хозяйства. Работа комиссии проходила при участии членов экспертной группы от Российской Федерации, Республики Казахстан, Украины, представителя Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» и др. На заседании комиссии также присутствовали представители Уральского КБ вагоностроения.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ
INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR**Тракторы ЧТЗ будут служить на границе**

i-mash.ru_30.05.2017

Челябинский тракторный завод выиграл два аукциона на поставку техники для пограничных войск ФСБ России.

Как сообщил руководитель отдела продаж в европейскую часть РФ заводской службы сбыта Евгений Гербут, выбирая поставщиков в ходе первого конкурса, пограничники остановились на бульдозере ЧТЗ модели Б14.6020ЕН. Это современный трактор класса 15 тонн тяги. Машина оснащена гидромеханической трансмиссией, ярославским дизелем и облицовкой из композитных материалов.

Результатом второго аукциона стал выбор еще двух машин предприятия - с механической трансмиссией и дизелем производства ЧТЗ. Это бульдозеры модели Б10М.0101ЕН и Б10М.0101ЕР. Последние буквы означают, что агрегаты отличаются только типом рыхлителя: в первом случае он однозубый, во втором - трехзубый. Все три машины будут выкрашены в стандартный "гражданский" желтый цвет. По требованию заказчика тракторы оснастят подогревом топлива в баке и в топливной аппаратуре, сообщили в пресс-службе предприятия.

За последнее время это будет первая поставка челябинских тракторов пограничникам. Бульдозерам предприятия предстоит работать на обустройстве приграничной инфраструктуры страны. Все три трактора завод должен отгрузить в распоряжение заказчика в июле этого года.

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR**Еврокомиссия и «Газпром» прокомментировали ход переговоров по антимонопольному расследованию**

kommersant.ru_30.05.2017

Цель консультаций Еврокомиссии (ЕК) с «Газпромом» — обеспечить свободный поток газа в Европу. Об этом заявил представитель ЕК по итогам встречи замглавы «Газпрома» Александра Медведева и еврокомиссара по конкуренции Маргрете Вестагер. «Наша цель в данном случае — обеспечить свободный поток газа по конкурентоспособным ценам в Центральную и Восточную Европу», — приводит его слова ТАСС. Еврокомиссия пригласила «все заинтересованные стороны представить свои мнения, что является важным шагом в процедуре», отметил представитель ЕК. Он подчеркнул, что «дальнейшие контакты с "Газпромом" будут необходимы, чтобы установить результаты рыночного теста и обеспечить реализацию целей Еврокомиссии».

В «Газпроме» заявили, что компания надеется в ближайшем будущем продвинуться в переговорах с ЕК по антимонопольному расследованию и завершить процесс урегулирования. «Мы провели продуктивные переговоры с госпожой Вестагер и делегацией Европейской комиссии. Мы договорились в ближайшие недели продолжить переговоры на техническом уровне для оценки результатов проведения рыночного теста. Надеюсь, что это позволит продвинуться вперед в рамках процедуры и завершить процесс урегулирования в ближайшем будущем», — заявил Александр Медведев.

Напомним, Варшава продолжает занимать непримиримую позицию в рамках урегулирования антимонопольного расследования против «Газпрома» в ЕС. Польская госкомпания PGNiG предложила Еврокомиссии не только оштрафовать «Газпром», но и отобрать у компании газопроводы и подземные хранилища газа в Европе, а также заставить пойти на уступки по условиям контрактов. Аналитики сомневаются, что радикальные идеи PGNiG найдут поддержку в Брюсселе: «Газпром» выразил готовность взять на себя обязательства по изменению поведения на рынке, и ЕК готова согласиться на компромисс.

76 генеральных директоров европейских металлургических заводов подписали открытое письмо

steelland.ru_30.05.2017

Главы металлургических предприятий, представляющих практически всю европейскую сталелитейную промышленность, в понедельник утром подписали совместное открытое письмо, адресованное правительствам всех стран-членов Европейского Союза, сообщили в пресс-службе Европейской ассоциации производителей стали Eurofer.

В письме содержится призыв к политическим лидерам ЕС помочь сохранить устойчивое и конкурентоспособное на мировом рынке будущее европейской сталелитейной промышленности.

«В Европе мы должны быть в состоянии производить инновационные марки стали, которые лежат в основе современного общества - и это поможет сократить выбросы CO₂», - говорится в документе.

Выступая на церемонии подписания совместного письма Аксель Эггерт, генеральный директор Eurofer, заявил следующее:

«Европейская сталелитейная промышленность является одной из самых передовых в мире. Наши технологии снижения выбросов CO₂ являются лучшими в мире. Тем не менее, ЕС имеет большую открытую экономику - это означает, что, если реформа торговой системы выбросов ЕС (EU ETS) создает непосильные траты даже для самых эффективных европейских меткомбинатов, то в результате после 2020 года мы окажемся неконкурентоспособны в условиях жесткого мирового рынка стали».

В письме подчеркиваются конкретные расходы, связанные с реформой ETS ЕС, в том виде как она существует сегодня. В Eurofer отметили, что текст реформы, опубликованный Европейским советом не предоставляет никакой защиты отечественным компаниям.

