

Публикации Publications

НОВОСТИ ПОДШИПНИКОВОЙ ОТРАСЛИ NEWS OF BEARINGS INDUSTRY

EPK совершенствует технологию производства опорно-поворотных устройств для башенных кранов
promvest.ru_05.07.2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

ОАО «РЖД» при обновлении парка локомотивов планирует заключать контракты жизненного цикла
gudok.ru_06.07.2017

Группа «Синара» и китайская корпорация CRRC подписали соглашение о локализации производства
gudok.ru_06.07.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Reuters сообщил о поставках турбин Siemens в Крым, несмотря на санкции ЕС
kommersant.ru_06.07.2017

Россия может лишиться почти половины перевалки угля
kommersant.ru_07.07.2017

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

Челябинский меткомбинат выходит на рынок Беларуси
steelland.ru_06.07.2017

Американский институт чугуна и стали опубликовал рекомендации по работе с профнастилом
steelland.ru_06.07.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

11 тысяч внедорожников УАЗ «Хантер» попали под отзыв
autostat.ru_06.07.2017

2,7 тыс. внедорожников Chevrolet Niva будут отозваны для замены топливных баков
autostat.ru_06.07.2017

Новым главой Ford Sollers назначен вице-президент компании Адиль Широнов
rns.online_06.07.2017

PSA Group получила одобрение Еврокомиссии на покупку Opel
rns.online_06.07.2017

Динамика цен легковых автомобилей в России
autostat.ru_06.07.2017

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
AEROSPACE INDUSTRY

ВИАМ покажет на МАКС-2017 малоразмерный газотурбинный двигатель для БЛА
aviaport.ru_05.07.2017

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА
ECONOMIC POLICY

Bank of America предсказал рублю ослабление «в рамках приличий»
lenta.ru_06.07.2017

В S&P оценили вероятность повышения рейтинга России в 30%
rns.online_06.07.2017

«Доллар когда-нибудь вытеснят»
lenta.ru_06.07.2017

НОВОСТИ ПОДШИПНИКОВОЙ ОТРАСЛИ
NEWS OF BEARINGS INDUSTRY**ЕПК совершенствует технологию производства опорно-поворотных устройств для башенных кранов**

promvest.ru_05.07.2017

ООО «ЕПК – Новые Технологии» усовершенствовало технологию производства опорно-поворотных устройств (ОПУ) для порталных и башенных кранов, а также ветряных генераторов. Ключевая задача, которую ставит производитель, обеспечить возможность плавного вращения рабочей части тяжёлого оборудования. Например, башенный кран при высотном строительстве, поднимает семидесятитонный груз на высоту двести метров. Такие условия работы требуют от опорно-поворотного устройства особой надёжности. При этом для вращения конструкции достаточно небольшого усилия, равного пяти килограммам. Директор департамента продаж промышленных подшипников ООО «ТД ЕПК» С.И. Орешкин отмечает: «Благодаря глубокой модернизации оборудования и установки абсолютно новых станков, ЕПК удалось создать уникальное производство опорно-поворотных устройств. Производственные мощности позволяют выпускать до двадцати штук уникальных ОПУ в месяц. При этом технические характеристики подшипников ЕПК (ОПУ) не уступают международным аналогам, а в части таких характеристик, как момент трогания, могут превосходить лучшие образцы». ЕПК принимает заказы на подшипники ОПУ диаметром до 2,2 м. Заказы принимаются на эл. адрес metall@epkgroup.ru Ответ о возможности изготовления необходимого ОПУ, даже если его нет в линейке серийного производства ЕПК, будет дан в течение 24 часов.

Другие публикации по теме:

Подшипник-сервис: [ЕПК совершенствует технологию производства опорно-поворотных устройств для башенных кранов](#)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**ОАО «РЖД» при обновлении парка локомотивов планирует заключать контракты жизненного цикла**

gudok.ru_06.07.2017

Новая модель взаимодействия с производителями обеспечит гарантированное устранение всех выявляемых конструктивных недостатков

На предприятии «Уральские локомотивы», входящем в группу «Синара» президент ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозёров провел заседание Совета по взаимодействию ОАО «РЖД» с предприятиями транспортного машиностроения, сообщает пресс-центр холдинга.

В ходе совещания были рассмотрены вопросы сервисного обслуживания и заводского ремонта тягового подвижного состава, а также закупки новых локомотивов, в том числе с использованием конкурентных способов и механизмов контракта жизненного цикла.

«ОАО «РЖД» видит свою задачу в том, чтобы быть конкурентоспособным и эффективным партнером для клиентов, привлекательной для отечественных и зарубежных инвесторов компанией. Это невозможно без качественного, сбалансированного локомотивного парка. Поэтому на первый план выходят вопросы управления надежностью и сопровождения локомотивов на всем жизненном цикле», - отметил Олег Белозёров.

