

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

Холдинг ОВК развивает партнерство со «Сбербанк Лизинг»
i-mash.ru_15.06.2017

Полувагоны выехали на докризисную прямую
kommersant.ru_16.06.2017

Владивостокский филиал АО «ПГК» ускорил оборот вагона по всем родам подвижного состава
gudok.ru_16.06.2017

Новейшие магистральные электровозы 2ЭС5 «Скиф» проехали миллион километров
gudok.ru_16.06.2017

ФРТП обратился в Минтранс с просьбой о внесении изменений в ТР ТС 001/2011
rzd-partner.ru_16.06.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Иран поставит турбины для крымских ТЭС
i-mash.ru_16.06.2017

"ОДК-ГТ" поставит газоперекачивающие агрегаты на КС "Тосненская" газопровода "Северный поток - 2"
i-mash.ru_15.06.2017

УДМЗ поставил "БелАЗу" первый двигатель нового поколения серии ДМ-185
i-mash.ru_16.06.2017

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

Металлурги поддержат вологодских машиностроителей миллиардами
rbc.ru_16.06.2017

Генеральный директор «Северсталь Менеджмент» о новых подходах к производству и маркетингу
metallinfo.ru_16.06.2017

Металлоинвест и ОМК обсудили дальнейшее сотрудничество
metallinfo.ru_15.06.2017

«Газпром» планирует в ближайшее время определить маршрут поставок газа в Индию
rns.online_16.06.2017

ФАС оштрафовала «дочку» «Газпрома» на 140 млн рублей
rns.online_16.06.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

[Слить солярку: Европа объявила войну дизельным автомобилям](#)
ria.ru_16.06.2017

[37 работников АвтоВАЗа получили государственные награды](#)
i-mash.ru_15.06.2017

[Volkswagen Group Rus и «Группа ГАЗ» расширяют сотрудничество](#)
i-mash.ru_16.06.2017

[Продажи «АвтоВАЗа» в ЕС в мае упали на 2,6%](#)
rns.online_16.06.2017

[KIA представила эскизы нового KIA Rio для России](#)
autostat.ru_16.06.2017

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AEROSPACE INDUSTRY**

[Медведев поручил улучшить технические показатели самолетов SSJ-100 до мирового уровня](#)
rns.online_16.06.2017

[ОДК создает в Перми центр специализации по комплексным системам автоматического управления двигателями](#)
i-mash.ru_15.06.2017

[Президент поведал о нехватке денег на развитие самолета на базе Ил-114](#)
i-mash.ru_15.06.2017

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА **ECONOMIC POLICY**

[Путин назвал главной задачей ЦБ обеспечение стабильности рубля](#)
rns.online_16.06.2017

[Сбербанк впервые протестировал спецдрон для доставки наличных](#)
ria.ru_16.06.2017

[ФНС в I квартале доначислила в бюджет налоги на 111 млрд рублей](#)
rns.online_16.06.2017

[В ВШЭ не видят перспектив ускорения роста экономической активности в России](#)
rns.online_16.06.2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**Холдинг ОВК развивает партнерство со «Сбербанк Лизинг»**

i-mash.ru_15.06.2017

ПАО «Научно-производственная корпорация «Объединенная Вагонная Компания» («НПК ОВК» или «Компания») (МОЕХ: UWGN) и АО «Сбербанк Лизинг» подписали соглашение на поставку 100 вагонов-хопперов нового поколения для перевозки зерна и продуктов перемола.

Вся партия вагонов уже готова к передаче в адрес АО «Сбербанк Лизинг». Повышенная осевая нагрузка и увеличенный (на 26 м³ по сравнению с типовыми зерновозами) до 120 м³ объем кузова хоппера обеспечивают эффективную перевозку широкой номенклатуры легковесных зерновых грузов с использованием полной грузоподъемности вагона в 76,5 т. Вагон-хоппер также превосходит существующие аналоги по установленному сроку между деповскими ремонтами, который составляет 800 тыс. км или 8 лет (против 350 тыс. км или 4 года у аналогов).

Пять (или четыре по требованию заказчика) загрузочных люков на крыше хоппера обеспечивают равномерное распределение груза и его защиту от неблагоприятного воздействия атмосферных осадков за счет применения резиновых уплотнителей. В целях исключения несанкционированного доступа к перевозимому грузу механизмы запираания люков оснащены двумя более эффективными устройствами блокировки (вместо четырех у аналогов), что также обеспечивает снижение затрат и экономию времени на погрузочно-разгрузочных операциях. Вагон-хоппер полностью совместим с железнодорожной инфраструктурой и может эксплуатироваться на всех типах перевалочных терминалов.

Кривчикова Маргарита, директор Управления ж/д и недвижимости АО «Сбербанк Лизинг», отмечает: «Сегодня мы наблюдаем рост железнодорожных перевозок за счет сырьевого экспорта, а также рост ставок на аренду полувагонов за счет сокращения профицита данного парка. Заметен рост производства инновационных вагонов. Безусловно, вагоностроительные предприятия «Объединенной Вагонной Компании», в частности «Тихвинский вагоностроительный завод», — это одни из лидеров на рынке как по объемам и высокому уровню производства, так и по соотношению «цена-качество». Сотрудничество с ОВК мы рассматриваем как долгосрочное и намерены его развивать».

Дмитрий Бовыкин, первый заместитель генерального директора по общему управлению НПК «Объединенная Вагонная Компания», сказал: «В этом году нашему холдингу и «Тихвинскому вагоностроительному заводу» исполняется пять лет. В юбилейный год, как правило, принято подводить итоги. Мы видим активный рост рыночного спроса на современный, эффективный и надежный парк нового поколения. Наше сотрудничество со «Сбербанк Лизинг» является очередным тому подтверждением».

