

Публикации

НОВОСТИ ПОДШИПНИКОВОЙ ОТРАСЛИ

Рейтинг Росстандарта: ТК 307 «Подшипники качения» - в числе лидеров

podshipnik-servis.ru_01.02.2016

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

РЖД потратит на обновление подвижного состава 70 миллиардов рублей

lenta.ru_01.02.2016

“Трансмашхолдинг” поставит в Египет 700 пассажирских вагонов для железной дороги

rzd-partner.ru_02.02.2016

На УВЗ изготовили свой инструмент взамен импортного

i-mash.ru_02.02.2016

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

На предприятиях Татарстана освоено изготовление более 2000 наименований запчастей и оборудования для импортной сельхозтехники

advis.ru_01.02.2016

Группа ГМС изготовит насосные агрегаты для Московского НПЗ

i-mash.ru_02.02.2016

“Роснефть” и General Electric подписали программу стратегического сотрудничества

i-mash.ru_01.02.2016

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОВАРИЩНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Инвестпрограмма “Северстали” в 2016 году предусматривает капитальные затраты 43 млрд руб.

rns.online_01.02.2016

Совет директоров Alcoa пополнится тремя новыми членами

rns.online_01.02.2016

S&P ухудшило прогноз цен на нефть Brent на ближайшие годы

interfax.ru_02.02.2016

Рейтинг Shell упал до самого низкого уровня за всю историю компании

interfax.ru_02.02.2016

“Газпром” начал тестировать бюджет при нефти в \$20-25 за баррель

interfax.ru_01.02.2016

PGNiG подала иск в арбитраж к "Газпрому" о пересмотре контракта

interfax.ru_02.02.2016

«Труд всегда будет стоить дороже сырья» - Экономист Сергей Хестанов о крахе нефтяного рынка и будущем российской экономики

lenta.ru_01.02.2016

Тулачермет выплавил более 2 млн т чугуна

metalinфо.ru_02.02.2016

ЧерМК нарастил поставки биметаллов

metalinфо.ru_02.02.2016

ОЭМК поставит заготовки на АРБЗ

metalinфо.ru_02.02.2016

ОМК оптимизировала структуру управления

metalinфо.ru_01.02.2016

С Днем рождения, Магнитка!

metalinфо.ru_01.02.2016

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Renault отведет Китаю центральное место в стратегии на 2017–2020 годы

rns.online_01.02.2016

Renault в 2015 году увеличила экспорт автомобилей российского производства на 28%

autostat.ru_02.02.2016

Господдержка в 2016 году обеспечит реализацию до 625 тысяч автомобилей

autostat.ru_01.02.2016

В последнюю декаду января цены изменились у 17 компаний

autostat.ru_01.02.2016

«Логистика оказывается слишком дорогой». Как автозаводы выживают в кризис

autostat.ru_02.02.2016

Российские компании модернизируют автомобили за госсчет

autostat.ru_01.02.2016

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Россия поставит в Египет четыре самолета SSJ-100

interfax.ru_02.02.2016

Минпромторг предложил приостановить госфинансирование развития SSJ-100

lenta.ru_29.01.2016

Инженеры показали самолет будущего

rzd-partner.ru_02.02.2016

"Аэрофлот" получил 15-й самолет Boeing 737-800

ato.ru_02.02.2016

Практический опыт экономии расходов на ТОиР: опыт лидеров на 11-й международной конференции "ТОиР авиационной техники в России и СНГ"

ato.ru_01.02.2016

В России разработают собственную многоразовую ракету-носитель

i-mash.ru_01.02.2016

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА

Путин провел совещание по грядущей "большой приватизации"

interfax.ru_01.02.2016

ТОП-100 крупнейших по капитализации компаний России – 2016

riarating.ru_27.01.2016

Глазьев оценил прибыль спекулянтов на манипуляциях курсом рубля в \$50 млрд

rns.online_02.02.2016

Денис Мантуров встретился с министром промышленности и торговли Египта

i-mash.ru_02.02.2016

РБК: Минфин сократил антикризисный план на 210 млрд рублей

gazeta.ru_02.02.2016

Улюкаев: медлить с приватизацией больше нельзя

gazeta.ru_02.02.2016

Рейтинг Росстандарта: ТК 307 «Подшипники качения» - в числе лидеров

podshipnik-servis.ru_01.02.2016

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии оценило деятельность технических комитетов (ТК), заседание одного которых пройдет в июле 2016 года в ЕПК. В летнем заседании Технического комитета №307 «Подшипники качения» примут участие ведущие конструкторы всех подшипниковых заводов России.

ЕПК является штабом ТК 307 с 2007 года, когда РОССТАНДАРТ передал ЕПК ведение секретариата технического комитета, а также обязанность разрабатывать межгосударственные стандарты для использования в СНГ, и представлять интересы России при разработке и пересмотре международных стандартов в Международной организации по стандартизации ISO. Заседание ТК 307 проводится дважды в год и собирает за одним столом представителей ОАО "АВТОВАЗ" (г. Тольятти), Объединенный инженерный центр «Группы ГАЗ» (г. Нижний Новгород), ПАО «КАМАЗ» (г. Набережные Челны), ООО «Завод Приборных Подшипников» (г. Самара), ОАО «МПЗ» (г. Минск), ЗАО «Вологодская подшипниковая корпорация» (г. Вологда), ОАО "10-ГПЗ" (г. Ростов-на-Дону), ООО «АПЗ-20» (г. Курск), АО «ХАРП», ОАО «Самарский подшипниковый завод», ООО «ГПЗ-2 Тверь» и др.

В последнем рейтинге Росстандарта ТК 307 «Подшипники качения» занял лидирующее место с оценкой эффективности «выше средней». Из 449 организаций такую оценку получили всего 14. Максимальный балл – 100 - ТК 307 получил за «организованность и открытость деятельности». Также высок показатель деятельности ТК 307 по международной стандартизации. Низкую оценку эффективности получили 36 технических комитетов, среди которых: «Руды железные, марганцевые, хромовые», «Алюминий», «Неорганические продукты азотной группы (на базе аммиака и азотной кислоты)», а также «Оборудование и технологии авиатопливообеспечения».

Оценка деятельности технических комитетов проводилась в соответствии с приказом Росстандарта от 10.08.2015 № 902 «О проведении оценки эффективности деятельности технических комитетов по стандартизации в 2015 году по результатам деятельности в 2014 году».

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

РЖД потратит на обновление подвижного состава 70 миллиардов рублей

lenta.ru_01.02.2016

РЖД закупит в 2016 году 507 новых локомотивов на 69,2 миллиарда рублей, из них 257 — электровозы, и 250 — тепловозы. Об этом сообщает [Rambler News Service](#) со ссылкой на данные компании.

В рамках обновления тягового подвижного состава РЖД закупит 15 электровозов «Гранит», 86 «Синара» и один газотурбовоз, выпускаемых российско-немецким совместным предприятием «Уральские локомотивы» («Группа Синара» Дмитрия Пумпянского и немецкий концерн Siemens). Также планируется приобрести 98 электровозов «Ермак», 15 электровозов «Дончак», 4 тепловоза «Витязь» и 100 магистральных тепловозов 2ТЭ25КМ, реализуемых «Трансмашхолдингом», 7 грузовых тепловозов у Луганского тепловозостроительного завода и 6 тепловозов у украинского завода «Электротяжмаш». Кроме этого, парк обновится 56 пассажирскими локомотивами группы «Трансмашхолдинг».

Обновление тягового подвижного состава является одной из самых затратных статей инвестиционной программы РЖД. Анонсированная в правительстве в ноябре 2015-го инвестпрограмма железнодорожной монополии на 2016 год составляет 432 миллиарда рублей.

В ноябре 2015 года премьер-министр Дмитрий Медведев отмечал, что около 20 процентов инвестиций предназначено для приобретения новых локомотивов и подвижного состава. Инвестиции будут также направлены на проекты по модернизации Транссиба и БАМа, на железную дорогу в обход Краснодара, развитие Московского транспортного узла, подходы к портам Азово-Черноморского и Балтийского бассейна, строительство железной дороги в обход Украины.

Министр транспорта Максим Соколов в ноябре прошлого года заявлял, что на реализацию проектов обеспечения надежности и безопасности инфраструктуры планируется направить 51 миллиард рублей. Всего в парке компании в настоящее время более 20 тысяч локомотивов.

“Трансмашхолдинг” поставит в Египет 700 пассажирских вагонов для железной дороги

rzd-partner.ru_02.02.2016

Корпорация “Трансмашхолдинг” поставит в Египет 700 железнодорожных вагонов. Как сообщил сегодня в интервью ТАСС вице-президент компании Серго Курбанов, согласованы поставки 700 кондиционированных пассажирских сидячих вагонов. Сумма контракта превышает 500 млн. долларов.

“8 декабря прошлого года мы подписали соглашение о взаимопонимании, был проведен технический аудит нашего завода, сейчас активно вели переговоры и согласовали комплектацию, – рассказал он. – На данный момент речь идет о поставках готовой продукции, хотя египетская сторона заинтересована в налаживании производства на территории АРЕ”. Однако, пояснил он, организация совместного производства займет определенное время, а Египетские национальные железные дороги (Egyptian National Railways), выступающие заказчиком, стремятся к скорейшему получению продукции.

“Поэтому мы планируем работать в обоих направлениях: сегодня на встречах с госминистром военной промышленности Мухаммедом аль-Ассаром, который является активным сторонником локализации производства здесь на месте, и с министром транспорта Саадом аль-Гейюши будем обсуждать возможные формы сотрудничества”.

По словам Курбанова, сегодня, 2 февраля, в Каире будет подписано промежуточное соглашение, где будут зафиксированы все моменты, в первую очередь, технические, по которым договоренности уже достигнуты по итогам многомесячных переговоров. “Сейчас остается вопрос финансирования и процентной ставки: Египет закупает у нас продукцию по предоставляемому РФ кредиту под правительственные гарантии АРЕ, – сказал он. – И здесь большую роль сыграет позиция египетского правительства, так как вопросы поставок железнодорожного транспорта – это социальный аспект на ближайшие 30-40 лет и вместе с тем политический вопрос, учитывая высокую конкурентоспособность и предложения Венгрии, КНР, Италии, Румынии”.

Как пояснил вице-президент “Трансмашхолдинга”, общая потребность египетской стороны, согласно заявлениям властей, – 1500 вагонов. Кроме того, Каир “просит рассмотреть возможности поставок вагонов-ресторанов (вагонов-буфетов), а также, учитывая местный жаркий климат, силовых установок-генераторов на железнодорожной основе, которые вырабатывают необходимое электричество для работы двигателей и кондиционеров”.

Отвечая на вопрос о перспективах участия компании в модернизации железнодорожной инфраструктуры, Курбанов сказал: “Нам предлагают участвовать в строительстве, но мы пока не

готовы. Надо сначала довести до конца одни вопросы, чтобы не потерпеть фиаско, потом приступать к другим задачам”.

Железнодорожная отрасль Египта переживает в настоящее время период реформации. Острый дефицит железных дорог, отсутствие систем безопасности, устаревшее оборудование и давно не обновлявшийся подвижной состав – все это вынудило власти страны пересмотреть политику в этой области и сделать ставку на ее полную модернизацию. Еще в советские годы в Египет поставлялись маневровые тепловозы “ТЭМ-2” “Брянского машиностроительного завода”, который входит сейчас в состав корпорации “Трансмашхолдинг”.

На УВЗ изготовили свой инструмент взамен импортного

i-mash.ru_02.02.2016

На Уралвагонзаводе идет испытание твердосплавных фрез собственного производства.

Инструмент спроектирован конструкторами технологического института головного предприятия корпорации УВЗ, изготовлен - специалистами инструментального производства. Работы велись в рамках программы по импортозамещению.

Данный проект Уралвагонзавод реализует в кооперации с Кировоградским заводом твердых сплавов – своим многолетним партнером. Уже произведено четыре партии фрез по 10 штук диаметром 10, 16, 18 и 20 миллиметров. Они предназначены для высокоточной обработки деталей на станках с ЧПУ в вагоносборочном и механосборочном производствах.

Фрезы изготовлены из твердосплавных столбиков методом вышлифовки. Данный метод заменил трудоемкий процесс фрезеровки, шлифовки и затачивания инструмента, исключил погрешности при обработке, тем самым повысив его качество.

Сейчас испытания на работоспособность и стойкость инструмента собственного производства идут в трех цехах Уралвагонзавода. Станочники отслеживают, сколько времени фреза отработает до переточки, сколько деталей с ее помощью будет изготовлено, а также проверяют качество обрабатываемой ею поверхности.