По его словам, ОАО «РЖД» сформировало баланс парка локомотивов до 2025 года с учетом роста объемов перевозок, а также прогнозов Института экономики и развития транспорта. Расчет произведен по целевым показателям роста производительности рабочего парка грузовых локомотивов (на 9,3% к 2020 г. и на 15% к 2025 г.) и снижения численности неэксплуатируемого парка.

Как отметил вице-президент ОАО «РЖД» – начальник дирекции тяги Олег Валинский, модель баланса парков предполагает в период 2018-2025 гг. закупку 5389 локомотивов, проведение заводских ремонтов 14884 машин. В соответствии с прогнозом объемов перевозок в 2018 году необходима закупка 560 локомотивов и ремонт 2321 единицы.

Кроме того, поставлена задача по повышению эффективности использования локомотивов. Так, увеличение

производительности позволит сократить потребность до 2025 года на 1968 локомотивов. Повышение надежности и эффективности ремонтов должно привести к сокращению парка еще на 1075 единиц. Ежегодное сокращение инвестиционных и операционных расходов от этих мер оценивается суммарно в размере порядка 49 млрд рублей.

Для повышения эффективности закупок локомотивов ОАО «РЖД» планирует переход на использование контракта жизненного цикла, включающего поставку, техническое обслуживание и ремонт локомотивов.

«Преимуществом такого подхода является централизация ответственности за техническое обслуживание локомотивов. Это обеспечит гарантированное устранение всех выявляемых конструктивных недостатков производителем, независимо от срока, прошедшего с начала эксплуатации», – отметил Олег Валинский.

Также прорабатываются вопросы использования конкурсных закупок схожих по характеристикам локомотивов и включения в контрактные обязательства гарантий производителя по энергоэффективности поставляемого подвижного состава.

Группа «Синара» и китайская корпорация CRRC подписали соглашение о локализации производства

gudok.ru_06.07.2017

АО «Группа Синара» и машиностроительная корпорация CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation) заключили договор о создании в России совместного предприятия «СИНАРА- CRRC Рельсовый транспорт», сообщает центр общественных связей Группы «Синара». Подписание соглашения состоялось в присутствии Президента России Владимира Путина и председателя КНР Си Цзиньпина.

Документ подписал председатель Совета директоров Группы «Синара» Дмитрий Пумпянский и председатель Совета директоров «CRRC Чанчунь» Ван Жунь.

Стороны уже договорились о создании на территории России совместного предприятия для локализации выпуска поездов для высокоскоростных магистралей. Помимо производства высокоскоростных поездов, СП займётся сборкой и другой железнодорожной техники, включая выпуск высокоскоростных электропоездов, способных развивать скорость свыше 300 км/ч.

По словам Дмитрия Пумпянского, за время подготовки совместного российско-китайского проекта компаниям удалось выработать взаимовыгодные и эффективные механизмы сотрудничества, что выводит партнерство на новый уровень.

В свою очередь господин Ван Жунь подчеркнул, что для корпорации CRRC подписанный договор - это возможность участвовать в реализации одного из ключевых инвестиционных проектов по созданию инфраструктуры для ВСМ. «Мы готовы к полноценному сотрудничеству, базирующемуся на обмене знаниями, технологиями и опытом», – добавил Ван Жунь.

Как уже сообщал Gudok.ru, в марте 2017 года ОАО «РЖД» и производители подвижного состава приняли программу локализации выпуска поездов для ВСМ Москва – Казань.

По итогам заседания российско-китайской рабочей группы по сотрудничеству в области ВСМ, состоявшегося в Москве, руководители корпорации China Railway Rolling Stock Corporation и АО «Группа Синара» с участием представителей ОАО «РЖД» и Chinese Railways (Китайские железные дороги) подписали Программу поэтапной локализации производства высокоскоростного подвижного состава на территории России.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Reuters сообщил о поставках турбин Siemens в Крым, несмотря на санкции ЕС

kommersant.ru_06.07.2017

Россия поставила турбины для электростанции, произведенные немецкой фирмой Siemens, в Крым, несмотря на санкции Евросоюза, которые запрещают фирмам ЕС поставлять на полуостров энергетические технологии. Об этом сообщает [Reuters](#) со ссылкой на три источника, знакомые с ситуацией. Минэнерго не прокомментировало эту информацию.

По данным источника агентства, турбины были доставлены в Крым по морю для использования на электростанции в Севастополе. Отмечается, что это были газовые турбины SGT5-2000E, которые производятся только Siemens и ее дочерними компаниями.

В компании отрицают поставки. «Siemens не поставляла турбины в Крым и соблюдает все правила экспортного контроля»,— цитирует агентство представителя Siemens в Мюнхене.

По словам опрошенных юристов, нет судебных прецедентов, которые бы помогли установить, можно ли компанию привлечь к ответственности за нарушения режима санкций, если турбины поставлялись в Крым третьей стороной.