Полувагоны выехали на докризисную прямую

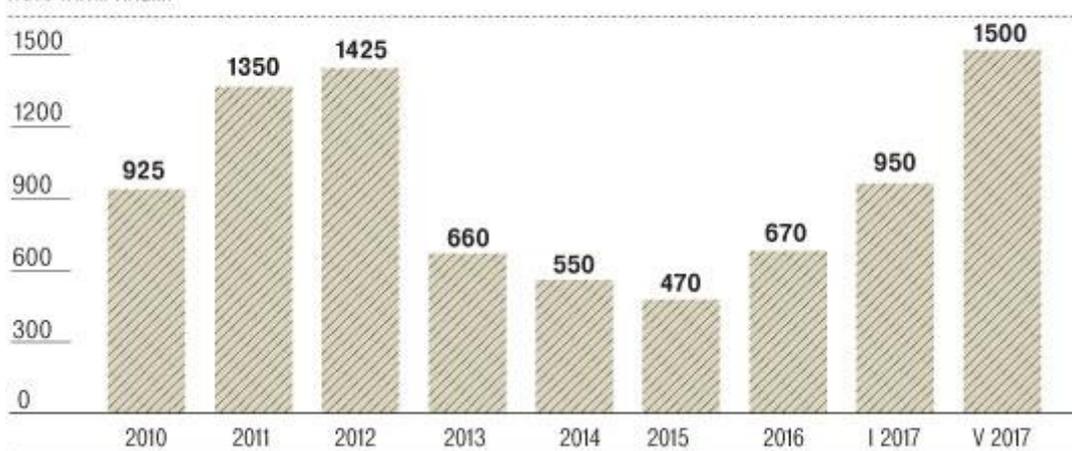
kommersant.ru_16.06.2017

Ставка оперирования железнодорожными полувагонами выросла с 2016 года более чем вдвое, а с начала 2017 года — на 58%, достигнув 1500 руб. за вагон в сутки. По оценке Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), причиной скачка стали локальные дефициты полувагонов и рост объемов погрузки. В прогнозах дальнейшего развития событий эксперты расходятся. В ИПЕМ и «Infoline-Аналитике» уверены, что максимум достигнут, но в Институте исследования проблем железнодорожного транспорта полагают, что есть предпосылки и для преодоления ставки психологического рубежа в 2000 руб.

По расчетам Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), средняя ставка оперирования железнодорожными полувагонами с начала 2017 года выросла на 58% — с 950 руб. до 1500 руб. за вагон в сутки. Таким образом, средняя ставка на полувагон в мае 2017 года превысила среднегодовой исторический пик: в 2012 году, когда в отрасли еще не случился кризис, связанный с профицитом вагонов, средняя ставка составляла 1425 руб. в сутки. Пока не ясно, будет ли зафиксировано превышение рекорда и в среднем по году.

СРЕДНЯЯ СТАВКА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ПОЛУВАГОНА (РУБ./ СУТКИ)

ИСТОЧНИК: ИПЕМ.



Как отмечает ИПЕМ, столь резкий рост ставок связан с локальным дефицитом полувагонов, вызванным резким сокращением парка на фоне введенного в 2014 году запрета на продление срока службы старых вагонов. Это совпало с ростом объемов погрузки на железной дороге: по данным ОАО РЖД, за январь—май она увеличилась на 3,8% год к году. При этом, отмечают в ИПЕМ, ставка оперирования растет, несмотря на поступление дополнительного парка. За январь—май число полувагонов на сети ОАО РЖД увеличилось на 0,6% и достигло 479 тыс. единиц против 474 тыс. в 2016 году.

По прогнозам ИПЕМ, дальнейший существенный рост ставок «маловероятен»: они достигли максимума и стабилизируются на уровне 1400–1600 руб. Заместитель гендиректора института Владимир Савчук говорит, что условия благоприятны для наращивания парка теми, кто откладывал активную инвестиционную деятельность в период низких ставок последних лет. Но все равно активность будет невысокой: по оценкам ИПЕМ, за этот год будет приобретено не более 40 тыс. вагонов. Одна из причин в том, что в целом на сети наблюдается технологический профицит, но есть локальный дефицит на местах. Последний связан не с количеством вагонов, а с предпочтениями операторов: те держат вагоны под определенные грузы на конкретных участках (например, в Кузбассе). Дефицит никуда не денется, поскольку таковы особенности работы рынка, отмечает господин Савчук.

Глава Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖТ) Павел Иванкин добавляет, что с осени 2016 года, используя инструменты создания локальных дефицитов на профицитном рынке в местах массовой погрузки, крупные операторы переломили тенденцию на рынке. Менее чем за полгода ставка выросла в два раза, а за год — в три раза, отмечает эксперт. По подсчетам ИИЖТ, сегодня на спотовом рынке ставка уже сопоставима с уровнем третьего квартала 2012 года — 1800 руб. без НДС. Если тенденция по росту грузооборота во втором полугодии не изменится, то ставка может взять психологический рубеж в 2000 руб., а если рост снизит темпы и крупные грузовладельцы реализуют планы по покупке парка, рынок ждет небольшая коррекция, «но серьезного снижения ставок не будет», полагает господин Иванкин. По прогнозам главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, летом 2017 года на фоне сезонного оживления перевозок строительных грузов арендные ставки на типовые полувагоны достигнут максимума — до 1400–1500 руб. без НДС в сутки, а доходность оперирования составит 1500–1800 руб. в зависимости от вида груза и маршрута. Пик дефицита полувагонов уже пройден, полагает он. Баланс роста грузооборота и парка может быть достигнут уже в 2018 году, говорит господин Бурмистров, что неминуемо приведет к снижению арендных ставок на типовые полувагоны до 1000–1100 руб. в 2018 году и до 950–1050 руб. в 2019 году (по сравнению с 1200–1300 руб. в среднем в 2017 году).