Анализ первых результатов показывает, что фрезы производства Уралвагонзавода не уступают иностранным аналогам. Их внедрение в производство позволит повысить производительность труда, а также снизить себестоимость продукции.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

На предприятиях Татарстана освоено изготовление более 2000 наименований запчастей и оборудования для импортной сельхозтехники

advis.ru_01.02.2016

В агропромышленном комплексе Республики Татарстан более 5% тракторов и 30% сельскохозяйственных машин являются импортными. За весь период с начала курса на импортозамещение на машиностроительных и малых предприятиях республики освоено производство и восстановление более 2 тыс. наименований деталей на импортную технику. Освоен капитальный ремонт топливной аппаратуры и гидросистем, электронных систем и блоков управления современных тракторов и комбайнов. Цены на детали в среднем в 1,5 - 2,5 раза ниже, чем на оригинальные, а на восстановленные дешевле в 5 - 6 раз. В настоящее время над производством запасных частей к импортной сельскохозяйственной технике работают ООО "Спецтехника-Альметьевск" (валы,

шестерни, главные пары, шкивы, пальцы, звездочки, мелкосерийные детали), ООО "Гидросервис" (катушки дозирующие для посевных комплексов "Флексикойл", рукава высокого давления, гидроцилиндры, резино-технические изделия, ремонт и восстановление геометрических размеров деталей), ООО "Агропласт" (граблины мотвила жатки зерноуборочных комбайнов "ДжонДир", самоходной косилки "МакДон"), ООО "Агровет" (доильный аппарат двойного вакуума "ДуоВак-300", резина сосковая на доильный аппарат "Делаваль"), ООО "СтандартПродМашСервис" (звездочки, планки наклонного транспортера, пальцы шнека и другие детали зерноуборочных комбайнов "Нью Холланд" и "Акрос"), ООО "Буинский машиностроительный завод" (сегмент ножа жатки зерноуборочных комбайнов "Мега Клаас"), ООО "Теплообменник" (палец ножа жатки, нож измельчителя соломы, вариатор и бич барабана комбайнов "Нью Холланд", "Клаас", самоходных косилок "МакДон" и др. детали к посевным комплексам "Хорш", свеклоуборочным комбайнам "Ропа", "Холмер"), ООО "НПО Рифэк" (шестерни КПП и редукторов, диски вариаторов, корпуса подшипников зерно-свеклоуборочных комбайнов), ООО "Лидер" (шестерни, валы, шкивы, звездочки, кожухи, литые, кованные детали, ремонт и восстановление геометрических размеров деталей), ООО СПЦ "Ресурс" (восстановление геометрических размеров деталей с упрочнением), ООО "ФинАгроТрейд" (изготовление более 200 наименований деталей, ремонт топливной аппаратуры и гидросистем, электронных систем и блоков управления), ООО "МТК Ак-Барс" (шестерни и др. детали, восстановление деталей к свеклоуборочному комбайну "Ропа").

Работа по импортозамещению проводится с привлечением технологов, металлургов и конструкторов промышленных предприятий республики, специалистов и руководителей технического сервиса, дилеров и поставщиков сельскохозяйственной техники, главных инженеров агрохолдингов и агрофирм.

Адреса предприятий с указанием направлений деятельности по импортозамещению размещены на сайте Министерства в разделе "Информация для инженера". Обращаться по вопросам изготовления деталей можно напрямую или через отдел инженерно-технического обеспечения АПК Минсельхозпрода РТ. Сотрудниками Министерства проводится координационная работа по размещению заказов на изготовление запасных частей, вовлечению ООО "КамАгроТрейд" как самостоятельного центра координации работ по изготовлению деталей, мониторингу рынка импортозамещающих запчастей, размещению заявок на их изготовление и реализацию на рынке, охватывая и другие регионы.

Группа ГМС изготовит насосные агрегаты для Московского НПЗ

i-mash.ru_02.02.2016

АО «ГИДРОМАШСЕРВИС» (Группа ГМС) заключило контракт на поставку крупной партии высокотехнологичных насосных агрегатов для Московского нефтеперерабатывающего завода (АО «Газпромнефть–Московский НПЗ»).

Согласно контракту, для проекта строительства установки очистки сернисто-щелочных стоков и технологического конденсата будут поставлены одноступенчатые и многоступенчатые процессные насосы высокого давления, изготовленные на предприятиях Группы ГМС в соответствии с требованиями стандартов ГОСТ 17398-72, ISO 13709-2003 и API 610.

Насосные агрегаты типа ОН2 и VS6 (API 610) отличаются высокой производительностью и энергоэффективностью благодаря использованию роторных деталей улучшенной конструкции. Динамически отбалансированные рабочие колёса обеспечивают низкую вибрацию и высокую плавность хода, что значительно продлевает срок службы оборудования. Корпуса насосов изготовлены из высокопрочной нержавеющей стали и отличаются повышенной коррозионной стойкостью к воздействию химически активных сред и высоких температур.

Строительство установки очистки сернисто-щелочных стоков и технологического конденсата идет на Московском НПЗ в рамках программы масштабной модернизации предприятия. Новая современная очистная система предназначена для удаления из стоков сульфидов и аммонийного азота, и дополнительно повысит экологические параметры работы завода. Запуск установки в эксплуатацию запланирован на первую половину 2017 года, ее общая производительность составит 120 м³/час.

"Роснефть" и General Electric подписали программу стратегического сотрудничества

i-mash.ru_01.02.2016

"Роснефть" и General Electric подписали программу долгосрочного развития стратегического сотрудничества. Документ включает в себя план строительства совместных предприятий по производству судового, нефтегазового и электротехнического оборудования: обеспечение своевременного строительства производств и их ввода в эксплуатацию.

"Роснефть" и GE:

- продолжают совместную работу в рамках развития судостроительных проектов ССК "Звезда" во Владивостоке: строительство завода по производству винто-рулевых колонок для судов, а также предприятия, выпускающего электротехническое судовое оборудование.
- продолжают работу по организации производства устьевого оборудования и фонтанной арматуры: пилотный проект по удаленному мониторингу и управлению оборудованием на объектах Рязанской нефтеперерабатывающей компании.
- предусматривают развитие сотрудничества в сфере производства СПГ: GE и НГК "Итера" (дочернее общество "Роснефти"), продолжают работу над проектом создания первого малотоннажного мини-завода по производству СПГ в России на базе "Братскэкогаза".

"Роснефть", GE и "Трансмашхолдинг" подписали соглашение о намерениях в отношении локализации производства судовых двигателей GE модели V250 в Пензе и поставки их в адрес ССК "Звезда". Поставка первых двигателей ожидается к началу 2018 года. Сервис двигателей будет производиться на объектах ССК "Звезда".

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОВАРИНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Инвестпрограмма "Северстали" в 2016 году предусматривает капитальные затраты 43 млрд руб.

rns.online_01.02.2016

Инвестиционная программа "Северстали" предусматривает капитальные затраты в 2016 году в размере 43 млрд рублей, сообщает компания.

Инвестиции в дивизион "Северсталь - Российская сталь" в этом году составят около 26,5 млрд рублей. Из этой суммы 15,2 млрд рублей будет направлено в проекты развития. Крупнейшими инвестпроектами дивизиона являются строительство комплекса покрытия металла и второй установки "печь-ковш" на Череповецком металлургическом комбинате (ЧерМК), а также модернизация стана холодной прокатки.

В этом году на поддержание существующих мощностей и совершенствование системы промышленной безопасности сталелитейного дивизиона планируется потратить 10,4 млрд рублей.

Инвестиции в ресурсные мощности "Северстали" в этом году составят около 17 млрд рублей. Из этой суммы примерно 7 млрд рублей потратят на развитие производства. Большая часть суммы приходится на расширение горных работ. На поддержание существующих мощностей и усиление промышленной безопасности будет направлено 10 млрд рублей.

Совет директоров Alcoa пополнится тремя новыми членами

rns.online_01.02.2016

Совет директоров Alcoa пополнится тремя новыми членами. Ими станут Ульрих Шмидт, Джон С. Плант и Шон О. Махоуни. Решение о их назначении вступает в силу 5 февраля. Данные назначения должны усилить позиции компании в плане развития ее аэрокосмического и автомобильного дивизиона.

В настоящее время Alcoa готовится к разделению на две независимые компании во второй половине 2016 года. С учетом новых назначений совет директоров вырастет до 15 членов.

S&P ухудшило прогноз цен на нефть Brent на ближайшие годы

interfax.ru_02.02.2016

Международное рейтинговое агентство Standard & Poor's ухудшило прогноз цен на нефть.

Аналитики агентства ожидают, что марка Brent в оставшуюся часть текущего года будет в среднем стоить \$40 за баррель, сообщается в пресс-релизе S&P.

В следующем году, по их оценке, котировки составят \$45 за баррель, в 2018 году и далее - \$50 за баррель.

Рейтинг Shell упал до самого низкого уровня за всю историю компании

interfax.ru_02.02.2016

Международное рейтинговое агентство Standard & Poor's ухудшило долгосрочный рейтинг британо-нидерландской Royal Dutch Shell Plc до "A+" с "AA-" и поставило его на пересмотр с возможностью дальнейшего снижения.

Это самый низкий уровень за все время присвоения агентством S&P рейтингов этой нефтяной компании с 1990 года.

Рейтинги BP Plc, Eni SpA, Repsol S.A., Statoil ASA, Statoil Forsikring AS, Statoil US Holdings Inc. и Total S.A. также помещены на пересмотр с негативным прогнозом, говорится в сообщении агентства.

"Газпром" начал тестировать бюджет при нефти в \$20-25 за баррель

interfax.ru_01.02.2016

"Газпром" в настоящее время тестирует свой бюджет на текущий год, исходя из цены на нефть в \$25 и \$20 за баррель, сообщил первый заместитель начальника финансово-экономического департамента Игорь Шаталов на встрече с инвесторами в Нью-Йорке.

Он напомнил, что на момент подготовки бюджета на 2015 год в него была заложена цена на нефть в \$50, что было "ниже большинства прогнозов аналитиков", но компания сделала сценарий и в \$35 (стрессовый сценарий), что позволило компании быть готовой к нынешней ценовой ситуации.

"Сейчас ведем работу по анализу при цене в \$25 и \$20 за баррель", - добавил он.

В презентации Шаталова сообщается, что "Газпром" заложил в бюджет 2016 года среднюю цену поставок газа в дальнее зарубежье в размере \$199 за тысячу кубометров после \$243 за 2015 год. Отдельно оговаривается стрессовый сценарий с ценой экспортных поставок газа в 2016 году в \$169.

Курс рубля на 2016 год заложен на уровне 63,3 рубля за доллар США (76,7 рубля при стрессовом сценарии) после 60,7 рубля за доллар в 2015 году.

PGNiG подала иск в арбитраж к "Газпрому" о пересмотре контракта

interfax.ru_02.02.2016

Польская нефтегазовая компания PGNiG в понедельник, 1 февраля подала иск в арбитраж в Стокгольме к ПАО "Газпром" и ООО "Газпром экспорт", сообщила польская компания.

Ранее - в рамках этого же процесса - 13 мая 2015 года - PGNiG направила "Газпрому" уведомление об арбитраже. Иск касается условий долгосрочного контракта от 25 сентября 1996 года.

PGNiG не желает представлять подробную информацию о характере спора из-за конфиденциального характера арбитража.

В то же время PGNiG отмечает, что подача иска не исключает проведения коммерческих переговоров между сторонами с целью достичь соглашения.

Контракт на поставку газа в Польшу по газопроводу "Ямал-Европа" до 2022 года предусматривает поставку до 10,2 миллиарда кубометров газа в год. В 2014 году "Газпром" поставил в Польшу 9,1 миллиарда кубометров газа примерно по \$379 за тысячу кубометров.

PGNiG уже вела с "Газпромом" арбитражную тяжбу в 2011-2012 годах, которая закончилась внесудебной договоренностью.

В понедельник стало известно, что иск к дочерней компании "Газпрома" подала итальянская компания Saipem. Saipem занималась прокладкой труб по дну Черного моря в рамках строительства "Южного потока", а затем "Турецкого потока". Из-за срыва строительства ей пришлось сократить несколько тысяч сотрудников, чтобы остаться конкурентоспособной на отраслевом рынке.

«Труд всегда будет стоить дороже сырья» - Экономист Сергей Хестанов о крахе нефтяного рынка и будущем российской экономики

lenta.ru_01.02.2016

Новый обвал цен на нефть в начале года привел к панике на российском рынке и падению рубля. О том, почему нефть дешевеет и как россиянам выживать в новой реальности, «Ленте.ру» рассказал доцент кафедры финансовых рынков и финансового инжиниринга РАНХиГС Сергей Хестанов.

«Лента.ру»: Главная новость последних дней — это падение цен на нефть и в связи с этим негативные ожидания на российском рынке. С чем связано это падение и когда будет достигнуто пресловутое дно?

Сергей Хестанов: Есть две группы причин, которые вызывают падение цен на нефть. Первая — стратегическая, связанная с тем, что на рынке имеется заметный переизбыток нефти — по разным

оценкам, от полутора до двух с половиной миллионов баррелей в сутки. И до тех пор пока эта причина не будет устранена, давление на нефтяные цены сохранится.