О том, что газовые турбины Siemens будут установлены на Симферопольской и Севастопольской ТЭС в Крыму, ранее [сообщал](#) «Ъ». Напомним, главы МИДов стран-членов Евросоюза продлили санкции в отношении Крыма до 23 июня 2018 года. Санкции включают в себя запрет на импорт товаров, инвестиции в Крым и Севастополь, туристические услуги, экспорт отдельных товаров и технологий.

Россия может лишиться почти половины перевалки угля

kommersant.ru_07.07.2017

После того как на прямой линии 15 июня внимание Владимира Путина удалось привлечь к проблеме угольной пыли в портах, депутаты Госдумы предложили решить ее радикально — с ноября запретить открытую перевалку угля в населенных пунктах. Столь резкий шаг удивил бизнес: запрет затронет 23 терминала, переваливающих до половины угля. На рынке полагают, что идея депутатов потребует сотен миллиардов рублей, российский уголь потеряет свои позиции на экспортных рынках, есть также риск массовых увольнений и многомиллиардных потерь для бюджета. Авторы поправок не сдаются, но готовы обсуждать с участниками рынка возможность введения переходного периода.

Глава комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Ольга Тимофеева, ее заместитель Владимир Панов и другие депутаты подготовили проект поправок к законодательству, запрещающих открытую перевалку угля. Согласно документу (есть у «Ъ»), на морских терминалах в границах населенных пунктов хранение, обработка и перевалка угля с использованием грузовых складов, конвейерных систем, перегрузочного и прочего оборудования открытого типа будут запрещены уже с 1 ноября. Депутаты объясняют необходимость закона соображениями экологии и охраны здоровья граждан.

Жители дальневосточных городов не раз протестовали против загрязнения атмосферы угольной пылью, с начала года митинги проходили в Ванино, Находке, Советской Гавани. Как сообщал в марте Росприроднадзор (отчет есть у «Ъ»), с 2016 года ведомство получило более 80 жалоб граждан и общественных организаций на угольную пыль. Но кульминации скандал достиг только 15 июня, когда на прямую линию с Владимиром Путиным вывели школьника Андрея Боля из Находки, который жаловался на открытую перегрузку угля. Президент пообещал разобраться, а прокуратура и Росприроднадзор начали проверку терминалов.

Андрей Боль, мальчик из Находки, на прямой линии с Владимиром Путиным, 15 июня Меня очень волнует проблема с угольной пылью, то есть перегружают уголь открытым способом. Как нам теперь жить?

Вчера началось обсуждение законопроекта в Госдуме на экспертно-консультативном совете, его продолжат через неделю. В отзыве на поправки от правового управления аппарата Госдумы (есть у «Ъ») сообщается, что они могут повлечь расходы бюджета, а проект «нуждается в существенной юридическо-технической доработке». Отрицательный отзыв дала и Ассоциация морских торговых портов (АСОП), которая 30 июня сообщила замминистра транспорта Виктору Олерскому, что запрет остановит перевалку на терминалах, строительство которых шло по всем правилам и нормам. За десять лет, по информации участников рынка, перевалка угля в портах выросла втрое, до 136,3 млн тонн (по данным ОАО РЖД, перевозки каменного угля в порты и из портов в 2016 году выросли на 6,6%, до 142,9 млн тонн), созданы терминалы с современными технологиями по устранению пыления, не предусматривающие «полностью герметичного оборудования и крытых складов», пишет АСОП, добавляя, что поправки закроют возможность поставок в страны АТР и Европы, а бюджет недополучит 22 млрд руб.

Владимир Панов отмечает, что запрет на открытую перевалку не нужно понимать буквально: «В законопроекте не идет речь о том, чтобы дробление угля или перевалка осуществлялись только в закрытых помещениях: главная цель — запретить обращение с углем в портах открытым способом». Необходимо учитывать и другую сторону работы портов, говорит он, рабочие места и налоги в местные бюджеты. Поэтому решение относится именно к запрету открытого способа, с тем чтобы проработать имеющиеся механизмы по обращению с углем с участниками отрасли, в том числе переходный период вступления закона в силу, уточняет господин Панов.