Владимир Савчук отмечает, что во избежание существенного роста ставок не нужно применять «кнут» и регулировать уровень ставок аренды операторов. Целесообразно стимулировать закупки вагонов и поддерживать профицит парка «в разумных пределах», который «будет рыночными методами ограничивать ставки», полагает эксперт.

Владивостокский филиал АО «ПГК» ускорил оборот вагона по всем родам подвижного состава

gudok.ru_16.06.2017

За 5 месяцев 2017 года Владивостокский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (АО «ПГК») ускорил оборот вагона по всем родам подвижного состава более чем на одни сутки к аналогичному показателю прошлого года, до 9,2 суток. Доля филиала на Дальневосточной железной дороге (ДВЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги») сохраняется на уровне 16%. Каждый пятый вагон, погруженный в границах ответственности Владивостокского филиала — это вагон ПГК. Показатели работы были озвучены на конференции «Повышение эффективности использования вагонного парка», организованной Владивостокским филиалом ПГК, сообщает пресс-служба компании.

Как заявил на конференции директор Владивостокского филиала АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) Виктор Осипов, каждый участник перевозочного процесса может улучшить ситуацию с дефицитом вагонов на сети. Он призвал грузоотправителей Дальневосточного федерального округа (ДФО) и Республики Саха (Якутия) совместно находить «точки роста» для достижения высоких результатов.

Виктор Осипов сообщил участникам встречи, что ПГК успешно выполняет обязательства перед грузоотправителями и сохраняет объемы перевозок на Дальнем Востоке. В условиях снижения количества парка на сети, филиал сосредоточил усилия на повышении производительности подвижного состава. За счет увеличения скорости перемещения вагона, сокращения простоев под грузовыми операциями на станциях погрузки-выгрузки, а также роста уровня маршрутизации и оборота вагона, он выполняет необходимый объем работы меньшим числом вагонов.

Начальник департамента по работе с предприятиями угольной и металлургической отрасли ПГК Александр Свешников обратил внимание грузоотправителей на возможность повышения эффективности бизнеса за счет улучшения качества использования вагонов. Основным вектор работы ПГК в условиях дефицита парка в 2017 году — сокращение сверхнормативных простоев полувагонов компании. Работа, направленная на сокращение оборота полувагонов, повысит эффективность бизнеса клиентов компании в условиях дефицита подвижного состава.

В ходе совещания представители ПГК ответили на вопросы грузоотправителей и обсудили комплекс мер, позволяющих сократить простои на станциях грузовых операций ДВЖД.

Участники мероприятия отметили, что межрегиональные совещания ПГК являются эффективной дискуссионной площадкой для всех участников перевозочного процесса и способствуют повышению привлекательности железнодорожных перевозок в регионе.

АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) – крупнейший частный оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК – около 170 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная – в Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.

ПГК входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Помимо железнодорожных активов, группа объединяет стивидорные компании на Северо-Западе и Юге страны и крупные российские судоходные активы.

Новейшие магистральные электровозы 2ЭС5 «Скиф» проехали миллион километров gudok.ru_16.06.2017

Новейшие магистральные электровозы 2ЭС5 «Скиф» преодолели отметку 1 млн км. Машины зарекомендовали себя как надёжные и удобные в управлении. Локомотивы демонстрируют отличную экономическую эффективность, соответствие установленным значениям показателей надежности. Коэффициент внутренней готовности - ключевой показатель надежности электровозов – составил в 2017 году 0,99, сообщили в департаменте по внешним связям «Трансмашхолдинга».

Двухсекционный 2ЭС5 демонстрирует способность водить грузовые поезда повышенной массой в 6,3 тыс. тонн (обычно для таких составов используются трехсекционные локомотивы) на полигонах, имеющих сложный профиль пути. Применение на этих электровозах системы рекуперативного торможения позволяет повысить

энергоэффективность. Благодаря технологиям, которые используются в этих электровозах, они более энергоэффективны, им реже требуется ремонт.

Машинисты отмечают удобное расположение приборов в кабине управления, отличный обзор. Также они оставили положительные отклики о звукоизоляции, креслах и системе кондиционирования. Принципиально новым для грузовых электровозов является применение системы управления по радиоканалу при подталкивании состава на подъемах, возможность видеонаблюдения из кабины машиниста за состоянием оборудования, предоставление на дисплее полной информации с рекомендациями по порядку действий, эксплуатационных ограничений.

Пять магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5 «Скиф» производства Новочеркасского электровозостроительного завода (НЭВЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») приписаны с марта 2016 года к депо Тимашевск-Кавказский Северо-Кавказской железной дороги.

Машины спроектированы инжиниринговым центром «ТРТранс», который создан «Трансмашхолдингом» совместно со стратегическим партнером – французской компанией Alstom. Электровозы соответствуют мировым требованиям, предъявляемым к локомотивам.

ФРТП обратился в Минтранс с просьбой о внесении изменений в ТР ТС 001/2011

rzd-partner.ru_16.06.2017

15 июня 2017 года представители НО «Фонд развития трубной промышленности» (ФРТП) направили заместителю министра транспорта РФ Алану Лушникову письмо с просьбой о корректировке технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), вступающего в силу 2 августа. В письме указывается, что распространение действия документа на локомотивы, обращающиеся на путях необщего пользования промышленных предприятий, приведет к необоснованным затратам владельцев локомотивов и негативно повлияет на производственный процесс.