Вторая причина носит тактический характер, связана с тем, что с Ирана сняты санкции. На мировом нефтяном рынке ожидается дополнительное предложение. Ситуация усугубляется тем, что до введения жестких санкций в 2012 году Иран предлагал довольно большие объемы нефти на европейском рынке (чуть меньше миллиона баррелей в сутки). После ухода Ирана его долю забрали две страны — Саудовская Аравия и Россия. Причем все три сорта нефти: российский, саудовский и иранский очень схожи по характеристикам. Соответственно, сейчас, когда формально санкции сняты, возникает вопрос: за счет чего Иран вернется на рынок? Поскольку наивно надеяться, что Россия и Саудовская Аравия волевым решением освободят рынок для Ирана, скорее всего, нас ждет война скидок. И первые залпы этой войны уже прозвучали. В декабре 2015 года руководитель крупной российской нефтяной компании заявил, что Саудовская Аравия начала демпинговать на европейском рынке.

Эти тактические причины оказывают давление на нефтяной рынок на временном горизонте один-два квартала. До тех пор, пока какое-либо решение не будет найдено, сделать надежный прогноз практически невозможно.

Является ли нынешняя ситуация с нефтью рыночной или имеет место какой-то манипуляционный сценарий? Все экономисты говорят разное. Не очень понятно, например, почему при падении цены снимаются санкции с Ирана. Есть ли объективные факторы для снижения цен или рынок рухнет сознательно?

Объективный ответ на этот вопрос мы узнаем лет через 25, когда со сцены сойдут все политики, которые принимают решения сейчас. До этого можно будет только строить предположения. Тем не менее избыток нефти на рынке — это объективная величина. Оценки этого избытка могут плавать, но даже закоренелые оптимисты признают, что сейчас есть около полутора миллионов баррелей в сутки дополнительного предложения, которое не обеспечено спросом. Естественно, политический фактор влияет, но объективно его анализировать пока нельзя.

Кроме того, Иран за годы жесткого эмбарго (формально санкции против страны ввели еще в 1979 году, после Исламской революции, но они были довольно мягкими) испытал очень большие трудности, руководство государства, которое ранее вело жесткую политику, пересмотрело свою стратегию. Там сменился президент, пришел человек с совершенно другими взглядами, человек, который закончил западный вуз (Хасан Рухани — прим. «Ленты.ру»). Можно сказать, что экономические санкции подействовали на Иран.

То есть получается, что все-таки нефть — это и есть политика?

Различить, где заканчивается экономика и начинается политика, трудно. Любая значимая отрасль экономики так или иначе несет какой-то политический подтекст. Если страна от какой-либо отрасли сильно зависит, любые изменения на этом рынке так или иначе влияют на политику. Если посмотреть на политику того же Китая — не в текущем моменте, а, например, в 70-80-е годы, то там доля агрессии была достаточно большой. В 1979 году было уникальное явление: первая в истории война между социалистическими странами — китайско-вьетнамская. Как только Китай встал на путь построения производящей экономики, как только он стал выходить на международные рынки, агрессивная риторика исчезла напрочь. Сейчас Китай — это образец миролюбия.

Как выглядит это нефтяное затоваривание? Где-то в мировом океане стоят танкеры и ждут разгрузки?

В Иране танкеры действительно физически заполнены нефтью, так же как и хранилища. В тех странах, где доступна статистика, например, США, процент заполнения хранилищ находится на исторических максимумах. Эти запасы позволяют прожить американцам до двухсот дней даже в случае полного прекращения добычи и поставок. Кстати говоря, это один из уроков блокады 1973 года, когда арабские страны ввели эмбарго на поставки нефти в страны, которые поддерживали Израиль в арабско-израильских войнах. Именно с этого момента и начался первый в новейшей истории взлет нефтяных цен. В течение одного года нефть подорожала в четыре раза. Это вызвало существенный экономический кризис в развитых странах, а на страны-экспортеры нефти пролился золотой дождь. В СССР было золотое время с середины 70-х по первую половину 80-х, о нем ностальгируют нынешние пенсионеры — и действительно, уровень жизни граждан улучшался на глазах. А причина была очень простая — к тому времени Союз построил основные нефте- и газопроводы, а цены начали расти. Точно так же, когда в 1986 году произошел обвал цен — тоже в четыре раза — это запустило деструктивный процесс распада СССР.

Если сравнить три конкурирующие на нефтяном рынке страны — Россию, Иран и Саудовскую Аравию, — какой критичный предел цены на нефть есть для каждой из них, с точки зрения себестоимости добычи?

К сожалению, надежных достоверных данных по себестоимости нет. Многие главы компаний активно озвучивают цифры своей себестоимости, но в этих цифрах есть большое лукавство. Дело в том, что даже внутри одного месторождения разные участки имеют разную себестоимость. На старых месторождениях в скважинной жидкости содержание нефти не так велико, до 80 процентов там составляет вода. Себестоимость очистки нефти от воды на разных участках совершенно разная. Если цена будет падать, компании будут последовательно выводить из эксплуатации участки с максимальной себестоимостью. Но надежных и публичных сведений о рентабельности тех или иных мощностей при определенной цене, повторюсь, нет. Можно лишь строить предположения.

Но существует общепринятое экспертное мнение, согласно которому в России добывать нефть дороже, а в Иране или Саудовской Аравии — дешевле.

Прежде всего, это климатический фактор. В холодном климате, при отрицательных температурах процессы как консервации, так и расконсервации скважин проводить невозможно. Поэтому российским компаниям для выполнения любого из этих действий нужно ждать теплого времени года. Это проблема не только нашей страны, это и Канады касается, к примеру.

С другой стороны, арабские государства находятся в очень благоприятном климате. Там хорошая геология, им не приходится бороться с болотами, которые затрудняют транспортировку.

В целом, если речь идет о месторождении, которое введено давно, все амортизационные платежи уже сделаны, то на Ближнем Востоке есть места, где нефть можно продавать по одному доллару за баррель. Если говорить о России, то тут все зависит не только от компании, но и от конкретного месторождения, и от конкретного участка на месторождении. Есть месторождения с хорошей геологией, где можно уложиться и в 12-15 долларов, а есть и такие, где рентабельность становится отрицательной при 25-30. Но объективно мы это узнаем примерно через год после того, как надолго установятся низкие цены. К тому времени предстоит принимать тяжелое решение о прекращении добычи там, где себестоимость выше цены, по которой нефть можно реализовать. Процент падения добычи, который мы увидим, будет соответствовать проценту тех месторождений, где себестоимость выше установившейся цены. Надежные данные, таким образом, можно получить только постфактум.

А что за анекдотический случай, когда в Северной Дакоте цена на нефть упала ниже нуля?

Никакой мистики в этом нет, это совершенно типичный случай. Дело в том, что нефть загрязнена примесями, в том числе серой. Для того, чтобы нефть подвергнуть переработке, особенно на топливо, эту серу необходимо извлечь. Стоимость извлечения серы может оказаться выше цены на итоговое сырье. В таких случаях возможна ситуация с отрицательной стоимостью. При таком раскладе владелец месторождения со временем просто примет решение о консервации.

Это и есть та сланцевая нефть, себестоимость которой велика? Эта ситуация уберет американскую нефть, на что надеются другие производители?

Содержание серы не так сильно зависит от технологий добычи. Но вообще сланцевая нефть действительно дороже традиционной, поэтому при прочих равных условиях именно производители сланцевой нефти уйдут с рынка в первую очередь. Другой вопрос, что в отличие от традиционных производителей, компаний, добывающих сланцевую нефть, — огромное количество. Это особенность американского законодательства: любой владелец участка земли может заниматься на нем всем, что ему заблагорассудится. В том числе он может заниматься добычей сланцевой нефти, если участок достаточно большой, чтобы не мешать соседям. По сути, на окраине населенного пункта можно ставить вышку — и вперед. Ее даже покупать не обязательно, можно просто в аренду взять. В итоге возникли сотни сланцевых компаний. В настоящее время продвинутые компании научились делать скважины за две недели, что впечатляет. В Западной Сибири, для сравнения, нормальное время оборудования скважин — около полугода.

Еще одна особенность сланцевых компаний в том, что они в основном непубличные. Они постоянно возникают, банкротятся и формируются заново — в отличие от крупных корпораций с открытой отчетностью. Из-за этого даже Минэнерго США затрудняется определить себестоимость сланцевой нефти.

Получается, что сланцевые компании — это американский малый бизнес?

Не совсем малый, пожалуй, средний. В США существует рынок аренды оборудования. Более того, можно нанять бригаду, которая приедет и обустроит вам скважину. В России, кстати, тоже есть такое месторождение, очень старое, в Хадыженском районе Краснодарского края, где нефть добывают при помощи трубы диаметром 50 миллиметров. Я сам там был, все выглядит очень маленьким, словно игрушечным. Не стоит ассоциировать нефтяную компанию с гигантом. Имеют право на жизнь и небольшие нефтедобывающие фирмы.

А какая прямо сейчас реальная цена на нефть? Ведь на биржах торгуются фьючерсы...

Сама постановка вопроса неправильная. Реальная цена — именно та, которая в настоящий момент мигает на экране монитора, которая формируется на бирже. Очень часто спекулируют на том, что есть «бумажная» нефть, а есть реальная. Есть одно «но». У так называемой «бумажной» нефти (фьючерсных контрактов) есть дата экспирации. Когда происходит либо поставка, либо расчет. «Бумажная» нефть действительно может отличаться от реальной, но раз в квартал эти цены встречаются друг с другом. На уровне бытовых обсуждений можно говорить, что это разные рынки, но на практике любая попытка отклонить цену фьючерсного контракта от цены настоящей нефти намного и надолго кончится тем, что если вы попытаетесь зависить цену, вам подгонят танкер с нефтью. Если же вы попытаетесь занизить, то вам подгонят пустой танкер и потребуют, чтобы вы ее туда налили. За счет этого простого механизма обеспечивается довольно эффективная синхронизация цен на нефть как финансовый инструмент с нефтью как товаром. Совершенно наивно говорить, что цена этих вещей может надолго разойтись.

Но для обывателя все это как-то дико выглядит: еще недавно нефть стоила более 100 долларов, а теперь уже меньше 30. Насколько биржевая ситуация отражает положение дел в экономике? Вы как экономист оцениваете ситуацию на мировом рынке как нормальную или происходит какой-то глобальный мировой шторм?

И да и нет. Рынки с точки зрения чувствительности к балансу спроса и предложения делятся на эластичные и неэластичные. Что это означает? На эластичном рынке у вас на 10 процентов меняется спрос или предложение и примерно на 10 процентов меняется цена. Значительное число товаров, с которыми мы имеем дело, относится к категории эластичных. Изменение цены там происходит плавно и не очень сильно. Но есть и неэластичные рынки, и самый яркий пример тут — рынок нефти. Малейший перевес — и качели пришли в движение, из верхнего положения перешли в нижнее.

Сланцевой нефти на пике в 2014 году добывалось около 3 миллионов баррелей в сутки. Потом довольно быстро ее количество сократилось и долго держалось на уровне в полтора миллиона баррелей, а сейчас даже чуть меньше. Что такое полтора миллиона баррелей при общем размере мирового рынка в 96-97 миллионов баррелей? Фактически это полтора процента. Получается парадокс: добавилось полтора миллиона к предложению, а цена рухнула в три раза. В ноябре 2014 года в Вене было очень драматичное совещание стран-членов ОПЕК, куда прибыли представители России и других стран-производителей нефти, формально в организацию не входящих. Решался вопрос, что делать с падением цен — уже тогда стало понятно, что джинна выпустили из бутылки. Многие страны, прежде всего, Венесуэла, настаивали: давайте сократим добычу. Полтора миллиона баррелей в сутки — это не такая большая величина. Пусть каждый немного сократит, и на рынке освободится место для сланцевой нефти. В таком случае цены действительно остались бы в диапазоне 100-120 долларов за баррель и все были бы счастливы. Но позиция Саудовской Аравии была диаметрально противоположной. Саудиты совершенно резонно заявили: «Да, сократить полтора миллиона из общего объема добычи ОПЕК в 32 миллиона баррелей — это по силам». Но тогда процесс роста сланцевой добычи продолжился бы. В мире сланцевой нефти очень много. Все обсуждают ситуацию с добычей в США, но почему-то забывают, что первые в мире запасы сланцевой нефти находятся в Китае. Если китайцы научатся их добывать, а в этом сомневаться не приходится (китайцы быстро и хорошо учатся всему), это глобально изменит расклад на мировом нефтяном рынке, да и газовом тоже. Если сейчас Китай крупный потребитель, то как только там будет освоена эта технология, не исключено, что он превратится в экспортера. И тогда возникнет большая проблема — куда, собственно, продавать нефть и газ.

В итоге Саудовская Аравия решила поступить ровно наоборот и поднять уровень добычи, сознательно добываясь падения цен. Поскольку себестоимость сланцевой добычи выше, американцы начнут уходить с рынка.