Зампред комитета Госдумы по энергетике Дмитрий Исламов считает законопроект «вредным и не дающим результата». По его словам, нужно бороться с пылью современными инновационными методами, обязать предприятия закупать защитные подпорки, экраны и орошающие пушки. «Сегодня перевалкой угля занимаются 23 порта, которые будут закрыты в случае принятия закона, это 60 млн тонн угля,— отмечает депутат.— Чтобы отменить открытую перевалку, нужно около пяти лет и не менее 150 млрд руб. на новые терминалы. Где взять эти деньги?» Закрытые склады, добавляет господин Исламов,— это опасный объект, уголь склонен к самовозгоранию. От радикальных запретов могут пострадать стивидорный бизнес, железная дорога, угольщики, считает он, поясняя, что будут потеряны десятки тысяч рабочих мест, миллиарды рублей налогов и ключевые рынки в странах АТР и Европы. Первый заместитель главы Управляющей портовой компании (Восточный порт в Находке и «Ростерминалуголь» в Усть-Луге) Ирина Ольховская говорит, что исключить выбросы угольной пыли полностью невозможно, но можно минимизировать их за счет новейших технологий. По ее словам, нужен не полный запрет открытой перевалки, а контроль терминалов, которые по проекту не были предназначены для угля.

Источник "Ъ" на рынке говорит, что при переходе на закрытый тип перевалка подорожает на 70–80%, что снизит конкурентоспособность российского угля. «Предлагаемые поправки — популистские,— вторит ему источник "Ъ" в угольной компании.— Полностью закрытых угольных терминалов в РФ нет, есть частично закрытые, но и там ведут открытые технологические операции с углем». Поправки заведут десятки миллионов тонн экспортного угля в юридический капкан, считает он. «Если мы хотим остановить порты, этим мы их остановим,— добавляет собеседник "Ъ".— Но последствия будут плачевны: уголь — основной груз для портов Дальнего Востока, и РФ потеряет значительную долю рынка АТР». «Возможно, авторы проекта предполагают загрузить порты Украины и Прибалтики, которые переваливали уголь из РФ ранее? — замечает еще один источник "Ъ".— Стивидоры и угольщики на два-три года лишатся объемов перевалки и добычи, потери будут и у ОАО РЖД». Он выразил надежду, что «депутаты хотят найти наилучшее решение, а не просто нанести ущерб экономике страны».

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

Челябинский меткомбинат выходит на рынок Беларуси

steelland.ru_06.07.2017

Челябинский металлургический комбинат (входит в Группу «Мечел») получил сертификаты соответствия двух видов арматурного проката требованиям белорусского стандарта. Сертификация дает право поставлять арматурный прокат ЧМК на рынок Белоруссии.

Специалисты аудиторской компании «БелСертификат» провели комплексную проверку производства проката ЧМК, проинспектировали технологическую цепочку выпуска арматуры класса S240 диаметром от 8 до 22 мм и S500 диаметром 10-22 мм, а также провели отбор проб и испытания металлопродукции.

Данные виды металлопроката используются в сфере гражданского и промышленного строительства и предназначены для армирования железобетонных конструкций, которое обеспечивает прочность и долговечность объектов.

«Сертификаты соответствия продукции государственному стандарту Белоруссии получены комбинатом впервые. Они дают нам право реализовывать арматурный прокат на рынке этой страны в течение пяти лет», — отметил директор по сбыту ЧМК Вадим Шалыгин.

Американский институт чугуна и стали опубликовал рекомендации по работе с профнастилом steelland.ru_06.07.2017

Американский институт чугуна и стали (AISI) опубликовал новый стандарт AISI D310-17 «Примеры проектирования для профильных стальных диафрагменных панелей на основе AISI S310-16». Данное руководство по проектированию - это поддержка действующего с 2016 года стандарта AISI S310-16, Североамериканского стандарта проектирования профильных стальных диафрагменных панелей. Оба документа доступны в формате PDF в виде бесплатных загрузок на сайте www.aisistandards.org.

Утвержденный комитетом AISI по спецификациям «Целевая группа проектирования диафрагмы», AISI D310-17 содержит пять примеров проектирования, которые иллюстрируют применение проектных положений в AISI S310. Стандарт предусматривает конструктивные положения для диафрагм, состоящих из профилированных стальных настилов или панелей, которые включают в себя рифленные и сотовые профили. Иллюстративные примеры определяют прочность и жесткость диафрагм, образованных широкими ребрами, профилированными панелями и панелями с изоляцией, а также с различными материалами носителя и условиями загрузки. Обновленные примеры проектирования в AISI D310-17 содержат последовательные ссылки на разделы AISI S310-16 и AISI S100-16 (Североамериканская спецификация для проектирования холодногнутых стальных конструкционных элементов).

Кодировки и стандарты AISI проводятся в рамках Совета по строительному рынку Института развития рынка стали (SMDI), бизнес-единицы AISI, которая контролирует инвестиции отрасли в продвижение конкурентоспособного использования стали, удовлетворяя требования рынка.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AUTOMOTIVE INDUSTRY**

11 тысяч внедорожников УАЗ «Хантер» попали под отзыв autostat.ru_06.07.2017

Ульяновский автозавод объявил об отзыве 11068 внедорожников УАЗ «Хантер», произведенных с марта 2014 года по сентябрь 2017 года. Причиной отзыва автомобилей являются установленные нагнетательные шланги гидроусилителя руля, возможно, не надлежащего качества, сообщает пресс-служба Росстандарта.