Ранее, в мае 2017 года, два других крупных объединения промышленников также направили регуляторам аналогичные обращения. 11.05.2017 г. представители ассоциации предприятий черной металлургии «Русская сталь» обратились к заместителю министра транспорта РФ А. Лушникову, а 19.05.2017 г. Российская ассоциация производителей удобрений (РАПУ) направила письмо министру промышленности и торговли РФ Денису Мантурову. В документах приводились аргументы о том, что уравнивать требования к локомотивам, занятым в поездной работе на сети РЖД и маневровой на путях необщего пользования, нецелесообразно, так как в последнем случае эксплуатация тяги проходит в щадящем режиме, а весовые нагрузки и скорости движения значительно ниже. В обращениях указывалось, что тяговые единицы, отработавшие в таких условиях по 20 и более лет, находятся в удовлетворительном техническом состоянии. Комментируется и то обстоятельство, что после вступления в силу ТР ТС 001/2011 продление срока службы локомотивов будет возможно только при модернизации с последующей сертификацией как на вновь изготовленную продукцию (п. 11 ст. 4). «Проведение дополнительной процедуры модернизации не только нецелесообразно, но и крайне затратно, так как ее стоимость может достигать 80% цены нового локомотива», – отмечается в письмах.

Напомним, что ФРТП объединяет крупнейшие в РФ трубные заводы – Волжский, Северский, Синарский, Альметьевский, Ижорский и Челябинский. Входящие в ассоциацию Первоуральский новотрубный завод, Таганрогский и Выксунский металлургические заводы являются базовыми предприятиями, входящими в ТОП-10 мировых производителей труб, чья доля продукции на трубном рынке РФ составляет 65-70%. «Русская сталь» аккумулирует российских производителей металлургической продукции, выпускающих 98% отечественного чугуна, примерно 90% стали и проката, около 60% труб и значительную долю промышленного сырья, а предприятия – члены РАПУ поставляют на внутренний рынок более 90% объема минеральных удобрений.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Иран поставит турбины для крымских ТЭС

i-mash.ru_16.06.2017

Газовые турбины для сооружаемых в Крыму ТЭС могут поступить из Ирана.

Две крымские ТЭС начнут работать позже, ближе к 2018 году, поскольку поставщики не смогли обеспечить

объекты оборудовани^{ем}. Siemens (ФРГ) из-за возможных санкций отказалась поставлять турбины, как это планировалось первоначально.

Поэтому "Технопромэкспорту", занимающемуся возведением станций в Севастополе и Симферополе, пришлось искать равноценную замену, пишет "Ъ", отмечая, что компания рассчитывает закупить турбины ТПЭ-180, которые будут проходить по документам как продукция, выпущенная подрядчиком.

Источники издания считают, что у компании нет иного выхода - она или приобретёт турбины, которые в Санкт-Петербурге производит совместное предприятие Siemens и "Силовых машин", или импортирует их из Ирана, где они также изготавливаются по германским технологиям. Однако, судя по плану закупок "Технопромэкспорта", скорее, возможен последний вариант.

"ОДК-ГТ" поставит газоперекачивающие агрегаты на КС "Тосненская" газопровода "Северный поток - 2"

i-mash.ru_15.06.2017

АО "ОДК-Газовые турбины" ("ОДК-ГТ", входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию госкорпорации "Ростех") решением комиссии ПАО "Газпром" признано победителем в открытом запросе предложений на этапе проектно-изыскательских работ по выбору поставщика газоперекачивающих агрегатов мощностью 25 МВт для проекта "Развитие газотранспортных мощностей единой системы газоснабжения Северо-Западного региона, участок Грязовец - КС Славянская".

АО "ОДК-ГТ" должно поставить девять газоперекачивающих агрегатов ГПА-Ц-25НК/PM.C (ПС-90) для нужд ООО "Газпром инвест" на компрессорную станцию "Тосненская", которая будет построена в Тосненском районе Ленинградской области. Срок поставки - апрель 2019 года.

Кроме того, АО "ОДК-ГТ" должно выполнить услуги по шефмонтажу и пусконаладке, инструктажу персонала и вводу оборудования в эксплуатацию.

Агрегаты ГПА-Ц-25НК/PM.C (ПС-90), созданные на базе промышленных газотурбинных двигателей ПС-90ГП-25 (производитель - АО "ОДК-Пермские моторы"), выпускаются АО "ОДК-ГТ" с 2011 года. ГПА-Ц-25НК/PM.C (ПС-90) соответствует требованиям СТО Газпром, действующим нормативным документам РФ и ПАО "Газпром".

УДМЗ поставил "БелАЗу" первый двигатель нового поколения серии ДМ-185

i-mash.ru_16.06.2017

Уральский дизель-моторный завод (УДМЗ, входит в холдинг СТМ) отгрузил Белорусскому автомобильному заводу ("БелАЗ") первый двенадцатицилиндровый дизельный двигатель нового поколения ДМ-185 для применения на большегрузных карьерных самосвалах БелАЗ-7530 грузоподъемностью 200-240 тонн. Самосвалы этой серии обеспечивают перевозку горной массы и сыпучих грузов на открытых разработках полезных ископаемых по технологическим дорогам в различных климатических условиях.

Дизельный двигатель 12ДМ-185 не имеет аналогов в России, его отличительной особенностью является большая мощность при меньших габаритах и массе. В процессе его проектирования и изготовления уральскими дизелестроителями были применены самые современные инженерные решения. В частности, внедрена топливная аппаратура с давлением впрыска 2200 Бар, система турбонаддува с охладителями наддувочного воздуха и микропроцессорная система управления впрыском топлива российского производства. Также автомобильный дизель оснащен дополнительным оборудованием: вентилятором системы охлаждения, пневмокомпрессорами систем кондиционирования и воздухоподачи.

В мае текущего года на предприятии был завершен полный цикл заводских испытаний. Сейчас дизель будет проходить эксплуатационные испытания на полигоне в составе карьерного самосвала. Успешное завершение этого этапа позволит заводу возобновить полноценное сотрудничество с "БелАЗ" и начать серийное производство двигателей 12ДМ-185А.