«Если директива ETS ЕС будет принята без некоторых усовершенствований, запрошенных Европейским парламентом, будет создан дефицит квот на выбросы для нашей промышленности, который составит около 35 процентов к 2030 году. Кроме того, сектор будет еще более подвержен зависимости от стоимости углерода через цены на электроэнергию. Другие отрасли промышленности в рамках торговой системы не сталкиваются с этими ограничениями в той же степени».

Пресс-служба Eurofer подчеркнула, что европейская сталелитейная промышленность понимает важность вопроса защиты климата и поддерживает необходимые меры по приведению под контроль выбросов парниковых газов. Тем не менее, отрасль - о чем свидетельствует широкая поддержка со руководства сектора - считает своим долгом подчеркнуть, что эти усилия по сокращению выбросов CO₂ должны проводиться экономически эффективно и с учетом зрелой глобальной конкурентоспособности производимых в ЕС марок стали.

«Сталь, выпускаемая за границей может быть на 50 процентов больше «загрязнена» CO₂, чем тот же продукт, полученный в Европе. Реформа ETS ЕС запланированная на 2020 год, это не только вопрос рабочих мест, роста и конкурентоспособности, но и реального понимания того, что мы не экспортируем выбросы CO₂ из-за пределов ЕС», - заключил г-н Эггерт.

ЕВРАЗ НТМК повышает производительность колесобандажного цеха

metallinfo.ru_30.05.2017

На ЕВРАЗ НТМК появится пятая линия полнопрофильной обработки железнодорожных колес. Контракт на поставку оборудования подписали управляющий директор комбината Алексей Кушнарев и управляющий директор фирмы NSH (Niles-Simmons-Hegenschneidt) Жеро Мартель.

«Мы подписали соглашение, которое позволит значительно увеличить полнопрофильную обработку колес на нашем предприятии и тем самым полностью удовлетворить потребности внешнего и внутреннего рынков в нашей продукции, – отметил управляющий директор ЕВРАЗ НТМК и ЕВРАЗ КГОКа Алексей Кушнарев. – Наш

партнер, фирма Niles-Simmons-Hegenschneidt, зарекомендовала себя как один из лучших мировых производителей станков, которые полностью соответствуют всем нашим требованиям».

«С ЕВРАЗ НТМК нас связывают долгие партнерские отношения. Поэтому для нас это не просто подписание контракта между поставщиком оборудования и покупателем, а очередной виток развития и укрепления взаимовыгодного сотрудничества, – добавил управляющий директор Niles-Simmons-Hegenschneidt Жеро Мартель. – Я уверен, что наше оборудование позволит нижнетагильскому меткомбинату выпускать продукцию самого высокого качества и укрепить статус одного из мировых лидеров в сегменте железнодорожных колес».

Линия из четырех полностью автоматизированных станков предполагает роботизированную загрузку и выгрузку, манипулятор для транспортировки колес, систему стружкоуборки, а также систему подготовки смазочно-охлаждающей жидкости, которая используется в экологически безвредном замкнутом цикле.

Мощность линии составит более 66 тысяч железнодорожных колес в год. Здесь будет обрабатываться премиальная продукция комбината: твердые S-образные колеса для грузового подвижного состава России, колеса для Северной Америки и Евросоюза, а также колеса для скоростного движения.

Запуск новой линии в эксплуатацию запланирован на третий квартал 2018 г. Инвестиции ЕВРАЗа превысят 800 млн руб.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Страховщики назвали самый угоняемый автомобиль России

rg.ru_30.05.2017

Рейтинг самых угоняемых автомобилей в первом квартале 2017 года в России возглавил Hyundai Solaris. Это следует из опроса, проведенного [РИА Новости](#) среди нескольких российских страховых компаний.

"В случае с Hyundai Solaris, высокий риск угона автомобиля можно объяснить тем, что такие автомобили чаще всего идут на автозапчасти", - пояснили специалисты.

Помимо корейского "бюджетника" в "черный список" также вошли Toyota Land Cruiser, Land Rover Discovery, Lexus LX, Kia Rio, Ford Focus, Audi Q5, BMW X5.

Как отметили страховщики, автомобили премиум-класса чаще угоняются "под заказ", а машины массового сегмента "уходят на разборки".

Также аналитики добавляют, что наиболее проблемными регионами с точки зрения количества угонов для страховщиков по-прежнему являются Москва и Санкт-Петербург.

В Москве и Московской области доля угонов составляет 25% от всех угонов по стране, на Санкт-Петербург и Ленинградскую область приходится 51% всех угонов по России.

В прошлом году чаще всего злоумышленники выбирали марки Toyota, Hyundai, Kia и Mazda. Далее шли Land Rover, Ford, BMW, Renault и российская Lada.

Ранее, напомним, в ГИБДД назвали самые угоняемые автомобили в Москве. В 2016 году в столице было зафиксировано 5073 угона - почти на две тысячи меньше, чем в 2015-м. При этом 99 процентов всех машин было найдено (5 010 автомобилей).