Но фактически это ничего не изменит, лишь отсрочит выход сланцевой нефти на рынок. Они же этот глобальный тренд не переломят.

И да, и нет. Дело в том, что они наполовину успеха добились. Производство сланцевой нефти упало примерно в два раза. Но на участках с хорошей геологией те компании, которые уже успели получить прибыль, пока нефть была дорогой, отдали кредиты (избавившись тем самым от давления кредиторов) и остались на рынке. Кто-то послабее конечно обанкротился. Но когда говорят о банкротстве сланцевых компаний, сильно радоваться не стоит. В англосаксонском правовом поле банкротство выглядит совсем не как у нас. Кредиторы и собственники теряют деньги, но предприятие может продолжать работать. Оно реализуется с аукциона, и покупателю достается прекрасно работающая компания по очень привлекательной цене. Кредиты через этот механизм списываются. Давление на нефтяной рынок от таких процессов может только усиливаться.

То есть стабилизация цен на нефть, по вашим словам, не произойдет раньше второго квартала этого года?

Что касается сроков, стоит укрыться за авторитетом Уоррена Баффета, который говорил, что легче предсказать, «что» произойдет, чем «когда». Если отскок и будет, вряд ли он станет сильным. Как только цена на нефть пойдет вверх, тут же добыча сланцевых компаний также начнет расти. Уже понятно, что на участках с хорошей геологией себестоимость добычи находилась на уровне 40-45 долларов за баррель. Как только цена окажется в том районе, тут же на рынок хлынет дополнительная нефть. Кроме того, сланцевые компании могут очень быстро как сокращать добычу, так и наращивать ее.

Это значит, что машинка высоких цен на нефть поломалась на долгие годы?

Один из саудовских принцев осенью 2015 года заявил, что 100 долларов за баррель мы не увидим никогда. Джинна выпустили из бутылки. Есть мнение, что когда нефть впервые доросла до 60 долларов за баррель, прозорливым руководителям нефтяной отрасли надо было задуматься, сознательно поднять добычу и не пустить нефть выше. Почему? Потому что в экономике есть закон Саймона, названный в честь американского экономиста Джулиана Саймона. В 60-х годах он сформулировал положение, звучащее как «труд всегда дороже сырья». Как только появляется сырье, которое длительное время дорого стоит, либо изобретается технология его дополнительного получения, либо изобретается технология, как без этого сырья обойтись. Яркий пример — это ситуация в Чили в 1970-е годы. Шла массовая электрификация, цены на медь росли, на страну пролились медные доллары как на нас нефтедоллары. На эти медные доллары Сальвадор Альенде начал социализм строить, и у него даже какое-то время получалось. А потом произошло следующее: в электротехнику массово пришел алюминий. Цены на медь упали, что спровоцировало, с одной стороны, бурные социальные процессы в чилийском обществе с приходом к власти Пиночета, а с другой — цены на медь снизились на долгие годы. И возобновили рост лишь спустя несколько десятилетий.

С нефтью происходит аналогичный процесс?

Абсолютно точно. Хотя 50 лет считалось, что закон Саймона не действует на нефть и газ. Однако сначала в США цена на газ упала в шесть раз, и Америка из крупного покупателя газа вот-вот превратится в экспортера. В феврале ожидается прибытие за рубеж первого танкера с американским сжиженным газом. А ведь если вспомнить недавнюю историю, мы обустроивали Штокмановское месторождение с мыслью поставлять газ в США, надеясь занять 10 процентов американского рынка. Теперь ситуация диаметрально противоположная: цены на газ на Среднем Западе США ниже, чем в России.

Переходим к нам. Мы сидели на высоких ценах на нефть и газ, мы отлично себя чувствовали. Я так понимаю, что период, когда в рублях нефть должна была стоить 3750 рублей за баррель закончился, потому что иначе доллар бы сейчас стоил более 100 рублей. Какой вы дадите прогноз на развитие событий с нашей валютой?

Ответственно говорить о рубле будет возможно только после того, как хоть как-то стабилизируется нефтяной рынок. Хотим мы или нет, но более 40 процентов федерального бюджета — это поступления от экспорта. Из которых около 70 процентов составляют нефть и газ. Для того чтобы бюджет сошелся, необходимо либо сократить госрасходы, либо девальвировать рубль, либо потратить резервы. Из этих трех возможностей, резервы если и будут тратить, то в минимальном объеме. С марта 2015 года ЦБ перешел к политике экономии резервов. Он не только перестал их тратить, но даже пытался в отдельные месяцы наращивать. Остается секвестр бюджета и девальвация. Скорее

все, будут использованы обе возможности, но сильное сокращение бюджета технически провести нелегко, просто потому, что урезание одних программ влияет на другие программы, и быстро это учесть, даже с точки зрения бюрократии, министерствам и ведомствам сложно.

Скорее всего, довольно быстро проведут 10-процентное сокращение, но этого точно не хватит для балансировки бюджета. Поэтому спустя некоторое время Минфин, наверняка, будет настаивать на продолжении секвестра. Объективно можно оценить необходимость сокращений как разницу в ценах между той ценой нефти, которая заложена в бюджет (50 долларов за баррель) и той, которая наблюдается на практике — допустим, 27 или 28. Думаю, что в итоге недополученные доходы от экспорта составят 40 процентов. Если учитывать, что экспорт дает примерно половину доходов, то общая доля потерь составит приблизительно вдвое меньше. Но я думаю, будет использоваться и секвестр, причем в несколько ходов, и девальвация. Последняя является горьким лекарством, но, к счастью, для бюджета она бесплатна. Понятно, что граждан это совсем не радует, все мы потребители и знаем как девальвация влияет на цены. Особенно если учесть, что импортные товары официально составляют треть потребительской корзины, а неофициально, особенно в крупных городах — хорошо за 40 процентов.

На днях был опубликован прогноз Bank of America, в котором говорилось, что, чтобы свести концы с концами, Банку России нужно девальвировать рубль до 210 за доллар. Вам этот прогноз кажется обоснованным?

Если допустить оговорку «при прочих равных условиях». Дело в том, что, когда меняется какой-то важный макроэкономический параметр, он так или иначе влияет на многие другие. Если допустить, что все останется неизменным, цена на нефть упадет до 25 долларов за баррель, а бюджет будет бездефицитным, то да, придется девальвировать рубль за 200. Но на практике так не бывает никогда — чтобы важный параметр поменялся, а все прочее осталось без изменений. В реальности вслед за падением цен на нефть упадет много чего еще. Снизится импорт, соответственно и потребность в валюте. Упадут и расходы граждан, которые волей-неволей начинают экономить. Скорее всего, девальвация потребуется, но она будет не настолько большой, как об этом пишут аналитики Bank of America.

Оправдана ли стратегия, на которую перешли многие мои друзья, — стратегия 90-х годов? Когда за рубли покупаются доллары, которые через месяц-два можно продать с прибылью?

Любые накопления, которые не предполагается тратить в самое ближайшее время, в настоящих условиях целесообразнее держать в долларах США. Потому что, с одной стороны, не надо быть пророком, чтобы с высокой степенью уверенности сказать, что проблемы бюджета будут решать за счет девальвации. Это длится уже достаточно долго, и вряд ли этот процесс прекратится. Во-вторых, у доллара тоже есть свои циклы, которые длятся 15-17 лет. После Второй мировой войны их уже три было, и они неплохо изучены. В декабре 2015 года с подъемом ставки ФРС очередной цикл укрепления доллара был подтвержден. Так что в ближайшие три-пять лет доллар как способ сбережения будет смотреться очень хорошо.

Вы советовали следить за объемом резервов ЦБ. В частности, вы говорили, что, когда они подойдут к отметке в 200 миллиардов, государство может ввести определенные ограничения, например, заморозить долларовые вклады.

Как показывает опыт, причем не только нашей страны, когда девальвация национальной валюты достигает определенных значений, очень часто монетарные власти вводят те или иные валютные ограничения. Полное запрещение хождения иностранной валюты на практике бывает редко, но заморозка валютных счетов, принудительный обмен валютных счетов на счета в национальной

валюте, налог на покупку валюты, как у наших соседей белорусов (20 процентов) — все это случается. Это один из нерыночных способов, с помощью которых регулятор пытается хоть как-то остановить девальвацию. Для России объем международных резервов в 200 миллиардов долларов может быть хорошим ориентиром. Есть, впрочем, и важная оговорка — темпы падения тоже имеют значение. То есть 200 миллиардов — это если резервы будут снижаться плавно и постепенно. Если вы увидите резкий скачок — на 30-50 миллиардов за месяц, то тут уж ждать не надо: риски жесткого валютного контроля нарастают. Тогда по сравнению с банками коммерческими приоритет получают банки стеклянные, а у вкладчиков есть шансы испытать проблемы с возвратом своего вклада.

То есть каждый должен стать сам себе экономистом?

Жизнь вообще так устроена, что, когда происходит время перемен, те, кто не проявил предусмотрительность, сильно страдают. Вспомните хотя бы 1991 или 1998 годы. Не зря у китайцев есть поговорка «не дай вам бог жить в эпоху перемен».

Какая индивидуальная стратегия вам кажется оптимальной? Накапливать, сократить траты, вкладывать в недвижимость?

На российском рынке недвижимости тоже назревают бурные события. Существует очень большой потенциал падения цен, выраженных в долларах — от полутора до четырех раз. Нужно быть отчаянным человеком, чтобы покупать российскую недвижимость сейчас. Даже если такая цель ставится, то лучше дождаться, когда будет более-менее понятна глубина падения российской экономики. Существует очень поучительная история японского рынка недвижимости, когда он десятилетиями бурно рос, а с 1991 года начал падать — сначала в два раза, потом еще в два раза, и на этом дне находится до сих пор, хотя прошло уже много лет.

То есть возможна ситуация, когда квартиру в Москве можно будет вновь купить за 20-25 тысяч долларов?

По доллару тоже есть инфляция, будут ли достигнуты такие цифры, неизвестно. Но если падение цен на нефть затянется, а существует вероятность, что этот процесс будет длиться лет 15, то почему бы и нет? Другой вопрос, что у россиян этих 20-25 тысяч долларов просто не будет.

А наша ситуация является частью мировых проблем? Или они чисто локальны и связаны с архаичностью экономики и ориентацией на сырьевой экспорт?

Объективно ответить на этот вопрос можно будет только спустя какое-то время. К примеру, сейчас есть много данных о причинах распада Советского Союза, тогда как в моменте это было непонятно. Так же и сейчас, истинные причины мы поймем лет через 20. Но уже сейчас можно сказать, что это совпадение двух факторов. С одной стороны, нефтяной рынок вполне глобален, мы хоть и важный игрок на нем, но не единственный. С другой стороны, помимо проблем всех нефтеэкспортеров, у нас есть наши, чисто российские проблемы. Показательно посмотреть на динамику биржевых индексов России и США. До весны 2013 года эти индексы двигались если не синхронно, то, как говорят математики, скоррелированно. Коэффициент корреляции составлял около 0,8-0,85, что вообще говоря, очень много. Целое поколение биржевых спекулянтов выросло, которое привыкло на это ориентироваться. А начиная с марта-апреля 2013 года пути наших индексов с американскими разошлись. Американские продолжали рост до последнего времени, а российские начали падать и сейчас находятся гораздо ниже. Это означает, что с весны 2013 года крупные международные инвесторы, которые в сущности рынками и двигают, засомневались в перспективах российской экономической модели — модели восстановительного сырьевого роста, на которой мы жили чуть ли не с 1999 года. Они решили, что эта модель закончилась, что нет оснований для роста сырьевых цен, а

значит и подорожания российских активов. А ведь еще не было никакой геополитики, это все происходило до Майдана, Крыма, и цены на нефть были высокими. И дальнейшие события только подтвердили эту гипотезу. Все же крупные международные деньги действуют если не совсем, то почти рационально.

Интересно, что очень похожая проблема возникла и у Китая. Даже несмотря на то, что Китай — производящая экономика, философски китайские проблемы один в один совпадают с нашими. Просто мы экспортируем сырье, а они — готовую продукцию, но у них тоже есть торможение роста, основанного на экспорте. Внятной альтернативы экспортной модели пока не предложено.

В целом нас ждет лет 15 тяжелых времен. К сожалению, трудно оглянуться в экономическую историю и найти полную аналогию. Единственная аналогия, не слишком на нас похожая, зато хорошо изученная — это Голландия. Там тоже были огромные доходы от экспорта газа, рост курса национальной валюты, когда стало выгодно все покупать, а не делать самим. А потом, в 1959 году, месторождение исчерпалось и Голландия опустилась в экономический кризис продолжительностью как раз в 12-15 лет. Они излечились, но лечение было медленным и очень болезненным. Это неприятность, но не катастрофа. Тем не менее уровень жизни у нас кратно снизится. Мы уже по уровню доходов, по оплате рабочего времени начинаем быть чуть выгоднее китайцев, с оговоркой «в промышленно развитых районах Китая». Как пошутил один из моих знакомых, «еще 30 процентов девальвации, и мы сможем поставлять постельное белье в Китай». Уровень зарплаты у нас упал, что заметно повысило нашу конкурентоспособность.