Официальные дилеры Ульяновского автозавода проинформируют владельцев автомобилей УАЗ «Хантер», подпадающих под отзыв, путем рассылки писем и/или по телефону о необходимости, предоставить транспортное средство в ближайший дилерский центр для проведения ремонтных работ. На этих автомобилях будет выполнена замена нагнетательного шланга гидроусилителя руля. Все ремонтные работы будут осуществляться для владельцев бесплатно.

2,7 тыс. внедорожников Chevrolet Niva будут отозваны для замены топливных баков autostat.ru_06.07.2017

ЗАО «Джи Эм – АВТОВАЗ» объявляет об отзыве 2736 автомобилей Chevrolet Niva. Как сообщает пресс-служба предприятия, отзыву подлежат внедорожники, произведенные с 1 по 28 ноября 2016 года.

Причиной отзыва указанных автомобилей является возможное проявление дефекта «негерметичность топливного бака». В связи с этим ЗАО «Джи Эм – АВТОВАЗ» проводит отзывную кампанию по замене топливных баков. Владельцы машин будут проинформированы персонально официальным письмом и по телефону. Все ремонтные работы для них будут осуществляться бесплатно.

Как уже ранее сообщал «АВТОСТАТ», по итогам 5 месяцев 2017 года в России было реализовано около 12 тысяч внедорожников Chevrolet Niva, что на 2,4% больше, чем годом ранее.

Новым главой Ford Sollers назначен вице-президент компании Адиль Широнов rns.online_06.07.2017

Новым президентом Ford Sollers назначен Адиль Широнов, сообщает пресс-служба компании. Он станет первым российским руководителем, назначенным на данную должность.

Ширинов работает Ford Sollers с 2011 года, то есть с момента его основания. До назначения президентом компании занимал должность исполнительного директора и первого вице-президента.

Ранее Ford сообщила о назначении с 1 июля 2017 года главы Ford Sollers Марка Овендена вице-президентом Ford по маркетингу, продажам и сервису в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Марк Овенден возглавлял Ford Sollers ровно два года — с 1 июля 2015 года.

PSA Group получила одобрение Еврокомиссии на покупку Opel

rns.online_06.07.2017

Сделка по приобретению PSA Group бизнеса Opel и Vauxhall одобрена антимонопольными органами Евросоюза, сообщила PSA Group.

О сделке по покупке PSA Group европейского бизнеса Opel и Vauxhall за €2,2 млрд было объявлено в марте. Она предполагает приобретение также бизнеса, связанного с финансовыми операциями европейского подразделения GM, который перейдет совместному предприятию PSA Group с BNP Paribas. Одобрение по второй части сделки со стороны антимонопольных органов ожидается во второй половине года, сообщила PSA Group.

GM приняла решение о продаже Opel после того, как европейский бизнес компании так и не смог выйти на безубыточность по итогам 2016 года — в том числе, из-за последствий Brexit для британского фунта.

В октябре 2016 года завершилась сделка по покупке Nissan Motor 34% Mitsubishi Motors Corporation, которая присоединилась к альянсу Renault-Nissan. Сумма сделки составила \$2,3 млрд. PSA после покупки может стать второй по величине автомобильной компанией в Европе после Volkswagen.

Динамика цен легковых автомобилей в России

autostat.ru_06.07.2017

Динамика цен на новые легковые автомобили



Резкий рост цен был зафиксирован с декабря 2014 по апрель 2015 года и возобновился, начиная с сентября 2015 года. В июле-ноябре 2016 года наблюдалась небольшая коррекция цен, но далее снова продолжился рост.

Динамика цен
(от месяца к месяцу), %



www.autostat.ru

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», с сентября 2014 года по июнь 2017-го цены на новые автомобили в России выросли на 45%. Основная причина – рост курсов иностранных валют по отношению к рублю. Кроме этого, свое влияние оказывают инфляция и рост себестоимости производства.

Наибольшая динамика изменения стоимости автомобилей произошла с декабря 2014-го по апрель 2015 года (+21%). Как раз в конце 2014 – начале 2015 гг. курс рубля по отношению к мировым валютам начал резко падать.

Летом, как в 2015-м, так и в 2016 году, наблюдалась стабилизация и по части валюты, и по ряду других показателей, - и в отдельные месяцы даже было зафиксировано небольшое снижение цен на автомобили. Но, начиная с сентября, они, как правило, снова показывают поступательный рост.