В то же время не так давно страховщики назвали автомобили, в которые лучше не врезаться. Тройка лидеров выглядит следующим образом: Maserati, Lamborghini, Rolls-Royce.

"КамАЗ" готов обеспечить потребность филиппинцев в большегрузной автомобильной технике

i-mash.ru_30.05.2017

Свыше 1000 автомобилей КамАЗ может быть поставлено на Филиппины до 2020 года в соответствии с меморандумом о взаимопонимании, подписанном 25 мая между ПАО "КамАЗ" (входит в госкорпорацию "Ростех") и филиппинской компанией Lifetruck, в рамках визита в Россию президента Филиппин Родриго Дутерте и российско-филиппинского бизнес-форума.

Подписи под документом поставили заместитель генерального директора ПАО "КамАЗ" по продажам и сервису Сергей Афанасьев и директор Lifetruck International Incorporated Джоэл Эваско (Joell Evasco). Стороны также приняли решение о сотрудничестве в продвижении продукции "КамАЗа" на филиппинском рынке.

"КамАЗ" готов обеспечить активно растущую потребность островного государства в большегрузной автомобильной технике. Соглашение предусматривает реализацию автомобилей КамАЗ на рынке Филиппин в совокупном объёме не менее 1000 единиц, в срок до 2020 года. При этом конкретный график реализации проекта, модельный ряд автомобилей КамАЗ для филиппинского рынка и дальнейшие мероприятия будут согласованы сторонами дополнительно. По предварительной договорённости, в числе поставляемой техники - самосвалы КамАЗ-6520, седельные тягачи КамАЗ-6460, а также бортовые автомобили КамАЗ-65117.

Lifetruck, в свою очередь, будет продвигать продукцию "КамАЗа" на рынке, чтобы обеспечить нужды малых и средних предприятий всего региона и поддерживать деятельность местных отраслей промышленности. В частности, автомобили КамАЗ будут использоваться в грузоперевозках, строительстве и сельском хозяйстве.

Меморандум также предусматривает сотрудничество в сфере технического обслуживания автотехники КамАЗ. При поддержке российского производителя на базе мощностей компании Lifetruck планируется создать дилерскую и сервисную сеть с ремонтно-технической базой по всей территории Филиппин. Реализация достигнутых договоренностей будет производиться поэтапно, сообщила пресс-служба "КамАЗа".

Казахстанцы все чаще предпочитают узбекистанские автомобили российским

regnum.ru_30.05.2017

За год число ввозимых в Казахстан российских автомобилей сократилось на 24%. За первые три месяца 2017 года было импортировано 3,1 тысячи единиц. Об этом сегодня, 29 мая, [сообщает](#) finprom.kz.

Тем не менее, Россия остается главным экспортером автомобилей в Казахстан. В 2017 году на российский автопром приходится 66% от общего числа ввезенных в страну машин. Издание отмечает также и повышение стоимости импорта российских машин на 35%.

Одновременно отмечается резкое увеличение ввоза в Казахстан узбекистанских автомобилей. С начала года Узбекистан занял уже 11,5% казахстанского рынка импорта машин. С января по март 2017 года ввезено 480 единиц на \$2,3 млн (179,2 млн рублей)

Кроме того, повысилась популярность машин турецкого производства. Турция экспортировала в Казахстан в первом квартале 2017 года 213 автомобилей на \$2,5 млн (194,8 млн рублей) против прошлогодних 15 единиц. В целом же в Казахстане продолжает наблюдаться снижение импорта легковых автомобилей. По данным издания, за три года — почти в семь раз. В первые три месяца 2017 года завезено 4,7 тысячи автомобилей, что меньше прошлогоднего показателя на 11%.

При этом импортные автомобили дорожают: общая сумма импорта легковушек в 2017 году составила \$92,5 млн (7,2 млрд рублей), что на 41% больше, чем за тот же период 2016 года. То есть стоимость одной импортной машины за год повысилась на 58% и составила \$19,5 тысячи (1,5 млн рублей).

Отметим, что по данным другого [портала](#), Ranking.kz, в первом квартале было завезено и того меньше — всего 3697 автомобилей. Падение объемов импорта автомобилей в Казахстан было отмечено и в 2016 году. Эксперты [объясняют](#) его спадом продаж дорогих товаров из-за высокого курса доллара к национальной валюте.

Россия продала первый комбайн в ЮАР

lenta.ru_29.05.2017

Глава африканского хозяйства Eldorado Гус Оливер в ЮАР приобрел комбайн российского предприятия «Ростсельмаш». Об этом [сообщается](#) в пресс-релизе на сайте завода.

«Ростсельмаш» в течение нескольких дней провел демонстрационные показы техники в африканской республике. На базе хозяйства Eldorado демонстрировались возможности российской машины Torum 780.

В сообщении отмечается, что комбайны «получили положительные отзывы от приглашенных экспертов», руководители ведущих сельхозпредприятий регионов также высоко оценили экономическую эффективность пробной уборки.