Металлурги поддержат вологодских машиностроителей миллиардами

rbc.ru_16.06.2017

С инициативой углублённой кооперации «Северстали» с машиностроительным кластером региона сегодня выступил гендиректор дивизиона «Северсталь Российская сталь» Вадим Германов.

Его выступление стало главным событием состоявшегося в четверг расширенного заседания Союза промышленников и предпринимателей Вологодской области с участием губернатора Олега Кувшинникова.

В одной лодке

Собственно, губернатор и задал тон всему мероприятию, заявив в своём вступительном слове, что власть и бизнес Вологодской области сегодня «в одной лодке», а сам руководитель региона вместе со своим правительством сделает всё возможное для создания благоприятного инвестиционного и бизнес-климата на Вологодчине.

В доказательство губернатор привёл несколько цифр, уже известных, но, как считает глава региона, достойных того, чтобы повторить их ещё несколько раз.

Это, например, рост ВВП региона более чем на 500 млрд руб., который планировался на 2020 год, а случился в 2017-м. Или прирост инвестиций в экономику области за последние 5 лет на 25%.

Учитывая тот факт, что на этот раз заседание СПП имело машиностроительный «уклон», Кувшинников вспомнил самый яркий (если не единственный) пример прорыва на этом региональном отраслевом направлении — опыт Череповецкого литейно-механического завода, занявшего за короткий срок место в числе национальных лидеров сельхозмашиностроения.

В заключение губернатор несколько конкретизировал претензии тех самых «некоторых представителей» областного бизнеса, которые недовольны региональным климатом — оказывается, речь идёт о вологодском налоговом режиме, который, де, выгоняет предпринимателей из Вологодской области.

С таким тезисом Олег Кувшинников категорически не согласился и предоставил возможность доказать свои слова главе областного управления ФНС Юлии Суцевской.

Налоговый инспектор не враг

Суцевская, надо отдать ей должное была предельно конкретна, обрисовав практику работы регионального управления и общую ситуацию с налоговым администрированием. Они, если говорить коротко, характеризуются несколькими отличительными чертами.

Во-первых, акцентом профилактическое налоговое просвещение и на аналитическую работу (включая технологии обработки больших данных, в том числе, и не имеющих мировых аналогов), которая помогает находить налоговых уклонистов и соответствующие нарушения дистанционно.

Во-вторых, стремлением уменьшить налоговый и административный прессинг субъектов всех форм бизнеса. Это удаётся за счёт сочетания региональных законов с умелым налоговым администрированием.

В результате получается, к примеру, что УФНС в прошлом году удалось в 5 раз увеличить количество выявленных недоимок, сократив при этом число выездных (самых неприятных для предпринимателей) проверок на 25% в сравнении с общероссийской практикой.

В Вологодской области действует несколько налоговых льгот (по налогу на прибыль, на имущество организаций, транспортному налогу), позволяющих уменьшить налоговую нагрузку* почти в 4 раза в сравнении с общенациональной: 2,5% на Вологодчине против 9,6% в среднем по России.

Это способствовало, в том числе, и недавним знаковым появлениям в вологодской налоговой юрисдикции таких крупных национальных игроков, как «фосагровское» АО «Апатит», компания ВАД...

К этому перечню Олег Кувшинников неожиданно добавил ещё одну сенсационную новость — оказывается в Вологодской области теперь зарегистрированы ещё и четыре неназванных губернатором, но крупных

алкогольных холдинга. Объем выплаченных ими акцизов, заявил губернатор, уже составил более 5 млрд рублей. Губернатор же предложил официально учредить областной сертификат «добросовестного налогоплательщика»:

«Он будет висеть у руководителя компании на стене и служить ему индульгенцией от налоговых проверок. Шутка», — сказал Олег Кувшинников.

Страсти по кластеру

Основную часть заседания, посвященного судьбе областного машиностроительного кластера, открыл заместитель губернатора Алексей Кожевников.

По его словам, в отрасли, в которой создаётся наиболее высокая доля добавленной стоимости и занято 23,5 тысяч вологжан, наблюдается рост (за исключением транспортного машиностроения). Зарплаты здесь повыше, чем в среднем по региону. Экспорт машин и оборудования пока налажен слабо. Зато есть огромный «внутренний» резерв по замещению машиностроительного импорта, который буквально заполнил регион.

Есть в кластере и свои «звёзды», вроде нового завода специальных подшипников. Открытие этого предприятия, которое будет выпускать спецпродукцию для отечественного ВПК, запланировано на самое ближайшее время. Заводов такого уровня, подчеркнул Кожевников, в России не строили давно.

Своими успехами, отметил чиновник областного правительства, вологодское машиностроение обязано двум вещам: программам федеральной и региональной поддержки, с одной стороны, и кооперации крупных компаний с малым и средним бизнесом, с другой.

Причём, если верить Кожевникову, вологодский опыт бизнес-кооперации с воодушевлением воспринят и в других регионах России, где его начали применять так успешно, что уже обгоняют Вологодскую область.

Если Кожевников говорил об успехах машиностроителей, то главе Ассоциации машиностроительных предприятий региона Василию Галюку выпало рассказывать о проблемах. И их оказалось едва ли не больше, чем достижений.

Это и огромный износ основных фондов, и отсутствие средств на модернизацию (своих нет из-за низкой рентабельности, а банки не дают кредитов), и кадровая проблема — в регионе острый дефицит квалифицированных рабочих и инженеров. Поголовная бедность машиностроительных предприятий имеет тенденцию к воспроизводству, считает Галюк: низкий уровень инвестиций в новые разработки и инновации выливается в отсутствие новых продуктов, — отрасль теряет конкурентоспособность.

И пока, по словам руководителя Ассоциации, главная надежда машиностроителей Вологды — на «Северсталь», благодаря заказам которой сегодня остаются на плаву многие машиностроительные предприятия — кто на четверть своей загрузке, а кто — на все 99%.