Как отмечают аналитики агентства «АВТОСТАТ», машины и дальше будут дорожать. К примеру, курс доллара за рассматриваемый нами период вырос на 53%, а рост цен на автомобили составил 45%. Соответственно, производители вынуждены компенсировать эту «разницу» за счет увеличения цен, но не резко, а плавно и постепенно. К тому же не известно, как поведут себя макроэкономические факторы в дальнейшем, поэтому они вынуждены закладывать еще и риски.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AEROSPACE INDUSTRY**

ВИАМ покажет на МАКС-2017 малоразмерный газотурбинный двигатель для БЛА aviaport.ru_05.07.2017

АвиаПорт - Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов (ВИАМ) представит на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017 малоразмерный газотурбинный двигатель для беспилотных летательных аппаратов, впервые изготовленный в России по технологии послойного лазерного сплавления, говорится в сообщении пресс-службы института.

На масштабной экспозиции в павильоне D2 посетители МАКС-2017 смогут ознакомиться с основными направлениями и последними достижениями института в области создания материалов нового поколения и прорывных технологических решений. В частности, на стенде ВИАМ будет представлен малоразмерный газотурбинный двигатель для беспилотников, впервые изготовленный в России по технологии послойного лазерного сплавления.

Также на стенде института можно будет увидеть образцы деталей для газотурбинных двигателей и элементов конструкций авиационной техники, изготовленных с использованием аддитивных технологий. Кроме того, сообщили в пресс-службе ВИАМ, на стенде будут представлены уникальные лакокрасочные покрытия, звуко- и вибропоглощающие материалы, а также материалы, способные выдерживать воздействие открытого пламени и агрессивный климат Арктики.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА **ECONOMIC POLICY**

Bank of America предсказал рублю ослабление «в рамках приличий» lenta.ru_06.07.2017

«По нашим оценкам, доллар должен быть в районе 60 рублей. Это прогноз на конец 2017 года, он был сделан в конце прошлого года, и мы его не меняли. С этим прогнозом мы были и оптимистами, и пессимистами. Некая тенденция к ослаблению рубля есть, но в рамках приличий», — сказал Осаковский.

При этом эксперт отметил, что рубль является очень волатильной валютой.

Официальный курс доллара, установленный Банком России на 6 июля, составляет 59,58 рубля, евро — 67,68.

Ранее, 4 июля, Райффайзенбанк выпустил прогноз, согласно которому к концу третьего квартала курс доллара поднимется до 65 рублей. «Церих Кэпитал Менеджмент» также ждет, что к осени американская валюта подорожает до 62-65 рублей.

30 июня глава Минэкономразвития Максим Орешкин сообщил, что прогноз по курсу рубля на конец 2017 года будет скорректирован в августе. Днем ранее он заявил, что серьезных колебаний на валютном рынке в

ближайшее время не ожидается, а текущие курсы доллара в районе 60 рублей и евро около 68 рублей будут «более-менее стабильными».

В S&P оценили вероятность повышения рейтинга России в 30%

rns.online_06.07.2017

S&P оценивает вероятность повышения суверенного рейтинга РФ в 30%, сообщил директор отдела «Рейтинги финансовых институтов» S&P Global Ratings Борис Копейкин в ходе XXII Санкт-Петербургской международной банковской конференции.

«Важнейшим событием за прошедшие 12 месяцев стало то, что мы пересмотрели прогноз по рейтингу Российской Федерации на "позитивный". С марта мы видим вероятность повышения рейтинга», — сказал Копейкин.

По его словам, вероятность повышения суверенного рейтинга РФ составляет около 30%. «Это не в коем случае не гарантия», — подвел итог Копейкин.

«Доллар когда-нибудь вытеснят»

lenta.ru_06.07.2017

Экономика России постепенно оживает после кризиса, девальвационного шока и падения цен на нефть. Но даже по официальным прогнозам темпы роста будут низкими. О причинах вялого выхода из рецессии, изменении курса рубля, а также об угрозе новых финансовых катаклизмов «Лента.ру» побеседовала с главным экономистом по России Bank of America Merrill Lynch Владимиром Осаковским.

О новом глобальном кризисе

«Лента.ру»: *На днях сошлось два заявления. Глава Федеральной резервной системы (ФРС) США Джанет Йеллен сказала, что на нашем веку кризисов больше не будет. А владелец Rogers Holdings Джим Роджерс считает, что очередной кризис грянет уже в 2018 году. Кто из них прав?*

Осаковский: Ответ на этот вопрос примерно такой же, как на вопрос о том, будет ли дождь. Дождь будет. Вопрос — когда? На нашем веку еще будут кризисы. Если кризис — это то, что было в 2008 году, то, наверное, для такого кризиса все предпосылки есть. Активы, акции и облигации сейчас дико дорогие, они находятся на исторически высоких значениях. И возможна их масштабная коррекция, влияющая на реальную экономику. Вопрос — когда она случится? Правда здесь посередине. То есть кризис будет, но, наверное, это все-таки не перспектива следующего года, скорее — нескольких лет.

И по вашему мнению он будет связан с долгами государств?