В январе 2017 года глава Минпромторга Денис Мантуров говорил, что экспорт российской сельхозтехники может удвоиться в ближайшие два года. По итогам 2016 года на экспорт отправили примерно 12 процентов собранной в России сельхозтехники. За рубеж в прошлом году было поставлено около 2,7 тысячи единиц, что на 20 процентов больше показателей 2015 года.

На российском рынке доля отечественной техники также увеличивается. В октябре 2016 года в ассоциации Росагромаш (объединяет крупнейших производителей сельхозтехники) прогнозировали, что по итогам года она составит 54 процента. Рост доли отечественных сельхозмашин наблюдается с 2013 года, когда была запущена программа субсидирования отечественных производителей техники для сельхозпредприятий. Тогда иностранные производители занимали две трети рынка в России.

Группа «Ростсельмаш» входит в пятерку крупнейших мировых производителей сельхозтехники. Объединяет 13 предприятий, расположенных в четырех странах, выпускающих технику под брендами Rostselmash и Versatile. производит комбайны, трактора и другую технику для фермеров. Имеет 500 дилерских центров.

Citroen отзовет 30 тысяч автомобилей в России

lenta.ru_29.05.2017

Компания «Пежо Ситроен Рус» отзовет в России 30 тысяч автомобилей Citroen C4 хэтчбек и DS4. Под отзывную кампанию попали транспортные средства, реализованные с января 2011 года по июнь 2016 года. Об этом в понедельник, 29 мая, [сообщает](#) Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт).

Причиной отзыва послужил трос замка капота, который не выдерживает длительной эксплуатации. Для устранения дефекта предстоит установить защиту, которая будет препятствовать коррозии и обеспечивать крепление троса замка к обшивке капота.

Дилеры должны известить собственников неисправных машин. Вместе с тем владельцы могут самостоятельно, не дожидаясь письма, определить, попадает ли их автомобиль под отзыв, сопоставив его VIN-код с перечнем кодов на сайте Росстандарта, отмечает телеканал «360».

6 марта глава PSA Peugeot-Citroen Карлос Таварес [заявил](#), что марка Opel может вернуться на российский рынок после того, как будет куплена концерном. При этом Таварес не стал называть сроки возможного возвращения Opel в Россию. Вопрос должен решиться после того, как право интеллектуальной собственности на бренд перейдет к PSA.

Калужский завод «ПСМА Рус» остановил конвейер на три недели

autostat.ru_30.05.2017

Завод «ПСМА Рус» в Калуге ушел в простой с 29 мая до 20 июня, сообщают [«Ведомости»](#) со ссылкой на [«Интерфакс»](#).

Источник, близкий к предприятию, рассказал, что приостановлены обе линии конвейера, где выпускаются седаны [Peugeot 408](#), Citroen C4 и кроссовер Mitsubishi Outlander. При этом технические и офисные работники

продолжат работу. Всего по текущему графику будет семь дней простоев, которые по закону будут оплачены в размере не менее 2/3 средней зарплаты. О причинах остановки конвейера не сообщается. В то же время, как отмечают «Ведомости», на калужском заводе «ПСМА Рус» в будущем может начаться производство легких коммерческих автомобилей PSA Group.

Напомним, что завод «ПСМА Рус» был официально открыт в апреле 2010 года. В этом СП 70% принадлежит французской PSA Group, а 30% - японской Mitsubishi Motors Corporation. Как уже ранее сообщал «АВТОСТАТ», в 2016 году на предприятии было выпущено 17,4 тыс. автомобилей – на 32% меньше, чем годом ранее.

Импортные автомасла дешевеют, а отечественные – дорожают autostat.ru_30.05.2017

К такому выводу пришли аналитики агентства «АВТОСТАТ» в результате исследования розничных цен на моторные масла в Москве. Так, по итогам 2016 года средняя цена четырехлитровой канистры отечественного полусинтетического масла выросла почти на 15%, а канистра импортного масла подешевела на 8,5%. Лидерами по динамике цен стали: с российской стороны – компании «ГАЗПРОМНЕФТЬ» (марки G-ENERGY, GAZPROMNEFT) и «ЛУКОЙЛ» с ростом цен до 19 – 22%, а со стороны зарубежных производителей – SCT LUBRICANTS (MANNOL), BP (CASTROL) и ENEOS со снижением цен на 18 – 19%.

Специалисты агентства отмечают, что в разгар экономического кризиса, в сентябре 2015 года, литр отечественного моторного масла для легковых автомобилей за год подорожал в среднем на 10 рублей, а литр импортного – на 100 рублей. В тот момент рост цен наших масел составлял не более 7,5%, а рост импортных превышал 30%. Таким образом, отечественные производители получили огромное конкурентное преимущество и реальный шанс на импортозамещение.

Но к концу 2016 года наступил период завершения кризиса и перехода к восстановлению экономики. А на рынке моторных масел проявились традиционные тенденции, присущие нашему рынку: за год почти все российские производители, за исключением ТНК, продемонстрировали заметный рост розничных цен, а все зарубежные компании показали их снижение. Возникает вполне закономерный вывод, что при таких темпах динамики цен полученное конкурентное преимущество весьма скоро исчезнет, а процесс импортозамещения завершится, как и в предыдущие посткризисные периоды.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

"ОДК" получила техзадание на создание двигателя для вертолета Ка-62 i-mash.ru_29.05.2017

Техзадание на создание отечественного двигателя для вертолета Ка-62 уже сформировано.