Тулачермет выплавил более 2 млн т чугуна

metalinфо.ru_02.02.2016

Тулачермет (входит в Промышленно-Металлургический холдинг, ПМХ) за год снизил выплавку чугуна на 6% по сравнению с 2014 г. до 2,05 млн т. Выпуск основной продукции - передельного чугуна - уменьшился на 10% до 1,41 млн т. При этом выплавка специальных марок чугуна выросла до 648 тыс. т (+6% к уровню 2014 г.).

Комбинат КМАруда по итогам 2015 г. увеличил производство железорудного концентрата на 2% до 2,23 млн т. Добыча железной руды выросла на 2% до 4,96 млн т.

Завод Кокс нарастил производство кокса 6% влажности на 5% с 2,60 до 2,73 млн т, что было вызвано в том числе ростом спроса на зарубежных рынках.

Вице-президент по стратегиям и коммуникациям С. Фролов отметил: «Несмотря на то, что прошедший год был достаточно сложным с экономической точки зрения, загрузка производственных мощностей группы была близка к 100%. Все дивизионы смогли выполнить годовые производственные планы. Благодаря высокому качеству производимой продукции и прекрасной репутации, спрос на продукцию ПМХ в 2015 г. оставался стабильным.

Курс на повышение эффективности инвестиций позволил сократить капитальные вложения в два раза, полностью сохранив весь объем работ по ключевым инвестиционным проектам. В следующем году продолжится реализация проектов по строительству второй очереди шахты Бутовская, вводу в строй шахты имени С.Д. Тихова и нижележащего горизонта шахты имени Губкина на комбинате КМАруда. Модернизация энергетического хозяйства на Тулачермете будет идти в рамках утвержденного графика.

В 2015 г. группа продолжила реализацию обновленной стратегии развития, которая в том числе предполагает постоянное увеличение доли производства высокомаржинальной продукции. В частности, мы нарастили выпуск премиальных марок чугунов в структуре производственного портфеля. В 2015 г. их доля от валового объема составила 31% или 648 тыс. т (увеличение на 6% к 2014 г.). В 2014 г. этот показатель составил 28% (611 тыс. т), а в 2013 гг. – 15% (308 тыс. т) соответственно. В 2016 г. благодаря введенной в строй на Тулачермете установке десульфурации мы

рассчитываем еще больше сфокусироваться на премиальных марках чугуна и существенно снизить себестоимость производства».

ЧерМК нарастил поставки биметаллов

metainfo.ru_02.02.2016

Череповецкий металлургический комбинат (ЧерМК, входит в состав Северстали) в 2015 г. увеличила поставки биметаллов в 1,5 раза по сравнению с 2014 г. Основными потребителями стали компании, специализирующиеся на выпуске продукции для нефтеперерабатывающей отрасли и энергетической промышленности: Силовые машины, Волгограднефтемаш и Уралтехнострой-Туймазыхиммаш.

«Увеличению объемов производства биметаллов способствует не только переход российских машиностроительных предприятий на отечественных поставщиков, но и уникальные потребительские свойства произведенных на ЧерМК биметаллов, которые превосходят по качеству российские аналоги», - прокомментировал директор по продажам дивизиона Северсталь Российская сталь Е. Черняков.

Основное преимущество биметаллов ЧерМК – повышенная прочность сцепления слоев, которое достигается за счет технологии соединения основного и плакирующего слоев методом электрошлаковой наплавки. Производство двухслойного проката освоено на станах 2800 и 2000 ЧерМК. Толщина плакирующего слоя составляет от 10% до 25% от общей толщины биметалла.

ОЭМК поставит заготовки на АРБЗ

metainfo.ru_02.02.2016

Металлоинвест и Актюбинский рельсобалочный завод (АРБЗ, Казахстан) объявили о подписании долгосрочного контракта на поставку рельсовой и фасонной заготовки сроком на три года. В течение трех лет Оскольский электрометаллургический комбинат (ОЭМК, входит в Металлоинвест) поставит казахским партнерам 600 тыс. т рельсовых и фасонных заготовок. Поставки начнутся в феврале текущего года.

«Ресурсная база и современные технологии, которыми располагает Металлоинвест, позволяют компании увеличивать поставки высококачественной стальной продукции, - подчеркнул генеральный директор Металлоинвеста Андрей Варичев. - Долгосрочные контракты позволяют нам и нашим партнерам расширять горизонты производственного и инвестиционного планирования, что способствует повышению операционной и финансовой эффективности».

Подписание нового соглашения является продолжением практики заключения Металлоинвестом долгосрочных контрактов, что является важным фактором по обеспечению стабильного сбыта продукции.

ОМК оптимизировала структуру управления

metainfo.ru_01.02.2016

Объединенная металлургическая компания (ОМК) оптимизировала структуру управления. Данная мера принята для улучшения эффективности и скорости принятия стратегических решений, повышения оперативности рассмотрения вопросов.

Полномочия единоличного исполнительного органа, которые ранее были распределены между президентом и председателем правления, полностью переданы председателю правления, должность которого занимает А. Седых. Должность президента, которую ранее занимал В. Маркин, упразднена, его полномочия теперь распределены между правлением и председателем правления. Руководство компанией осуществляет председатель правления и коллегиальный орган – правление. Часть полномочий по управлению компаний делегированы двум заместителям председателя правления.

В обязанности председателя правления входят управление стратегическими вопросами, развитием компании, новыми проектами, инвестициями, маркетингом и эффективностью.

Работа заместителя председателя правления — В. Маркина в новой должности будет сосредоточена на управлении производством, как одним из наиболее важных направлений деятельности менеджмента. Ему подчинены директора производственных предприятий.

Общее руководство другими направлениями деятельности ОМК будет осуществлять в должности заместителя председателя правления Н. Ерёмин.

Распределение полномочий и зон ответственности между членами правления будут регулироваться отдельным решением правления компании.

«При прежней системе управления ОМК достигла значительных успехов в реализации своей стратегии развития, нацеленной на расширение и диверсификацию производства. Сегодняшние условия требуют более быстрого и самостоятельного принятия решений на всех уровнях менеджмента. В новой структуре повышается личная ответственность каждого руководителя за результат работы. В целом реформа структуры управления направлена на повышение эффективности принятия решений, повышение устойчивости и дальнейшее развитие ОМК», — прокомментировал изменения председатель правления ОМК А. Седых.

С Днем рождения, Магнитка!

metalinфо.ru_01.02.2016

Вчера исполнилось 84 года Магнитогорскому металлургическому комбинату (ММК). С днем рождения родного предприятия весь многотысячный коллектив и ветеранов комбината поздравил председатель совета директоров ММК Виктор Рашников.

«Коллеги-металлурги! Благодарю вас за добросовестную работу, за преданность профессии и нашей компании. От души поздравляю вас с днём рождения комбината! Пусть этот день станет точкой отсчёта для грядущих достижений, стартом для новых интересных проектов. Желаю всем удачи и успехов в реализации профессиональных и личных планов, благополучия и семейного счастья!» - говорится в поздравлении.

ММК возник на левом берегу реки Урал благодаря уникальному месторождению железных руд горы Магнитной. Первая домна ММК дала чугун 1 февраля 1932 г.. Эта дата и считается днем рождения ММК. В 1933 г. вошли в строй первые мартеновские печи, а первый сортовой стан введен в эксплуатацию в 1934 г. В годы войны на ММК производилась броня каждого второго танка и каждый третий снаряд. В конце 1980-х гг. ММК вышел на уровень производства 16 млн т стали и 12 млн т готового проката в год.

Сегодня ММК входит в число крупнейших мировых производителей стали и занимает лидирующие позиции среди предприятий черной металлургии России. Активы компании в России представляют собой крупный металлургический комплекс с полным производственным циклом, начиная с подготовки железорудного сырья и заканчивая глубокой переработкой черных металлов. ММК производит широкий сортамент металлопродукции с преобладающей долей продукции с высокой добавленной стоимостью. ММК входит в число лидеров черной металлургии страны в области инвестиций в реконструкцию и модернизацию производства. Среди крупнейших инвестиционных проектов последнего времени в первую очередь следует назвать комплекс по производству толстолистового проката, включающий стан 5000, МНЛЗ-6 и комплекс внепечной обработки стали, а также современный комплекс холодной прокатки (стан 2000), ориентированный на выпуск высококачественного автолиста и металлопроката для производства бытовой техники. В 2015 г. группой ММК произведено 12,2 млн т стали и 11,2 млн т товарной металлопродукции.

ММК уже многие годы сохраняет статус градообразующей и социально ориентированной компании, добровольно принимающей на себя ряд социальных обязательств перед персоналом, партнерами и

региональным сообществом. Ежегодные суммарные затраты на реализацию социальных программ и благотворительность по группе ММК составляют около 1,5 млрд руб.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Renault отведет Китаю центральное место в стратегии на 2017–2020 годы

rns.online_01.02.2016

Французский автопроизводитель Renault планирует отвести Китаю центральное место в стратегическом плане на 2017–2022 годы, заявил глава альянса Renault–Nissan Карлос Гон в понедельник на церемонии открытия первого сборочного завода компании в городе Ухань в центре Китая.

«Renault не зависит от Китая, Китай является лишь возможностью для нас, — приводит агентство Reuters слова Гона. — Он будет занимать центральное место в следующем стратегическом плане».

По словам Гона, учитывая, что у Renault уже имеется лицензия на выпуск легких коммерческих автомобилей в КНР, в настоящий момент также рассматривается возможность производства внедорожников. Производственная мощность завода стоимостью €870 млн (\$943,25 млн) составляет 150 тыс. автомобилей в год и может быть увеличена в два, а то и в три раза, сказал глава совместного предприятия Renault с китайским производителем Dongfeng Motor Group Жак Даниэль.

Renault в 2015 году увеличила экспорт автомобилей российского производства на 28%

autostat.ru_02.02.2016

Компания Renault в 2015 году поставила в Казахстан и Белоруссию 16300 автомобилей российского производства, что на 28% больше по сравнению с предыдущим годом. Об этом агентству «АВТОСТАТ» сообщили в пресс-службе Renault, добавив, что доля обеих стран в поставках примерно равна. В настоящее время компания «Renault Россия» поставляет на экспорт модели Logan, Sandero и Duster российского производства. Как отмечается, в Белоруссии Renault в прошлом году стала лидером местного авторынка, а доля марки выросла на 12 п.п. и достигла 26%. На рынке Казахстана Renault также увеличила свою долю – до 8,2% (+3%). Как заявили в пресс-службе «Renault Россия», в настоящее время компания рассматривает вопрос расширения географии экспорта автомобилей российского производства, но говорить о конкретных странах еще рано.

Напомним, по итогам 2015 года компания Renault выпустила на производственных площадках в России 143 тысячи автомобилей, что на 33% ниже показателя годичной давности. В настоящее время на московском заводе «Renault Россия» производятся модели Renault Duster и Fluence, а также Nissan Terrano. Кроме того, на мощностях АВТОВАЗа выпускаются автомобили Renault Logan и Sandero нового поколения, при этом в декабре 2015 года производство Logan предыдущего поколения на заводе в Москве было завершено. Между тем, в 2016 году предприятие «Renault Россия» планирует начать выпуск новой модели на платформе B0, подробности о которой пока не раскрываются.

Господдержка в 2016 году обеспечит реализацию до 625 тысяч автомобилей

autostat.ru_01.02.2016

Меры господдержки спроса для авторынка России позволят реализовать 600-625 тысяч автомобилей в 2016 году, заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным в пятницу.

«Мы исходим из того, что уже приняты решения по поддержке некоторых секторов промышленности. В частности, подписан план программы по поддержке автопрома. Это отрасль, которая является мультипликатором и по другим отраслям промышленности. Мы рассчитываем либо на сохранение объемов 2015 года, либо на небольшой рост. С учетом того, что 600 тысяч автомобилей было реализовано в прошлом году по этой программе поддержки спроса, мы рассчитываем, что где-то 600-625 тысяч автомобилей будет реализовано и в этом году», – сказал министр, которого цитирует агентство «Финмаркет».

Ранее премьер РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о господдержке автопрома в текущем году, на эти цели будет направлено 50 млрд рублей. В 2015 году автопром получил государственную поддержку в размере 43 млрд рублей. По словам премьера, целью программы господдержки отрасли является закладка основы для возобновления роста производства российских автомобилей. Консенсус-прогноз АЕБ предполагает, что рынок легковых автомобилей и LCV в РФ в 2016 году окажется на уровне 1,53 млн штук, что на 4,7% меньше прошлогоднего показателя. В свою очередь, ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) прогнозирует снижение продаж легковых и легких коммерческих автомобилей в РФ в 2016 году на 15-20% с учетом мер господдержки спроса.