Волшебный голос «Северстали»

Естественно, что машиностроители, собравшиеся в четверг на Череповецком металлургическом комбинате, ждали, что в ответ на их жалобы скажет хозяин (в буквальном смысле) мероприятия.

И Вадим Германов, который по совместительству является еще и президентом регионального СПП, ожиданий не обманул.

Он обозначил как парадокс ситуацию, когда «Северсталь», остро нуждающаяся в стратегических партнерах-машиностроителях из своего региона, фактически ничего или очень мало знает о возможностях предприятий этой отрасли Вологодской области. Настоящими открытиями для себя Германов назвал такие вологодские компании, как АО «Ротор» или ООО «Автоспецмаш», которые с недавних пор стали основными поставщиками «Северстали».

Но и теперь лишь 15% оборудования, необходимого «Северстали» производится в Вологодской области. А нужно металлургам на несколько порядков больше всего — от элементарного крепежа до сложного конвейерного оборудования, грузозахватных приспособлений, разного рода металлоконструкций...

В планах компании, заявил Вадим Германов, долгосрочные планы большой модернизации оборудования

на многие «десятки миллиардов рублей». И «Северсталь» приглашает машиностроительные компании Вологодской области осваивать эти средства. Ей это выгодно — логистически и финансово.

В этот день гендиректор «стального» дивизиона «Северстали» фактически предложил землякам-машиностроителям оферту.

Большую и соблазнительную. Германов пообещал будущим партнёрам гарантии стопроцентной загрузки, вдвое сокращённую отсрочку платежа за готовое оборудование, систему скидок, возможность работать на давальческом металле.

Олег Кувшинников с готовностью поддержал инициативу металлургов. Теперь остаётся только ждать новых контрактов.

*Налоговая нагрузка — отношение начисленных налогов к выручке предприятия.

Генеральный директор «Северсталь Менеджмент» о новых подходах к производству и маркетингу

metallinfo.ru_16.06.2017

«Северсталь» зарекомендовала себя как инновационная металлургическая компания: она развивает agile, диджитализацию и продает сталь в интернет-магазине. В интервью «Известиям» генеральный директор управляющей компании «Северсталь» — «Северсталь Менеджмент» — Александр Шевелев рассказал о том, как новые технологии помогают развивать традиционное сырьевое производство.

— Вы возглавляете компанию всего полгода. Можно ли говорить о каких-то достижениях за это время?

— Я начал работу в должности генерального директора «Северсталь Менеджмент» в декабре 2016 года. Передо мной не стояла задача кардинально менять стратегию, потому что она доказала свою эффективность. Ожидания по финансовым показателям 2017 года достаточно оптимистичные. Как минимум, этот год будет не хуже 2016-го. Наши прогнозы и прогнозы отраслевых аналитиков о росте спроса на сталь в пределах 1–1,5% сбываются, мы рассчитываем, что растущий тренд сохранится, и это отразится на финансовых результатах компаний металлургического сектора.

Мы постоянно занимаемся проектами повышения эффективности производства. За последнее время мы развернули множество инициатив, связанных с повышением клиентоориентированности. Есть серьезные изменения в качестве нашей продукции. Мы сформировали специальные команды «решателей», которые позволяют не дожидаться претензий от клиентов, а реагировать на любые замечания, более того, предвосхищать вопросы, связанные с качеством нашей продукции и сервисов.

Мы развернули экспертную сеть, которая охватывает все больше направлений деятельности нашей компании, эффективно используем возможности, которые открывают перед нами новые технологии. Используем новые подходы: такие, как agile, например, инструменты диджитализации. Сегодня у нас больше 10 проектов, связанных с обработкой «больших данных» — и это только начало.

— Ваша компания первой запустила интернет-магазин для продажи стали. Сколько составят продажи по итогам этого года?

— Покупка такой продукции «в несколько кликов» — это новое явление не только для России, но и для мировой металлургической отрасли. Отличие нашего магазина от тех аналогов, которые уже в мире существуют, — в комплексности решения. Наша платформа позволяет покупать широкий спектр продукции как со склада, так и на заказ, просто и быстро оформить все документы, рассчитать цену с учетом всех факторов, в том числе стоимости доставки, и многое другое. Клиент может буквально в 5 кликов выбрать продукцию, увидеть ее стоимость и понять, когда она будет доставлена. Кроме того, уже сейчас он может увидеть, на каком этапе производства находится его заказ.

При этом мы продолжаем расширять функциональность платформы — только за последние месяцы появилась возможность управления консигнационными запасами, участия в аукционах на продажу различной продукции, а также сервис по управлению претензиями. В 2017 году через наш магазин уже размещено около 300 тыс. тонн металлопроката, и мы ожидаем, что в целом за год мы продадим не менее 1 млн тонн с использованием интернет-платформы, а в 2018 году — не менее 3,5 млн тонн, это около половины наших продаж в Россию.

— Не планируете привлечь другие компании для создания общего интернет-магазина?

— Не в настоящее время. Сегодня в мире существуют площадки, которые представляют, сравнивают предложения разных компаний. Но у нас другое решение: там продукт позволяет выбрать лучшее место покупки, а мы предлагаем наиболее полный комплекс услуг: возможность покупки со склада и под заказ, подбор оптимального продукта и его объема, совершение сделки, трекинг заказа. Клиенты могут оставлять замечания, пожелания и быть уверенными, что они будут рассмотрены в кратчайшие сроки. Наша задача на этом этапе — предложить различным категориям потребителей самый лучший сервис как с точки зрения функциональности, так и по удобству использования.

— Ожидаете увеличения количества клиентов в связи с этой новой технологией?

— Да, и это уже происходит. Но все же главная задача — вывести качество обслуживания потребителей на новый уровень.