Как заявил главный конструктор вертолета Ка-62 Александр Вагин: "У нас уже сформировано техническое задание на создание отечественного двигателя, мы передали его в "Объединенную двигателестроительную корпорацию", и они заявили, что он может быть создан, но для этого требуется время и деньги".

Как сообщил управляющий директор ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (входит в холдинг "Вертолеты России) Юрий Денисенко, никаких замечаний у промышленников после первого полета новейшего вертолета Ка-62 нет.

"По результатам первого полета мы всю информацию проверили, замечаний никаких нет абсолютно, машина отработала по программе, сейчас она готовится к дальнейшим полетам", - сказал Денисенко.

Летный образец Ка-62 совершил первый испытательный полет, который продолжался 15 минут на скорости 110 км/ч и показал, что все необходимые доработки вертолета успешно завершены. Минпромторг РФ планирует продать 365 Ка-62 к 2030 году.

В число основных сфер применения Ка-62 входят транспортировка пассажиров, спасательные операции, а также работы в нефтегазовой области. Высокий уровень энерговооруженности обеспечивает широкий диапазон высот эксплуатации вертолета. Ка-62 может использоваться в жарком климате и совершать полеты над морем.

Суд обязал предприятие «Антонов» выплатить Минобороны России 180 млн рублей за срыв разработки Ан-70

i-mash.ru_29.05.2017

Арбитражный суд Московского округа обязал украинское госпредприятие «Антонов» выплатить министерству обороны России 180 млн рублей неустойки за срыв обязательств по разработке среднего военно-транспортного самолета Ан-70, говорится в материалах суда.

«Оставить решение (определение) суда первой инстанции и постановление суда апелляционной инстанции без изменения, а кассационную жалобу — без удовлетворения», — говорится в сообщении, пишет [RNS](#).

В ноябре 2016 года Арбитражный суд Москвы принял решение взыскать с украинского госпредприятия «Антонов» в пользу Минобороны РФ 180 млн руб. неустойки за срыв обязательств по разработке среднего военно-транспортного самолета Ан-70. Суд принял решение отказать во взыскании остальной части неустойки. Изначально Минобороны РФ требовало взыскать с предприятия 357,5 млн руб. Кроме того, суд принял решение взыскать с «Антонова» госпошлину в размере 200 тыс. руб. Позже госпредприятие обжаловало решение суда.

КБ «Антонов» (Киев) начало разработку среднего военно-транспортного самолета Ан-70 еще в советское время. Самолет должен был прийти на смену Ан-12. Он должен был уметь взлетать и садиться на грунтовую полосу длиной не более 800 метров. Грузоподъемность — 47 тонн. После развала СССР в 1991 году компания «Антонов» продолжила разработку самолета, в том числе на деньги Минобороны РФ. По оценкам экспертов, всего Россия вложила в проект порядка \$1 млрд. В 2011 году министр обороны Анатолий Сердюков заявил о планируемой закупке 60 самолетов Ан-70. После отстранения от власти на Украине президента Виктора Януковича и отказа Киева от военно-технического сотрудничества с РФ «Антонов» доработал проект самостоятельно.

Начиная с 2014 года Минобороны РФ обращалось в арбитражные суды разных инстанций с иском о возврате компанией «Антонов» затраченных российской стороной средств на разработку Ан-70.

"Авиакомплекс им. С.В. Ильюшина" возглавил транспортный дивизион ОАК

i-mash.ru_30.05.2017

"Авиакомплекс им. С.В. Ильюшина" получил качественно новую миссию в развитии авиации, став головным предприятием транспортного дивизиона "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК).

Генеральный директор "Ильюшина", вице-президент ОАК по транспортной авиации Алексей Рогозин на первой расширенной встрече с трудовым коллективом сообщил, что для предприятия настало время мобилизации.

Алексей Рогозин рассказал присутствующим о новой роли, которую предприятие берет на себя в дивизионе транспортной авиации ОАК, в который, помимо "Ильюшина", вошли сразу несколько компаний: ульяновский завод "Авиастар-СП", воронежский завод ВАСО и "Экспериментальный машиностроительный завод им. Мясищева" в городе Жуковском.

Генеральный директор подчеркнул, что с этого момента ответственность за выпускаемую продукцию стала общей для всех. "Я поручаю в течение месяца разработать систему по сбору, анализу и внедрению рационализаторских предложений, в том числе не связанных с технологией, а связанных с организацией процессов в целом. Ещё раз напоминаю, процессы ради результата, не ради того, чтобы просто что-то делать.

Завершая встречу, Алексей Рогозин выразил благодарность всем присутствующим, высказал надежду на понимание и поддержку, предложил, чтобы подобные встречи стали регулярными, и призвал вернуть в российское небо ильюшинские самолеты.