В последнюю декаду января цены изменились у 17 компаний

autostat.ru_01.02.2016

В последнюю декаду января 2016 года изменения цен произошли у семнадцати компаний (Audi, Citroen, Ford, Hawtai, Hyundai, Infiniti, KIA, Lexus, Lifan, Mercedes-Benz, Nissan, Opel, Porsche, Subaru, Suzuki, Volkswagen, УАЗ).

Так, Ford поднял цены на автомобили производства 2016 года – дороже стали сразу восемь моделей. Hyundai увеличил цены на седан и хэтчбек Solaris (на 1,8 – 2,9%), Suzuki – на внедорожник Jimny (на 1,9 – 2,1%), а Porsche – на кроссовер Macan (на 3,0%). Nissan поднял цену седана Almera с автоматической КП (на 0,7 – 0,8%) и кроссовера Qashqai (на 1,3 – 6,1%). Subaru увеличил цену кроссовера Forester (на 3,6 – 4,2%) и кроссовера Outback в отдельных комплектациях.

Немецкие премиум-марки Audi и Mercedes-Benz начали продажи новых поколений некоторых моделей, что тоже способствовало изменению цен на них.

У японского премиум-бренда Infiniti, помимо роста цен на седан Q50 и кроссовер QX60, произошло также снижение стоимости седана Q70 (на 1,9 – 7,8%) и кроссоверов QX50 (на 5,7 – 6,2%) и QX80 (на 8,8 – 9,2%).

Данный обзор не претендует на полноту и всеохватность рынка, однако позволяет оценить основные тенденции ценовой политики российских представительств компаний.

«Логистика оказывается слишком дорогой». Как автозаводы выживают в кризис

autostat.ru_02.02.2016

Производство легковых автомобилей в России продолжает сокращаться. По данным Росстата, за весь 2015 год местные сборочные производства изготовили 1,2 млн машин, что на 27,7% меньше, чем годом ранее. Пик падения пришелся на декабрь, когда заводы изготовили 88,4 тыс. автомобилей – на 38,9% меньше, чем год назад. Локальное производство автомобилей уменьшается вслед за падением спроса, но все-таки не одновременно с рынком. По данным Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), за весь 2015 год было реализовано 1,6 млн новых легковых и коммерческих автомобилей – эта цифра на 35,7% меньше в сравнении с 2014 годом. При этом в декабре было реализовано 147 тыс. автомобилей, что на 45,7% меньше, чем в 2014-м. В условиях

кризиса спрос смещается в сторону более доступных моделей локальной сборки, поэтому объемы производства падают медленнее.

Эксперты рынка говорят, что при самом благоприятном развитии ситуации продажи в лучшем случае останутся на уровне 1,5 млн машин, да и то при условии стабилизации курса рубля и возвращении госпрограмм поддержки автопрома. На днях премьер-министр Дмитрий Медведев заявил, что автопром в 2016 году получит помощь в размере 50 млрд руб., причем размер субсидий для автопрома будет наибольшим из всех гражданских отраслей. Будут запущены две новые программы: первая коснется обновления парка машин скорой помощи, вторая – поддержки экспорта отечественных автомобилей. Государство будет компенсировать местным производителям часть транспортных расходов и затраты на приведение техники в соответствие со стандартами других стран. В частности, на компенсацию затрат на перевозку машин до границы государство выделило 5 млрд рублей.

Как и прежде, господдержка коснется машин локального производства, поэтому те, кто имеют в России свои заводы, будут находиться в более привилегированном положении. А снижение спроса на внутреннем рынке может привести к тому, что все больше автомобилей российской сборки будут отправлять на экспорт. Субсидии на транспортные расходы сделают поставки за границу более выгодными, но привлекательность экспорта для российских автозаводов остается неочевидной, считает исполнительный директор агентства «Автостат» Сергей Удалов. По его словам, пока не налажена логистическая цепочка, а экономия не столь велика.

«В условиях дешевого рубля производство в России действительно становится все более выгодным, но это по сути только экономия на рабочей силе. Степень локализации в большинстве случаев невелика, а если при этом невелики и объемы производства, то для них никто не будет локализовывать компоненты. Все эти компоненты опять-таки придется ввозить из-за границы. В итоге выходит не такая экономия, которую можно компенсировать прибылью от экспорта», - пояснил Удалов.

В то же время поддержка государства станет дополнительным фактором стабилизации спроса на продукцию заводов, и объемы локального выпуска не будут падать вместе с рынком, утверждает эксперт. По его мнению, производство будет подстраиваться под рынок, производители продолжают сокращать модельные ряды, а спрос будет все больше перераспределяться на модели внутреннего производства. В более устойчивом положении окажутся те, у кого большие объемы выпуска и высокий процент локализации. «В первую очередь это АвтоВАЗ, Kia, Hyundai и Volkswagen, у которых объемы были большими и останутся таковыми. Больше сложностей будет у завода PSA-Mitsubishi. Вопрос в том, посчитает ли нужным штаб-квартира продолжать субсидировать производство. Готовы они дальше держать его и работать на перспективу или нет», - отметил исполнительный директор агентства «Автостат».

При этом существует не только официальный, но и серый экспорт, рассказал эксперт. «У ряда марок машины и так уходят за границу. Разница между продажами и регистрациями транспорта – это и есть те машины, которые покупатели увезли в страны СНГ. Но по меркам рынка это немного, и спрос со стороны зарубежных частных фирм не сильно увеличит производство», - добавил Удалов.

Представитель АвтоВАЗа Сергей Ильинский уверен, что в условиях ослабления валюты экспортные поступления крайне важны и могут оказать влияние на повышение выручки. О том, что завод будет выходить на внешние рынки, Бу Андерссон заявил еще осенью прошлого года. Но прежде чем начать активную экспансию, необходимо создать дилерскую сеть и привести всех продавцов к единым стандартам. «В прошлом году мы провели аудит наших экспортных возможностей и партнеров. Кто-то продавал «Лады», кто-то обслуживал, а кого-то просто держал магазин на заднем дворе. Решили всех

привести к единому стандарту, переформатировать экспортную сеть и найти правильных партнеров, чтобы они обустроили салоны и предоставляли полный комплекс услуг», - уточнил Ильинский.

В прошлом году АвтоВАЗ открыл дилерские центры в Венгрии, куда поставляются Granta и Kalina Cross с двигателями Евро-6. Но основной экспортный потенциал в Тольятти видят в моделях Vesta и XRAY.

Некоторые компании давно занимаются экспортными поставками машин российской сборки, но речь, как правило, идет о странах СНГ или Таможенного союза. Например, самый популярный в сегменте бизнес-седанов автомобиль Toyota Camry вывозят в Беларусь и Казахстан. По данным японской компании, из 33 тыс. изготовленных в прошлом году на заводе в Санкт-Петербурге машин более 7% ушли на экспорт. Аналогично работает и предприятие группы Volkswagen в Калуге, но о расширении рынков сбыта в ближайшей перспективе речь не идет, отметила представитель группы Наталья Костюкович. «Сейчас ведется экспорт в Казахстан и Беларусь. Мы рассматриваем варианты поставок и в другие страны, но пока логистика оказывает слишком дорогой», - пояснила она.

География поставок автомобилей Hyundai местной сборки шире. Помимо стран СНГ, в которые входят не только государства Таможенного союза, российский Solaris поставляется в Ливан и Египет. Еще одной моделью, которая вскоре встанет на конвейер завода под Санкт-Петербургом, будет компактный кроссовер Creta, рассказала представитель бренда Юлия Тихонравова.

«Для нас 2016 год будет важным – запланировано несколько новинок, главной из которых станет Creta. Также мы представим новый премиальный бренд Genesis. Серийное производство Creta стартует во второй половине года, а публике модель будет представлена в сентябре на Московском автосалоне», - добавила представитель Hyundai. Делать прогнозы по объемам производства на 2016 год представительства опасаются. На АвтоВАЗе не верят в быстрое восстановление рынка, но рассчитывают как минимум сохранить объемы прошлого года. По утверждению представителя АвтоВАЗа, завод всегда работает в зависимости от спроса: «У нас простая система: сколько дилеры заказывают - столько мы им и продаем. Мы планируем политику продуктового наступления и на уровне производителя, и на уровне дилеров».

Он также отметил, что сегодня автомобили АвтоВАЗа продаются в 30 странах мира, но акцент в 2016 году все равно будет сделан на рынки СНГ и Восточной Европы.

Российские компании модернизируют автомобили за госсчет

autostat.ru_01.02.2016

«Известия» разобрались, на что российский автопром потратит новые экспортные субсидии объемом 3,3 млрд рублей. Автокомпании компенсируют ряд затрат на инженерные наработки – правостороннее расположение руля, двигатели «Евро-6», датчики давления воздуха в шинах, хладагенты в кондиционерах, соответствующие нормам стран-импортеров, и улучшение пассивной безопасности – без этого нельзя экспортировать автомобили, к примеру, в страны Евросоюза. Например, УАЗ готовит праворульные версии своих внедорожников для ЮАР, Индии и Индонезии. В большей степени субсидии достанутся «АвтоВАЗу», «КамАЗу», «Группе ГАЗ» и УАЗу, нежели иностранным автопроизводителям, локализовавшим производство в России. У последних уже есть технологичные наработки, а значит и компенсации не нужны.

Местные стандарты на годы отстают от западных

Пункт о господомощи в экспорте автотехники содержится в постановлении правительства (от 23.01.2016 № 71-п) о поддержке автомобильной отрасли в 2016 году. На «субсидирование российских

организаций автомобилестроения с целью компенсации части затрат на транспортировку продукции на внешние рынки, а также на доработку конструкции автомобилей для экспортных рынков, а также подготовки их производства и омологации» [сертификации] будет направлено 3,3 млрд руб.

Пока что правительство не опубликовало порядок распределения средств и правила использования компенсации. Однако источник «Известий» в одной из российских автокомпаний, знакомый с ходом ведомственных обсуждений, рассказал, что деньги в большей степени пойдут на технологическое совершенствование российского автопрома, без этого Россия не может продавать внешним рынкам свои машины. К примеру, с 1 ноября 2014 года в Евросоюзе нельзя реализовать легковой автомобиль без датчика давления в шинах, а экологический класс двигателя (с 2015 года) должен соответствовать нормам выброса «Евро-6». Ранее была запрещена реализация новых машин без антиблокировочной системы тормозов (ABS) и системы курсовой стабилизации (ESP), действует также ряд других специфических требований.

В 2015 году с проблемами при регистрации автомобилей в Германии столкнулся «АвтоВАЗ». Тогда компания не смогла выполнить сразу четыре пункта соответствия: нормы выхлопа «Евро-6», соответствующий эко-нормам ЕС тип хладагента кондиционера, датчики уровня давления в шинах, требования по защите пешехода при ДТП.

В ЕАЭС (Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Россия) условия для допуска в обращение автомобилей пока отстают от западных стандартов: только с 1 января 2016 года введено обязательное требование по выхлопам двигателя «Евро-5», для внедорожников и коммерческой техники автопроизводители добились исключения и передвинули сроки модернизации моторов; система ABS обязательна с 1 июля 2016 года и только для впервые сертифицируемых автомобилей, оснащение системой курсовой устойчивости факультативное.

Представители властей неоднократно заявляли, что слабый рубль сулит большие возможности для экспорта товаров с высокой добавленной стоимостью. Об этом часто высказывались и представители западного автобизнеса в России. В частности в сентябре 2015 года глава «Фольксваген Групп Рус» Маркус Озегович, анонсируя начало экспорта немецких автомобилей калужской сборки, призывал правительство «больше работать над экспортными проблемами автопроизводителей – логистикой, законодательством, расширением соглашений о взаимной торговле».

Kia и Hyundai хотят денег на адаптацию под арабские рынки

Иностранцам не приходится рассчитывать на особую помощь по этой программе, собеседник «Известий», знакомый с условиями программы, говорит, что компенсации рассчитаны только на впервые проводимые инженерные затраты. У иностранных автокомпаний в подавляющем большинстве случаев с технологической актуальностью автомобилей все в порядке. Впрочем, иностранцы не прочь получить деньги хотя бы за транспортировку автомобилей.

– Мы экспортируем автомобили в Казахстан и планируем расширить страны экспортного присутствия, в связи с этим заинтересованы в поддержке государством этого направления, – сказала «Известиям» вице-президент по связям с общественностью компании «Форд-Соллерс» Елизавета Новикова.

Компании Kia и Hyundai рассчитывают покрыть частично свои расходы на доработку машин, выпускающихся под Санкт-Петербургом, для рынков теплых стран. – Мы надеемся, что нам удастся принять участие в новых программах. Направляемые нами в Египет и Ливан автомобили специально адаптируются для жаркого климата этих стран, – сказала «Известиям» Мария Мальцева, начальник отдела связей с общественностью «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус».

В российском представительстве Renault отказались от комментариев, в Volkswagen оперативно не ответили на вопросы. В компании Toyota положительно оценили усилия правительства, но «до публикации правил решили воздержаться от комментариев».