— Как сейчас в компании проходит процесс импортозамещения?

— Для «Северстали» это двусторонний процесс. Во-первых, мы производим как металлопрокат, так и изделия из него. Например, один из новых продуктов — хладостойкая криогенная сталь для перевозки и хранения СПГ — сжиженного природного газа. Еще производим диффузионно-легированные порошки как сырье для порошковой металлургии, которое, как мы рассчитываем, будет очень востребовано в автомобилестроении, нефтегазовой отрасли. Оно тоже замещает импортные аналоги, причем по характеристикам превосходит многие из них, оставаясь конкурентоспособным по цене. Кроме этого мы производим в рамках импортозамещения сложные канаты, крепежные изделия, и многое другое.

Во-вторых, при размещении заказов на ремонт, реализации инвестиционных проектов мы обязательно стараемся привлекать отечественных производителей. Поскольку у нас сложная технологичная отрасль, мы смотрим прежде всего на качество предложения, а не только на цену. Когда мы видим, что российские аналоги могут конкурировать по качественным характеристикам и цене, естественно, мы принимаем решения в их пользу. В 2016 году целевая работа по поиску и привлечению отечественных производителей позволила сэкономить компании больше 350 млн рублей. В нашем домашнем регионе — Вологодская область — мы активно привлекаем местных производителей, прежде всего средний и малый бизнес. Только в 2016 году «Северсталь» закупила у малого и среднего местного предпринимательства продукции на сумму более 15 млрд рублей.

Почему я говорю конкретно про этот регион? Там у нас есть возможность осуществлять закупки с помощью электронной базы данных, поэтому мы для себя подвели итоги и убедились, что существенную долю товарно-материальных ценностей и услуг мы уже покупаем у локального малого и среднего бизнеса, что позволяет развивать предпринимательскую среду в регионах нашего присутствия.

— Эти проекты вы начали развивать на волне импортозамещения?

— Эти проекты развиваются в компании очень органично, потому что мы видим дополнительный рынок продаж и рынок продаж изделий с высокой добавленной стоимостью, что полностью соответствует нашей стратегии. Нельзя сказать, что объявленная программа импортозамещения нас как-то подстегнула — мы и так этим активно занимались, но это органично совпало с общим курсом на импортозамещение. Мне кажется также, что девальвация национальной валюты в 2014-2015 годах оказала влияние на более активное замещение продуктов, потому что это стало выгоднее нашим потребителям.

А что касается закупок у малого бизнеса в Череповце, то много лет назад мы создали там бизнес-инкубатор, так называемое Агентство городского развития, которое способствовало созданию предпринимательской среды. При грамотных действиях местных властей, которые не мешают бизнесу развиваться, в Вологодской области сегодня низкий уровень безработицы. Люди, которые уходят из «Северстали», потому что программа оптимизации продолжается, находят работу в малом и среднем бизнесе. Это само собой развивающееся явление.

— «Северсталь» недавно продала итальянскую компанию. Не планируется еще каких-то сделок по продаже иностранных активов?

— Сделка с Redaelli — небольшая в масштабах «Северстали». Это никак не связано с отношениями между странами — только бизнес. Компания «Северсталь» получила хорошее предложение, интересное с точки зрения цены. С другой стороны, этот бизнес не является корневым бизнесом компании. Актив достаточно небольшой,

синергия с российскими активами либо практически отсутствует, либо она весьма незначительна. Поэтому такое решение было принято. Здесь нет никакой политической подоплеки. Redaelli работала в «Северстали» много лет. Мы за это время сумели реализовать преимущества совместной работы. Это и переключение определенных технологических решений на российские канатные заводы, обучение наших специалистов, выход на европейские рынки с нашим продуктом, развитие дистрибуции канатов под собственным брендом и многое другое.

Зарубежные активы у нас остаются. Это небольшие элементы нашей дистрибьюторской сети «Северсталь-Дистрибуция». Это металлоцентры в Латвии, Польше. Они эффективно работают и органично вписываются в нашу стратегию. По ним никаких решений в ближайшее время не ожидается.

— Может быть, наоборот, для компании интересны иностранные активы?

— «Северсталь» всегда открыта новым возможностям. Если мы видим возможности для компании в приобретении активов, которые будут логично вписываться в нашу стратегию и добавлять стоимость «Северстали», такие сделки готовы рассматривать. В то же время сегодня, в условиях перепроизводства в отрасли, мы не видим смысла в существенном расширении своих мощностей, работаем над эффективностью, а не расширением объемов производства. Поэтому в долгосрочной перспективе таких планов нет.

Металлоинвест и ОМК обсудили дальнейшее сотрудничество

metallinfo.ru_15.06.2017

Металлоинвест и Объединенная металлургическая компания провели очередное заседание Координационного совета.

Во встрече приняли участие генеральный директорMetalloinvestа Андрей Варичев, президент ОМК Владимир Маркин, первый заместитель генерального директора - директор по производству Metalloinvestа Андрей Угаров, директор по продажам на внутреннем рынке Metalloinvestа Андрей Просьяник, технический директор Уральской Стали (входит в Metalloinvest) Сергей Зубов, руководитель коммерческого департамента ОМК Эдуард Степанцов, руководитель департамента по развитию активов и инвестициям ОМК Дмитрий Чернышев и другие представители компаний.