"Давайте честно говорить, что мы можем, что не можем, и самое главное - предлагать решения. Сегодня это ключевой вопрос. Времени на раскачку у нас точно нет, мы сегодня должны создать перспективный облик в том числе и нашей фирмы. Я его называю Ил-2.0. Это по сути некая программа изменений, которые должны учитывать лучшие наши традиции. Мы хотим вернуть "Илы" в небо. Мы хотим сделать так, чтобы наши самолеты летали. Не бразильские самолеты, не шведские, не итальянские, а наши. Мы - авиационная держава", - заключил новый глава "Ильюшина".

Холдинг «Вертолеты России» проведет корпоративный чемпионат «Молодые профессионалы-2017»

i-mash.ru_30.05.2017

С 29 мая по 3 июня 2017 года АО «Редуктор-ПМ» холдинга «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) пройдет корпоративный Чемпионат профессионального мастерства «Молодые профессионалы – 2016».

Участниками Чемпионата станут представители рабочих профессий от предприятий холдинга в возрасте от 18 до 28 лет.

В рамках чемпионата, участники из 9 предприятий, входящих в холдинг «Вертолеты России» будут соревноваться по 5 наиболее востребованным рабочим и инженерным компетенциям:

- Токарные работы на станках с ЧПУ
- Фрезерные работы на станках с ЧПУ
- Инженерная графика CAD
- Производственная сборка авиационных изделий
- Управление жизненным циклом.

В 2017 году корпоративный чемпионат проходит во второй раз. Доказать свои профессиональные навыки придут уже опытные участники и эксперты Улан-Удэнского авиационного завода, Казанского вертолетного завода, Московского вертолетного завода им. М.Л. Миля, Арсеньевской авиастроительной компании «Прогресс», Ступинского машиностроительного производственного предприятия, Редуктора-ПМ. Впервые к Чемпионату присоединятся представители Опытно-конструкторского бюро им. Камова, они примут участие в соревнованиях по компетенции «Инженерная графика CAD». Качество работы 41 конкурсанта будут оценивать 32 эксперта от предприятий холдинга.

Соревнования пройдут в центре дуального образования ПАО «Протон» и в «Пермском техникуме промышленных и информационных технологий». В рамках Чемпионата состоится деловая программа, участники которой поделятся опытом ведения кадровой политики предприятий холдинга и рассмотрят практику организации дуального образования на предприятиях и учебных заведениях Пермского края. Также для всех участников, экспертов и представителей заводов пройдут экскурсии по производственным площадкам АО «Редуктор-ПМ».

Целью проведения Чемпионата «Молодые профессионалы – 2017» является повышение уровня квалификации представителей рабочих профессий и инженерных специальностей, а также подготовка смены квалифицированных наставников для высокотехнологичных производственных предприятий.

Победители корпоративного Чемпионата «Молодые профессионалы-2017» получат специальные денежные призы и смогут принять участие в отборочном этапе по формированию сборной команды Государственной корпорации «Ростех», которой предстоит выступить на Национальном чемпионате сквозных рабочих профессий высокотехнологичных отраслей промышленности WorldSkills Hi-Tech-2017.

Минпромторг рассчитывает на получение сертификата летной годности МС-21 в 2019 году

rns.online_29.05.2017

Министр промышленности и торговли России Денис Мантуров ожидает, что лайнер МС-21 получит сертификат летной годности в 2019 году, после чего будет возможно начать коммерческие поставки. Об этом он рассказал в эфире телеканала «Россия 24».

«Мы рассчитываем, что в 2019 году завершим все испытания, получим сертификат летной годности и начнем первые коммерческие поставки», — сказал Мантуров.

Мантуров отметил, что МС-21 входит в прямую конкуренцию с Boeing и Airbus с учетом того, что самолет выпускается с наиболее востребованной емкостью — 180 мест. Минпромторг исходит из того, что российские авиакомпании будут заинтересованы в покупке лайнеров МС-21, благодаря конкурентным условиям поставки и цене.

На настоящий момент есть более 175 заказов на MC-21, более половины — российские заказчики, отметил Мантуров.

Лайнер MC-21 будет выпускаться в двух модификациях: MC-21-300 (163–211 мест) и MC-21-200 (132–165 мест). Максимальная дальность полета первой модификации составляет 6 тыс. км, второй — 6,4 тыс. км.

Правительство РФ рекомендовало госкомпаниям закупать российские самолеты

i-mash.ru_30.05.2017

Глава российского правительства Дмитрий Медведев обязал госпредставителей в советах директоров госкомпаний вынести на ближайшие заседания обсуждение вопроса о закупке или аренде для топ-менеджеров российской авиатехники в VIP-комплектации.

Речь идет о госкомпаниях, где госпредставители в советах директоров голосуют по директивам правительства. Из списка компаний исключены "Аэрофлот", который и так закупает SSJ-100, а также лизинговые ГТЛК и "ВТБ-Лизинг".

Меры призваны "скорректировать закупки самолетов, используемых в первую очередь для перевозки первых лиц компаний", и, безусловно, положительно скажутся на реализации российской продукции внутри страны.

Не исключено, что директива могла бы создать сложности для "Газпрома" и "Роснефти".