Необязательно. Это может быть кризис и в реальной экономике. Как говорится, мы всегда готовимся к войне, которая была в прошлом. Последний кризис был вызван большими долгами. И действительно, долгов в мире очень много. И предположить, что следующий кризис тоже будет вызван долгами, конечно, можно. Это вполне вероятно.

Это будет глобальный кризис или он коснется только нас?

Россия — часть мировой экономики. И речь идет о глобальном кризисе. Есть много потенциальных угроз. Например, Китай. Непонятно, что там происходит. Возможно, там будут какие-то потрясения экономического плана. Может быть, триггером станет стандартный госдолг в какой-то стране, и все начнется с него. Должен быть хороший триггер, как в 1998 году. Тогда все началось с девальвации в Таиланде. А в 2007 году это был кризис на subprime в США (ипотечный кризис — прим. «Ленты.ру»).

О курсе рубля

Я знаю, что экономисты очень не любят предсказывать будущее. Но тем не менее мы переваливаем во вторую половину года. Чего нам ожидать по части курса рубля к концу года? Вырастет, упадет, останется таким же? И насколько, на ваш взгляд, справедлив нынешний курс?

По нашим оценкам, доллар должен быть в районе 60 рублей. Это прогноз на конец 2017 года, он был сделан в конце прошлого года, и мы его не меняли. С этим прогнозом мы были и оптимистами, и пессимистами. Некая тенденция к ослаблению рубля есть, но в рамках приличий.

А что с другими валютами?

Рубль действительно очень волатильная валюта, поэтому все остальные валюты меняются относительно друг друга не так значительно, как они меняются относительно рубля. Мы ждем некоторого укрепления доллара к евро. С нынешних уровней до 1,08-1,10 евро за доллар. Если считать к рублю, то это в районе 65 рублей за евро.

О госдолге США и прощании с долларом

В России очень популярна такая точка зрения, что у США огромный внешний долг, доллар ничем не обеспечен и вот-вот он упадет и рассыпется. Откуда растут ноги у такого утверждения?

Они растут из фактов. Долг действительно большой в абсолютном значении — 16-18 триллионов долларов. Это очень большая сумма. Но, например, у каждого человека его задолженность зависит от уровня дохода. Если он получает 20 тысяч рублей в месяц, то долг в 30 тысяч — это уже очень много. Если у него доход миллион, а долг — 100 тысяч, то в принципе это не так уж и много. Такая же логика и в отношении США. Долг большой, но есть страны, где он гораздо выше. Например, та же Япония. Там долг в относительном выражении раза в 2 больше, чем в Соединенных Штатах. И ничего, живут.

Еще один важный момент. Долг США, он не внешний, он долларовой, поскольку номинирован в той валюте, которую они в крайнем случае могут напечатать. И значительная часть, больше половины, держится внутри США.

А вообще эти попытки вытеснить доллар из международных расчетов, они вряд ли могут повлиять на общую картину?

Если посмотреть исторически, то раньше глобальной валютой был фунт стерлингов. Его вытеснили. То же самое, наверное, когда-то произойдет с долларом. По любым причинам. Например, вырастет экономика всего остального мира. Доля США в мировой экономике естественным образом сократится. Вес доллара уменьшится. Будет ли это катастрофой? Не факт. Но когда-то это произойдет.

О плохой погоде в российской экономике

Принято считать, что погода не имеет отношения к экономике. Но в мае в России был зафиксирован рекордный прирост промпроизводства. Был очень высокий уровень потребления электроэнергии, газа и тепла из-за холодов. Говорят, что плохая погода может повлиять на урожай в России и подстегнуть инфляцию. Вообще это все серьезно? Принимать в расчет еще и погоду?

Погоду надо принимать в расчет в любом случае. Это очень важный фактор, в первую очередь — для инфляции. В индексе потребительских цен в России больше трети — еда. Половина от этой доли выращивается на грядках, в огородах, на полях. Если случается неурожай, то, соответственно, цены растут, инфляция ускоряется. И наоборот.

Последние несколько лет урожаи были очень хорошие, что очень помогало ЦБ тормозить инфляцию. В продовольственных товарах она уже пробила все таргеты регулятора, она уже ниже 4 процентов. Неурожай повысит инфляцию со всеми вытекающими негативными последствиями. Так что это очень важный фактор. В России это менее заметно, но в некоторых странах, более зависимых от сельскохозяйственного сектора, это заметно сильно.

То есть треть расходов на еду — это еще не предел, бывает и больше?

В той же России лет 15 назад эта доля превышала 50 процентов. Все зависит от уровня доходов. Чем богаче страна, тем больше тратится на еду.

О медленном восстановлении России

Официальный прогноз роста ВВП РФ на 2017 год — 2 процента. Не маловато ли? И достижимо ли?