«КамАЗ» думает о двигателях под «Евро-6»

В отличие от иностранцев российские автокомпании уже знают, на что смогут направить средства.

– УАЗ активно развивает экспортное направление, и сейчас на фоне нестабильной ситуации на рынке решение о субсидировании части затрат на транспортировку автомобилей может стать для нас очень важной мерой поддержки продаж.

Для расширений географии поставок УАЗ мы планируем разработать версии автомобилей с правым рулем, которые откроют для нас рынки Индонезии, части стран Южной Африки, Индии. Кроме того, мы можем говорить о создании специальных «климатических» версий автомобилей, в первую очередь для жаркого климата, – рассказала «Известиям» руководитель пресс-службы Sollers Елена Тарасенко.

В «АвтоВАЗе» сообщили, что все инженерные изыскания уже проведены и автомобили соответствуют европейским стандартам, в то же время компания рассчитывает на компенсации в этой части, потому что просила их в прошлом году.

– По конкретным цифрам точно не могу сказать и вряд ли кто-нибудь сейчас ответит. Конечно же, хочется больше, но объективно надо понимать, что экспорт мы сейчас переформатируем – приводим к единому стандарту, поэтому в 2016-м году он будет активно развиваться, – сказал «Известиям» глава пресс-службы «АвтоВАЗа» Сергей Ильинский.

Представитель «Группы ГАЗ» не смог предоставить оперативный комментарий, но ранее «Известия» писали, что Нижегородский автозавод планирует вывести праворульную «Газель Next», которая также может стать объектом компенсации.

«КамАЗ» рассчитывает разделить с правительством свои логистические затраты.

– Мы рассчитываем на эту программу, прежде всего в части компенсации части расходов на транспортировку. Потому что, к примеру, доставка наших автомобилей на рынки Юго-Восточной Азии довольно затратное занятие. Если говорить о доработке автомобилей, то к примеру, на рынок Аргентины, который мы изучаем, требуются двигатели «Евро-5». В России мы сейчас производим в России двигатели «Евро-4» и «Евро-5», но если в странах поставки перейдут на «Евро-6», то программа будет для нас серьезным подспорьем, – сообщил глава пресс-службы «КамАЗа» Олег Афанасьев.

Как заметил управляющий партнер EURussia Partners Иван Бончев, главное, чтобы субсидии в итоге были выделены не с целью закрыть дыру в бюджете одной из компаний, а направлены адресно на конкретные шаги по стимулированию экспорта.

По последним данным базы Федеральной таможенной службы за январь-ноябрь 2015 года Россия поставила на экспорт 87 тыс. легковых автомобилей (-25%) и 17 тыс. (-15%) грузовых.

Россия поставит в Египет четыре самолета SSJ-100

interfax.ru_02.02.2016

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров сообщил журналистам о договоренности по поставке в Египет 4 самолетов SSJ-100 и опционе еще на 6 машин.

"Исходим из того, что завтра (во вторник - ИФ) коллеги должны подписать меморандум с одной из египетских авиакомпаний, туристических компаний (...) о поставке в Египет 4 самолетов SSJ в операционный лизинг с переводом в финансовый лизинг через 18 месяцев, и с последующим дополнительным опционом еще на 6 машин для перевозок туристов внутри региона", - сказал он.

Минпромторг предложил приостановить госфинансирование развития SSJ-100

lenta.ru_29.01.2016

Минпромторг предложил не выделять в 2016 году из федерального бюджета средства на финансирование программы развития российского пассажирского лайнера Sukhoi Superjet 100, пишут «Жуковские вести».

Издание ссылается на разработанный министерством проект постановления правительства России «О внесении изменений в госпрограмму "Развитие авиапромышленности на 2013-2025 годы"».

Документ предусматривает, что в 2016 году средства на проведение опытно-конструкторских работ по расширению семейства региональных самолетов Sukhoi Superjet 100, выделяться не будут. Таким образом, «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) могут лишиться 4,4 миллиардов рублей, которые ранее планировалось направить на эти цели. ГСС в настоящее время работает над самолетом с удлиненным фюзеляжем — Superjet Stretched Version (ранее назывался New Generation). Завершить разработку новой машины авиаконцерн планировал в 2018 году.

Общее финансирование подпрограммы по самолетостроению предлагается увеличить на 7 миллиардов рублей, почти до 26,3 миллиарда. В том числе за счет расходов на НИОКР по среднемагистральному самолету MC-21, которые могут вырасти в 2,5 раза, до 12,7 миллиарда рублей. Кроме того, Минпромторг считает целесообразным выделить из госбюджета 1,25 миллиарда рублей на региональный самолет Ил-114.

Инженеры показали самолет будущего

rzd-partner.ru_02.02.2016

Авиастроительная компания Bombardier (Канада) представила концепт гиперзвукового самолета, который позволит совершать путешествия с невиданной быстротой. По задумке изобретателей, бизнес-джет сможет развивать скорость около 20 тысяч километров в час, что в 24 раза превышает скорость звука, [сообщает Tengrinews.kz](#).

Это означает, что самолет будет способен перелететь из Нью-Йорка в Лондон (5570 километров) или из Алматы в Лондон (5600 километров) за 11 минут, а в Сидней (около 16 тысяч километров) - за полчаса. Перелет вокруг света будет длиться менее одного часа.

На борту лайнера, уже получившего название Антипод, смогут разместиться 10 пассажиров. Он будет предназначен для перевозки первых лиц государств, а также высших военных чинов.

По оценке автора идеи - инженера Чарльза Бомбардье - постройка одного подобного самолета обойдется в 150 миллионов долларов.

"Аэрофлот" получил 15-й самолет Boeing 737-800

ato.ru_02.02.2016

Крупнейший российский авиаперевозчик "Аэрофлот" сообщил о получении первого в 2016 г. самолета, которым стал очередной узкофюзеляжный Boeing 737-800 (регистрационный номер — VP-BCD, серийный номер — 41215/5723). Машина рассчитана на перевозку 158 пасс. и выполнена в двухклассной компоновке (20 мест — в бизнес-классе, 138 — в экономклассе).

Воздушное судно стало 15-м бортом этого типа в парке перевозчика. Как и остальные полученные им Boeing 737-800, данная машина была поставлена напрямую от производителя. Все такие самолеты, как сообщалось ранее, взяты "Аэрофлотом" в аренду у лизингодателя "Авиакапитал-Сервис" (входит в структуру госкорпорации "Ростех"). Предыдущая поставка Boeing 737-800 состоялась в середине декабря прошлого года.

В октябре 2015 г. "Аэрофлот" объявил о подписании соглашения с компанией "Сбербанк Лизинг" на поставку 14 самолетов Boeing 737, ранее эксплуатировавшихся в "Трансаэро". Преимущественно это будут ВС серии Boeing 737NG, которые перейдут в парк не только самой авиакомпании, но и ее "дочек". В настоящее время в "Аэрофлоте" есть и другие типы узкофюзеляжных ВС — Airbus A319/A320/A321. Кроме того, оператор эксплуатирует широкофюзеляжные Boeing 777 и A330, а также региональные Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100).

Практический опыт экономии расходов на ТОиР: опыт лидеров на 11-й международной конференции "ТОиР авиационной техники в России и СНГ"

ato.ru_01.02.2016

Резервы экономии расходов на ТОиР — одна из основных тем 11-й международной конференции и выставки "ТОиР авиационной техники в России и СНГ", которая пройдет 25-26 февраля 2016 г. в Центре международной торговли в Москве.

Этой теме будут посвящены выступления представителей ведущих авиакомпаний и предприятий ТОиР.

Евгений Анатольевич Курочкин, руководитель группы управления парком ВС департамента по поддержанию летной годности авиакомпании "Аэрофлот – российские авиалинии" выступит с презентацией на тему "Управление ТОиР для возврата ВС лизингодателю: невыученные уроки".

Каким образом избежать ситуацию AOG? Что может осложнить процесс возврата лизингодателю? Как правильно выбрать компанию для технического сопровождения процедуры возврата ВС и стоит ли перевозчику всегда полагаться на стороннюю организацию при подготовке судна к передаче лизингодателю? Подробные ответы на эти вопросы, подкрепленные примерами из практики "Аэрофлота" прозвучат в выступлении Евгения Курочкина.

Напомнив основные этапы подготовки к возврату и выделив критические точки, г-н Курочкин остановится на рисках, связанных с несоблюдением условий договора, и расскажет о процедуре подготовки и подписания документа Redelivery Certificate. Евгений Анатольевич рассмотрит также преимущества и недостатки схемы упрощенного возврата ВС лизингодателю.

Основные темы конференции:

- ОТРАСЛЬ ТОиР: ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ
- РЕЗЕРВЫ ЭКОНОМИИ РАСХОДОВ НА ТОиР
- ОСОБЕННОСТИ ТОиР РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ
- РАБОТА С КОМПОНЕНТАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ: РАСТУЩИЙ СЕГМЕНТ РЫНКА
- ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА СЛУЖБЕ ОТРАСЛИ ТОиР

С проектом программы можно ознакомиться на сайте: [программа 2016](#)

Выставка, проходящая в рамках мероприятия, соберет полный спектр компаний, заинтересованных в предоставлении услуг, оборудования, материалов для отрасли ТООР. Участники смогут ознакомиться с экспозициями и провести деловые переговоры с представителями более сорока компаний из России, стран Европы и СНГ, Китая, США. Список экспонентов продолжает пополняться. С обновляемым списком вы сможете ознакомиться на сайте мероприятия: [Список экспонентов 2016>>](#)

Мероприятие организовано компанией АТО Events при поддержке Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Спонсор конференции — LufthansaTechnik. Спонсор практической сессии — Air France Industries KLM Engineering & Maintenance.

Заполнить регистрационную форму можно на сайте, пройдя по ссылке:

<http://events.ato.ru/events/6624/register/>

Зарегистрироваться, получить более подробную информацию о мероприятии можно на сайте www.events.ato.ru или по телефону +7 (495) 651-94-35.

В России разработают собственную многоразовую ракету-носитель

i-mash.ru_01.02.2016

Госкорпорация «Роскосмос» разработает собственную многоразовую ракету-носитель, чтобы обеспечить конкурентоспособность России на космическом рынке, сообщили в ЦНИИмаш.

«Для обеспечения конкурентоспособности России на международной арене в области многоразовых средств выведения в «Федеральной космической программе на 2016-2025 годы» в рамках составной части научно-исследовательской работы «Авангард»/ «Флагман» запланирован, с привлечением головных конструкторских бюро отрасли, выпуск системного проекта по космическому ракетному комплексу, включающему ракету-носитель с многоразовой первой ступенью и различными схемами ее спасения: ракетодинамической, парашютно-реактивной и крылатой», - сказал ТАСС представитель ЦНИИмаш.

По итогам разработки системного проекта, пояснил он, специалисты оценят возможность достижения многоразовой ракетой необходимых характеристик, сроки ее создания и стоимость. После получения этих данных «будет определен порядок дальнейших работ», включая «натурную отработку технологий спасения первой ступени с использованием летного демонстратора - перспективной ракеты-носителя сверхлегкого класса», уточнил представитель института.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА

Путин провел совещание по грядущей "большой приватизации"

interfax.ru_01.02.2016

Государство в результате приватизации не должно потерять контроль над стратегическими предприятиями, заявил президент

Россия не должна потерять контроль над стратегическими предприятиями в результате приватизации госактивов, заявил президент Владимир Путин на совещании по вопросам приватизации.

"Подчеркну, контрольный пакет акций системообразующих компаний с госучастием нужно, во всяком случае сегодня, сохранять в руках государства", - сказал Путин.

Эта установка ограничивает маневр государства в отношении некоторых компаний. Так, в "Аэрофлоте" госпакет сейчас уже близок к контрольному - у РФ в компании 51,17% капитала, есть

президентский указ, санкционирующий размывание этой доли до 50% + 1 акция. Дальнейшая продажа доли ЦБ в Сбербанке снизит его долю ниже контрольной (правда, Путин уже говорил, что о приватизации Сбербанка речь сейчас не идет). В "Объединенной зерновой компании" у государства 50% + 1 акция (остальное у группы "Сумма"), при этом ОЗК есть в плане приватизации на 2014-2016 годы.

Требования к инвесторам

Путин отметил, что необходимо уделить большое внимание качеству инвесторов, их деловой репутации и опыту работы. "Переход акций в частные руки возможен только при наличии у покупателя стратегии развития приобретаемой компании. Новые владельцы приватизируемых активов должны находиться в российской юрисдикции", - подчеркнул президент, добавив, что серые схемы, вывод активов в офшоры и сокрытие собственников долей - "недопустимо".

"Мы уже давно говорим о деофшоризации, и в этих условиях идти на новую приватизацию, допуская дальнейшую офшоризацию российской экономики неправильно", - пояснил он.

Приобретатели госактивов в рамках приватизации должны обладать либо собственными ресурсами, либо кредитными, но без участия госбанков, продолжил глава государства.