В авиапарке "Газпрома" представлены: Boeing 737-700, бизнес-джеты Dassault Falcon, вертолет Eurocopter EC-135, а также Ту-154М, Як-40, SSJ 100 и вертолеты Ми-2, Ми-8, Ка-26, Ка-226. Источник в "Газпроме" заявил, что знает о директиве, но пока компания не планирует закупать авиатехнику.

"Роснефть" владеет самолетами DHC-6 Twin Otter, а также участвует в проекте производства вертолетов AW189. В компании отказались от комментариев.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Эльвира Набиуллина рассказала о главных вызовах для российской экономики

kommersant.ru_29.05.2017

Председатель Банка России Эльвира Набиуллина заявила, что российской экономике в обозримой перспективе придется столкнуться с рядом внешних и внутренних вызовов.

Одним из них становится замедление темпов глобального экономического роста, заявила глава ЦБ журналу ПМЭФ. «Хотя в 2017 году темпы глобального роста несколько повысились и выглядят более устойчиво, чем в предыдущие девять лет, последовавшие после глобального экономического кризиса, но тем не менее, по сравнению с нулевыми годами рост выглядит все еще малоубедительным», — приводит ее слова «РИА Новости».

Вторым фактором, определяющим внешние условия развития экономики России, по словам госпожи Набиуллиной, является отсутствие в мире явных локомотивов роста, предъявляющих растущий спрос на сырьевые товары и другие традиционные товары российского экспорта. «Раньше эту роль играл Китай, но теперь экономический рост в нем замедлился и меняет свое качество — это рост за счет потребления, а не экспорта или инвестиций, и скорее всего, этот рост будет более энергоэффективным. Можно говорить не только о конце нефтяного, но и в целом о конце сырьевого суперцикла», — уверена председатель Банка России.

Третий фактор — риски роста волатильности на глобальных финансовых рынках. В первую очередь они связаны с выходом США, а в последующем и еврозоны из политики количественного смягчения. По мнению главы Центробанка, снижение темпов роста, глобальный спрос на традиционные товары российского экспорта ограничивают как рост за счет экспорта этих товаров, так и рост спроса на продукцию неторгуемых секторов. «Необходимо искать новые экспортные ниши на мировых рынках и в мировых цепочках добавленной стоимости», — подчеркнула она.

При этом, глава ЦБ рассказала и о существующих внутренних экономических вызовах. Она отметила, что потенциал роста за счет имеющихся ресурсов ограничен. «Основные резервы для роста сейчас находятся в повышении эффективности компаний как в государственном, так и в частном секторе, снижении издержек, повышении качества управления, росте производительности труда, инвестициях, в появлении новых малых и средних предприятий и создании условий для их роста», — сказала госпожа Набиуллина.

Также председатель Банка России подчеркнула, что дальнейший рост экономики потребует эффективных финансовых институтов. Именно поэтому ЦБ «фокусируется на выстраивании здоровой, надежной и эффективной финансовой системы, способной адекватно оценивать инвестиционные проекты». По словам Эльвиры Набиуллиной, чтобы достичь поставленной цели, Центробанк продолжит работать в направлении очищения финансовой системы от слабых игроков, совершенствования надзора и создания условий для развития новых финансовых инструментов. Глава ЦБ уверена, что новые технологии будут активно способствовать росту финансового сектора. «Процесс цифровой революции в финансовом секторе нужно направлять таким образом, чтобы не возникало неожиданных рисков для экономики и финансовой стабильности», — уточнила она.

По статистике Росстата, в первом квартале и апреле 2017 года основные показатели внутреннего спроса в годовом выражении должны улучшиться. На фоне максимального с четвертого квартала 2012 года роста инвестиций и стабилизации оборота розницы отрицательную динамику показывают только реальные доходы граждан — они просели на 7,6%, но и это во многом объясняется особенностями счета Росстата. Впрочем, неофициальные оценки указывают на то, что в апреле восстановление утратило прежние темпы.

ЦБ ужесточит идентификацию онлайн-заемщиков

kommersant.ru_30.05.2017

Банк России готовит поправки в закон «О кредитных историях», в которых предлагает проводить идентификацию онлайн-заемщиков с помощью Единой системы идентификации и аутентификации (ЕСИА). Законопроект пока не внесен в Госдуму, однако ЦБ разослал документ по банкам и бюро кредитных историй (БКИ), сообщает газета «Ведомости».

Согласно поправкам, банки смогут идентифицировать заемщиков без необходимости последних посещать отделения. Полученные данные банки смогут подтверждать в ЕСИА и в госорганах, например, в Пенсионном фонде или Федеральном фонде ОМС. Без идентификации заемщика банки не смогут получить доступ к его кредитной истории — в таком случае клиенту нужно будет прийти в отделение. По информации Минкомсвязи, в ЕСИА по данным на начало мая зарегистрировано более 47 млн человек.

Банкиры опасаются, что нововведение усложнит процедуру для граждан, поскольку сейчас способы идентификации почти не ограничены. «Для подтверждения банки используют СМС-авторизацию или скретч-карты с одноразовыми паролями, которые применяются в том числе и для запроса в БКИ. Могут также использоваться электронные сертификаты шифрования, которые выдаются клиенту при первом визите», — сообщил директор департамента розничного кредитования Московского кредитного банка Александр Шорников.