По нашим прогнозам будет меньше. 1,1 процента — наш базовый прогноз. Конечно, хорошо бы иметь больший рост экономики. Но, с другой стороны, есть такое понятие, как потенциальный рост экономики. То есть тот темп, при котором можно расти, не вызывая инфляционных явлений, перекосов. Растить естественным образом.

По нашим оценкам, которые близки ко всем остальным, потенциальный уровень роста для России — он в пределах 1 процента. Одна из ключевых причин — демография. Работоспособное население сокращается. В таких условиях экономике расти очень сложно.

Вы поставили на первое место в списке российских проблем демографию?

Это один из важных факторов.

А какие-то структурные препятствия или социально-политические?

Структурные проблемы, связанные с темпами роста производительности труда, — вторая важная проблема. Но демография — тоже очень важный момент. Я привожу их без градации. Как можно расти быстрее? И министерство экономики, и правительство в целом довольно открыто об этом говорят: нужны структурные изменения, повышение производительности труда. Какие-то шаги предпринимаются... но тут, конечно, есть над чем работать.

Кому завидовать по цифрам роста? Европе или, может быть, Азии?

Мы все-таки не Азия. Мы довольно богатая и большая страна. У нас ВВП на душу населения 14-15 тысяч долларов. Относительно других, в целом по миру, мы богатая страна. Поэтому нужно сравнивать с такими государствами, как, скажем, Португалия или Бразилия. 2-3 процента — реалистичная цель по темпам роста. Ее можно было бы достичь путем реалистичных изменений экономической политики.

О слиянии Резервного фонда и ФНБ

В чем логика объединения Резервного фонда и Фонда национального благосостояния (ФНБ)? Как это скажется, например, на пенсионерах?

Вспомним, для чего фонды создавались. Сначала это был один фонд, стабилизационный. Из него вычленили ФНБ, который, по идее, должен финансировать стратегические проекты, финансировать пенсионную реформу. Функции стабфонда сейчас выполняет Резервный фонд. Он потихоньку кончается, и Минфину с правительством нужно иметь возможность воспользоваться деньгами, оставшимися в ФНБ.

Но выглядит это так, будто берут из кармана пенсионеров и тратят их на другие цели. Или нет?

Это могло бы выглядеть так, но по сути, деньги из ФНБ на пенсионную реформу так и не тратились. Они расходовались на инвестиционные проекты. Например, на Олимпиаду в Сочи. Подобные проекты были завершены и оставшимися деньгами, наверное, можно воспользоваться. Особенно с учетом того, что в этом есть необходимость.

Если смотреть на пенсионную реформу с точки зрения МВФ, то Россия делает правильные вещи. То есть создает фискальные стимулы для того, чтобы люди дольше работали, повышая эффективный возраст выхода на пенсию. В принципе, шаги правильные и во многом вынужденные.

О санкциях

Недавно ЕС продлил санкции против России, Россия ответила тем же, продлив контрсанкции до конца 2018 года. Согласны ли вы с официальной точкой зрения, которая говорит, что нам и под санкциями хорошо? Сыроделы, например, благодарят президента за санкции. Ткачев, министр сельского хозяйства, тоже радуется. Хорошо ли нам под санкциями? И что должно случиться, чтобы этот процесс повернулся вспять, или это не нужно?

Прелесть рыночной экономики в том, что она может приспособиться к любым условиям. Например, закроем страну. Всегда будет какая-то часть экономики, которая от этого выиграет, и часть, которая проигрывает. Причем выиграть можно много. Вот сельское хозяйство в данных условиях действительно в выигрыше.

Но с точки зрения экономической теории уход от открытости — это в целом негативное явление. Если взять все «за» и «против», то экономика, конечно, страдает.

Есть много пострадавших. Страдает благосостояние народа, качество потребления. Этот аспект нельзя полностью упускать из внимания.

А все-таки наличие санкций сказывается на качестве жизни?

Цены на продовольственные товары выросли довольно существенно. Санкции создают перекосы в структуре потребления. Бенефиты от сельского хозяйства не из воздуха же берутся, а за счет кого-то.

О движениях капитала

Средства массовой информации пестрят заголовками о бегстве капитала из России. Это действительно проблема?

Это не связано собственно с Россией. Да, с начала года мы потеряли, но в конце прошлого года деньги в Россию шли. Я бы не стал говорить, что это какое-то критическое явление для экономики. Помимо того что ушло такое-то количество денег из акций, довольно большие объемы средств пришли на долговой рынок, в облигации федерального займа (ОФЗ) правительства. Те же нерезиденты купили довольно много ОФЗ.

Вы звучите очень оптимистично...

Оптимизм во многом за счет того, что в мире очень много денег. С 2007-2008 годов ФРС, ЕЦБ, Банк Японии, Банк Англии — все напечатали громадное количество денег. При таком количестве денег очень сложно представить какой-то сценарий, при котором они исчезнут. В условиях крайне мягкой монетарной политики по всему миру очень сложно быть пессимистом.