Путин также заявил, что при приватизации компаний необходимо учитывать конъюнктуру рынка, нельзя продавать акции по бросовым ценам, так как это не принесет пользы бюджету и чревато захватом предприятий конкурирующими компаниями.

Как сообщалось, на совещание Путина по приватизации были приглашены руководители "Роснефти", "Башнефти", "Аэрофлота", "Совкомфлота", РЖД, "АЛРОСА" и банка ВТБ.

Несостоявшиеся планы

В действующем бюджете на 2016 год пока предусмотрены доходы только от приватизации акций "Совкомфлота", но Минэкономразвития и Минфин неоднократно призывали ускорить приватизационный процесс в 2016 году, в том числе за счет продажи части госпакета "Роснефти".

В июле 2013 года правительства утвердило прогнозный план приватизации крупнейших компаний на 2014-2016 годы, который по причинам плохой конъюнктуры в 2014-2015 годах практически не реализовывался.

В частности в плане говорилось о том, что в 2014-2016 годах планируется прекращение участия РФ в уставном капитале открытых акционерных обществ "Росспиртпром", "Объединенная зерновая компания" и "Ростелеком".

Кроме того, до 2016 года также планировалось сократить долю государства в уставных капиталах следующих открытых акционерных обществ: АК "АЛРОСА" (до 25% плюс 1 акция с координацией продажи акций, находящихся в государственной собственности республики Саха (Якутия) и муниципальной собственности, с возможностью направления на развитие инфраструктуры республики денежных средств, поступающих от приватизации акций), "Интер РАО ЕЭС" (до 0% плюс 9 акций), "Аэрофлот" (до 25% плюс 1 акция), "Совкомфлот" (до 25% плюс 1 акция), "Государственная транспортная лизинговая компания" (до 75% плюс 1 акция), РЖД (до 75% плюс 1 акция), АК "Транснефть" (до 75% плюс 1 акция), НПК "Уралвагонзавод" (до 75% плюс 1 акция), "РусГидро" (до 50% плюс 1 акция), "Зарубежнефть" (до 90%, до 50% плюс 1 акция до 2020 года), ВТБ (до 50% плюс 1 акция).

Сокращение госдоли в ВТБ ниже 50% плюс 1 акция должно было координироваться с сокращением участия РФ в Сбербанке.

На прошлой неделе глава ЦБ РФ Эльвира Набиуллина на встрече с Путиным заявила, что позиция ЦБ заключается в том, чтобы не снижать долю в Сбербанке ниже контрольной в среднесрочной перспективе. Путин это поддержал.

Как сообщалось, ЦБ РФ в сентябре 2012 года продал на рынке 7,6% акций Сбербанка, по итогам сделки его доля сократилась до контрольной. В ВТБ государству в лице Росимущества принадлежит 60,9% обыкновенных акций (доля была снижена с 75,5% весной 2013 г. в результате SPO).

Кроме того, в плане правительства говорилось о том, что планируется сокращение доли участия ОАО "Роснефтегаз" в уставном капитале "Роснефти" до 50% плюс 1 акция до 2016 года. Премьер-министр Дмитрий Медведев еще в ноябре 2014 года подписал распоряжение, необходимое для приватизации 19,5% акций НК "Роснефть", принадлежащих госхолдингу "Роснефтегаз". Распоряжение санкционирует отчуждение до 2 млрд 66 млн 727 тыс. 473 акций.

Сокращение доли "Роснефтегаза" в капитале "Роснефти" с 69,5% до 50% + 1 акция предусмотрено утвержденной еще в 2013 году программой приватизации. Выход распоряжения позволяет осуществить такую продажу, но ее сроки не фиксирует. По постановлению правительства, акции должны быть проданы не ниже цены первичного публичного размещения в 2006 году. Тогда одна акция и расписка стоили \$7,55.

Президент "Роснефти" Игорь Сечин в ноябре заявил, что цена при приватизации должна быть не ниже \$8,12 - столько за акцию "платили при референтных сделках другие акционеры".

Однако глава Минэкономразвития Алексей Улюкаев считает правильным ориентироваться на рублевые котировки. "Сейчас рублевая цена акции "Роснефти" выше, чем она была в 2006 году. За доллары акции не продаются, за доллары продаются ADR, они сейчас действительно стоят дешевле. Мы находимся в российской юрисдикции и говорим о рублевой цене акций "Роснефти". Поэтому, с моей точки зрения, это условие (не ниже цены размещения в 2006 году - ИФ) выполняется", - заявил министр в середине декабря.

ТОП-100 крупнейших по капитализации компаний России – 2016

riarating.ru_27.01.2016

В целом тенденции на фондовых площадках в 2015 году соответствовали экономическим реалиям. Так, снижение цен на нефть и металлы привело к сокращению в 2015 году среди самых дорогих публичных компаний России доли предприятий нефтегазового сектора (уже второй год подряд) и металлургической отрасли. Сократилось также представительство телекоммуникационного сегмента. В тоже время в кризис укрепили свои позиции в рейтинге компании финансового сектора и представители пищевой промышленности. Рост стоимости бизнеса продемонстрировало и отечественное машиностроение.

При этом, по-прежнему лидирует в рейтинге крупнейшая мировая газодобывающая компания «Газпром», капитализация которой на конец 2015 года составила 44,3 миллиарда долларов США. На втором месте за газовой корпорацией расположился лидер российской нефтедобычи НК «Роснефть», с капитализацией в 37,3 миллиарда долларов. При этом по итогам 2015 года в первую тройку ворвался, поднявшись с шестого места годом ранее, лидер российского банковского сектора Сбербанк, увеличив свою стоимость на рынке до 30,0 миллиарда долларов. В первой десятке

оказались также ЛУКОЙЛ, НОВАТЭК, ГМК «Норильский никель», «Сургутнефтегаз», «Магнит», ВТБ и «Газпром нефть».

В целом стоимость 100 самых дорогих компаний России, по оценкам экспертов РИА Рейтинг, за год сократилась на 6,7% до 402,7 миллиарда долларов. Падение, следует отметить, достаточно небольшое, особенно с учетом снижения курса рубля и макроэкономических факторов. Вероятно, рынок был близок к «дну» еще год назад, когда снизился на 47%, и уже фундаментальные факторы не позволяли в 2015 году продолжать падение и так во многом недооцененных по мировым меркам компаний России.

Ознакомиться с полным рейтингом можно пройдя по ссылке:

<http://riarating.ru/infografika/20160127/630007042.html>

Глазьев оценил прибыль спекулянтов на манипуляциях курсом рубля в \$50 млрд

rns.online_02.02.2016

За последние полтора года биржевые спекулянты заработали на манипуляции курсом рубля \$50 млрд, сообщил «Газете.ru» советник президента России, академик РАН Сергей Глазьев.

Эти накопления, по словам Глазьева, не могут долго лежать без дела и они должны быть инвестированы. По этой причине крупные спекулянты договорились о возврате к принятой ранее программе приватизации госактивов, полагает он.

«Спекулянты говорят, что сначала надо провести санацию неэффективных компаний и банков с помощью бюджета, убрать убытки при помощи государства, иначе кто же купит госпакеты с такими дырами, а потом можно и в приватизации поучаствовать», — рассуждает Глазьев.

В связи с этим президент Владимир Путин среди основных принципов новой волны приватизации назвал публичность, исключение госкредитов и офшоров. Глазьев отметил, что на таких принципах, если сравнивать с 1990-ми, приватизация в России еще не проводилась. «Помнится, та приватизация проходила на основе инвестиционных конкурсов, но кто проверял потом, выполнены ли обязательства? Никто не отчитался, но в большинстве случаев инвестпланы выполнены не были. При этом собственность у новых владельцев никто не отобрал. Такого не должно повториться», — сказал он.

Московскую биржу захватили спекулянты, заявил Глазьев 29 января 2016 года в эфире «Русской службы новостей». «Московская биржа превратилась в главный центр прибыли в стране, через который в прошлом году прошло операций в два раза больше, чем объем ВВП в стране, раз в пять больше, чем объем экспорта или импорта. Это при том, что экономическая активность в стране падает. Туда (на биржу. — RNS) перекачивают деньги банки, вытаскивая их из реального сектора, в котором рентабельность 5–7%», — сказал Глазьев, в прошлом возглавлявший Министерство внешних экономических связей Российской Федерации. По его мнению, на финансовом рынке России в последние десятилетия доминируют иностранцы.

Банк России не проводит специальных операционных действий по борьбе с валютными спекулянтами, заявил 23 октября 2015 года первый зампред Банка России Дмитрий Тулин. «Мы пока не проводим операционных, хитрых каких-то действий по борьбе со спекулянтами, но на самом деле это не нравится», — сказал Тулин.

Денис Мантуров встретился с министром промышленности и торговли Египта

i-mash.ru_02.02.2016

1 февраля министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров прибыл с рабочим визитом в Египет и встретился со своим визави. В неформальной части встречи также приняли участие члены кабинета министров Египта и представители деловых кругов обеих стран. Глава Минпромторга РФ обратился к участникам встречи с приветственным словом, в которой отметил исторически сложившиеся дружественные отношения партнёрства, перспективы экономического, торгового и промышленного сотрудничества между Россией и Египтом. Он напомнил о том, что отечественные специалисты ещё в советский период накопили большой и успешный опыт в строительстве предприятий в Египте.

«Сегодня имеются хорошие предпосылки для возврата к былой динамике сотрудничества. Необходимо стремиться к тому, чтобы общими усилиями возродить тот уровень стратегического взаимодействия, когда мы реализовывали масштабные проекты на благо народов двух стран», - сказал Денис Мантуров. Министр отметил, что реализация таких масштабных экономических проектов в Египте как строительство АЭС «Аль-Дабаа», создание Российской промышленной зоны и эффективных механизмов финансирования позволит увеличить темпы роста товарооборота и будет способствовать выходу на египетский рынок высокотехнологичной и конкурентной российской продукции.

«Для задействования имеющегося потенциала, создания благоприятных условий для наращивания объемов взаимной торговли и инвестиций, расширения контактов по линии государственных, научных и деловых кругов необходимо переходить к конкретным шагам по локализации совместных производств на территории Египта и освоению перспективных рынков Ближнего Востока и Африки», - подчеркнул Денис Мантуров.

РБК: Минфин сократил антикризисный план на 210 млрд рублей

gazeta.ru_02.02.2016

Минфин отказывается финансировать 37 из 86 пунктов антикризисного плана, подготовленного Минэкономразвития. Это следует из замечаний финансового ведомства, направленных в Белый дом перед обсуждением в правительстве 2 февраля, сообщает **РБК**.

Общая сумма отклоненных пунктов — 210,2 млрд руб., наиболее серьезное сокращение плана зафиксировано в сфере сельского хозяйства — 23 млрд руб. Минфин не поддерживает в том числе дополнительное субсидирование скидок на сельхозтехнику и докапитализацию ОАО «Росагролизинг». В ведомстве считают достаточным увеличенный до 237 млрд руб. уровень господдержки отрасли. Кроме того, в Минфине не поддерживают субсидирование лекарственного обеспечения граждан на 16 млрд руб., предлагая ограничиться действующими мерами и «проведением мероприятий по импортозамещению», оптимизации перечня лекарств и снижению неэффективных затрат по закупкам. Финансовая структура не готова также на стимулирование научно-исследовательских опытно-конструкторских работ на 21 млрд руб. Субсидии промышленности для компенсации уплаты процентов по налогам также не нашли поддержки.

Отмечается, что часть пунктов антикризисного плана остались без комментариев, в том числе меры по поддержке Внешэкономбанка. В самом Минфине от комментариев отказались.

Ранее газете «Коммерсантъ» стало известно, что из обновленного антикризисного плана изъяли почти все расходы.

Улюкаев: медлить с приватизацией больше нельзя

gazeta.ru_02.02.2016

Глава Минэкономразвития Алексей Улюкаев считает, что нынешняя ситуация в экономике подталкивает власти к проведению крупных приватизационных сделок. Об этом он заявил на коллегии Минэкономразвития, передает корреспондент «Газеты.Ru».

Он подчеркнул, что необходимо сделки будет провести их максимально прозрачно и эффективно на падающем рынке.

«В 2014-2015 годах рынок упал и продолжал падать, мы ждали, когда ситуация изменится. Сейчас пришло осознание того, что ждать больше некуда. Бюджетная ситуация очень критичная, общая турбулентность финансовых рынков не дает основания ожидать какого-то отскока, восстановления. Теперь вызов состоит в том, чтобы провести не менее качественные, эффективные и прозрачные сделки на этом чрезвычайно неблагоприятном рынке», — сказал министр.

Улюкаев отметил, что несколько лет назад власти научились очень качественно, эффективно и прозрачно проводить приватизационные процедуры на растущем рынке. «В 2011-2013 годах состоялись блестящие по мировым стандартам сделки», — считает он.

Накануне премьер-министр России Дмитрий Медведев заявил, что приватизация государственных активов, в частности пакетов акций госкомпаний, поможет стабилизировать федеральный бюджет