Наряду с СМС-подтверждением банки используют электронные подписи, согласие клиента в письменной форме, запись телефонного разговора с заемщиком, в котором он дает согласие на запрос в БКИ. Иногда идентификация проходит с помощью платежной карты — кредитор отправляет клиенту на карточку в кредит 1 руб. и таким образом определяет, что деньги не уйдут мошенникам.

CNN: России удастся избежать финансового коллапса

regnum.ru_30.05.2017

Российской Федерации, против которой США и ЕС ввели ограничительные меры, удастся избежать финансового коллапса благодаря самообеспечению и жесткой экономической политике. Об этом сообщил старший международный корреспондент телеканала CNN **Мэтью Чанс**.

«России все еще удастся избежать финансового коллапса, который, как предсказывали многие, должен поставить ее на колени», — говорит он.

По его словам, в России, которая также «пострадала» от снижения мировых цен на нефть, в последние годы наблюдается настоящий бум в сельскохозяйственном производстве, чему способствовал правительственный запрет на импорт большей части продовольственных товаров с Запада.

Кроме того, отмечает Чанс, власти страны проводят «жесткую экономическую политику». Например, Москва больше не тратит миллиарды на укрепление рынка, а наоборот отпустила рубль в «свободное плавание», говорит он.

Корреспондент телеканала CNN отмечает, что российский рубль после санкций существенно обесценился, что позволило увеличить доходы от экспорта и помочь государству покрыть расходы по бюджету в пересчёте на рубли.

Перевод статьи на сайте «ИноТВ».

Как ранее сообщало **IA REGNUM**, отношения между Западом и Москвой ухудшились на фоне воссоединения Крыма с РФ и кризиса на Украине.

Сперва Вашингтон и Брюссель ввели санкции против отдельных компаний и физических лиц России. Затем ограничительные меры были введены в отношении целых секторов российской экономики.

В ответ Кремль ввел эмбарго на поставки продовольственных товаров из тех стран, которые ввели санкции против РФ.

Правительство России одобрило субсидирование пилотных партий промышленной продукции

rns.online_30.05.2017

Правительство России одобрило предоставление субсидий промышленным предприятиям для компенсации части затрат на производство и реализацию пилотных партий средств производства. Соответствующее распоряжение, подписанное премьер-министром России Дмитрием Медведевым, опубликовано на сайте кабмина.

«Подписанным постановлением утверждены правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям — субъектам деятельности в сфере промышленности на компенсацию части затрат на производство и реализацию потребителям пилотных партий средств производства», — говорится в пояснительной записке к документу.

Предусматривается компенсация до 50% от понесенных предприятием затрат.

«Правилами предусматривается компенсация до 50% от фактически понесенных затрат (всех или отдельных видов) промышленного предприятия при производстве и реализации пилотных партий средств производства», — говорится в документе.

Предоставление субсидий должно способствовать увеличению выпуска новых высокотехнологичных видов продукции, сокращению расходов предприятий, а также созданию новых рабочих мест.

Продлена программа поддержки новых высокотехнологичных средств производства

i-mash.ru_30.05.2017

Постановлением правительства Российской Федерации от 25 мая 2017 года № 634 продлена программа поддержки производства и реализации новых высокотехнологичных средств производства.

Механизм нацелен на решение проблемы, связанной с выводом пилотных партий оборудования на рынок в условиях отсутствия референций и опыта эксплуатации и подразумевает компенсацию до 50% от фактически понесенных затрат на оплату сырья, материалов и комплектующих, инженерную разработку и проектирование, приобретение оснастки и расходного инструмента, логистические операции и т.д.

«Речь идет о компенсации отечественным производителям части затрат на производство и реализацию пилотных партий промышленной продукции. По сути, это своего рода входной билет на рынок для компаний в условиях отсутствия референций и опыта эксплуатации инновационных образцов. Цена закупки для потребителей окажется на 15-50% ниже рыночной стоимости оборудования. Учитывая большую заинтересованность со стороны отечественных предприятий в данном механизме, в текущем 2017 году перечень

продукции, подпадающей под категорию средств производства расширен за счет включения в него новых позиций отраслей строительного-дорожного и коммунального машиностроения. При этом сам перечень продукции сформирован таким образом, что поддержка пилотных партий машиностроительной продукции будет осуществляться по наиболее импортозависимым направлениям», - отметил заместитель министра промышленности и торговли Василий Осмаков.

Распределение субсидий будет осуществляться Минпромторгом России на основании конкурсного отбора, что позволит всем участникам получить государственную поддержку, если они соответствуют установленным в постановлении требованиям.

«В 2017 году планируется провести 3 отбора на право получения субсидии, первый из которых состоится в июне. В соответствии с требованиями постановления за 5 дней до начала проведения отбора на официальном сайте Министерства будет размещено соответствующее извещение», - пояснил директор Департамента станкостроения и инвестиционного машиностроения Михаил Иванов.