В январе 2017 г. Metalloinvest и ОМК объявили о подписании долгосрочного контракта, согласно которому Уральская Сталь будет поставлять на ВМЗ (входит в ОМК) литую заготовку круглого сечения диаметром 455 мм для производства цельнокатаных железнодорожных колес. Специально под этот проект в электросталеплавильном цехе Уральской Стали модернизирована машина непрерывного литья заготовок №1, а на ВМЗ проведена реконструкция заготовительного участка колесопрокатного цеха. Здесь уже начали работу два современных пильных комплекса, которые обеспечивают более высокую производительность и позволяют добиться безупречных геометрических размеров и массы колесных заготовок, что положительно влияет на качество готовой продукции. Промышленные поставки заготовок на ВМЗ начнутся во втором полугодии текущего года, но уже более шести месяцев Уральская Сталь поставляет опытные партии, которые позволили предприятиям-партнерам организовать эффективное взаимодействие в рамках предстоящей работы. На Координационном совете стороны подвели итоги накопленного опыта в ходе такой работы. Также участники совета обсудили перспективы развития стратегического партнерства между компаниями.

Помимо участия в координационном совете, представители Metalloinvestа и Уральской Стали осмотрели современные мощности ВМЗ (Литейно-прокатный комплекс, металлургический комплекс стан-5000 и колесопрокатный цех), а также ознакомились с передовым опытом завода по развитию производственной системы, основанной на принципах максимального сокращения потерь и непрерывного совершенствования процессов.

«ОМК — наш многолетний стратегический партнер. Тесная кооперация позволяет нам гибко реагировать на запросы металлургов ОМК, обеспечивать выпуск продукции, в точности соответствующей требованиям заказчика и гарантировать стабильно высокий уровень сервиса», — подчеркнул генеральный директор Metalloinvestа Андрей Варичев.

«Мы очень признательны коллегам за успешное и продуктивное обсуждение. Для нас очень важно встречаться со стратегическими партнерами, чтобы оперативно решать текущие вопросы и совместно определять вектор для развития. Это дополнительно гарантирует четкую реализацию проектов и стабильно высокое качество нашей

продукции — в данном случае железнодорожных колес», — прокомментировал итоги встречи президент ОМК Владимир Маркин.

«Газпром» планирует в ближайшее время определить маршрут поставок газа в Индию

rns.online_16.06.2017

«Газпром» рассчитывает в ближайшее время определить оптимальный вариант поставок трубопроводного газа в Индию, заявил в интервью телеканалу «Россия 24» заместитель председателя правления компании Александр Медведев.

«Мы проанализировали более десятка различных маршрутов, оставили несколько из них и с учетом возможности делать региональные свопы, вовлечь в этот процесс не только Иран, но и Китай, соседние страны, я не исключаю, что уже довольно быстро мы найдем такое решение, которое позволит начать реализацию этого проекта», — отметил он.

Медведев подчеркнул, что спрос на газ в Индии в будущем будет расти. Он также добавил, что компания будет поставлять в Индию и сжиженный природный газ (СПГ).

УФАС оштрафовала «дочку» «Газпрома» на 140 млн рублей

rns.online_16.06.2017

УФАС Республики Ингушетия выписало компании «Газпром межрегионгаз Пятигорск» пять штрафов на сумму более 140 млн руб. за ущемление интересов субъектов малого предпринимательства, сообщает пресс-служба ведомства.

«Газоснабжающей организацией при проведении проверок газового оборудования заявителей составлялись не соответствующие действительности акты проверки узлов учета газа, вследствие чего потребителям начислялась значительная по сумме задолженность», — говорится в сообщении.

Как отметил руководитель регионального УФАС Батыр Точиев, сумма данного штрафа оказалась значительной из-за того, что за злоупотребление доминирующим положением законодателем предусмотрены оборотные штрафы.

«Это в первую очередь связано с тем, что субъект естественной монополии в силу своего положения на рынке может отрицательно влиять на состояние конкуренции, как в данном случае», — добавил он.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Слить солярку: Европа объявила войну дизельным автомобилям

ria.ru_16.06.2017

В 1990 году доля дизельных автомобилей в Европе не дотягивала до 14%, но всего за каких-то 15 лет более половины продаж новых машин в Старом Свете стало приходиться на модели с моторами, работающими на "тяжелом" топливе. Маркетинг, стимулирующие меры и налоговые послабления плюс характеристики современных дизельных двигателей сделали свое дело, как вдруг Европа объявила солярке войну.

"От Севильи до Гренады..."

На днях немецкое издание Süddeutsche Zeitung опубликовало интервью с мэром Мюнхена Дитером Райтером, в котором он высказался о грядущем запрете эксплуатации дизельных машин в столице Западной Германии. По словам обер-бургомистра, к такому шагу руководство города подтолкнули "неожиданные и шокирующие" результаты замеров уровня оксидов азота (NOx). Ограничения планируется ввести для всех автомобилей, не соответствующих экологическому классу Евро-6, из-за чего, по предварительным подсчетам, пострадают от 130 до 170 тысяч немецких автовладельцев.

Чуть ранее о введении ограничений для машин на "тяжелом" топливе, выпущенных до 2015 года, сообщили власти Штутгарта. Начиная со следующего года там планируют ввести запрет на их эксплуатацию по определенным дням. По данным опроса издания Handelsblatt, такие крупные города, как Берлин, Кельн и Гамбург, также готовы сказать нет дизельному автопрому. Несмотря на общее увеличение продаж легковых транспортных средств в Германии, спрос на новые дизельные автомобили в стране падает: от них начали отказываться даже корпоративные автопарки — главные приверженцы моторов такого типа.

Власти Лондона также решили избавиться от автомобилей, работающих на солярке. С апреля в Вестминстере, одном из самых загрязненных районов британской столицы, стоимость парковки для нерезидентов на дизельных машинах увеличилась на 50%. Вскоре им запретят въезд в центр города, а тех, кого за покупку дизельных автомобилей лондонские власти ранее поощряли, теперь собираются облагать дополнительным транспортным налогом. Компенсацию нынешний мэр Садик Хан предлагает теперь выплачивать тем владельцам старых дизельных моделей, которые согласились на замену транспортного средства на новое с более экологичным типом двигателя.

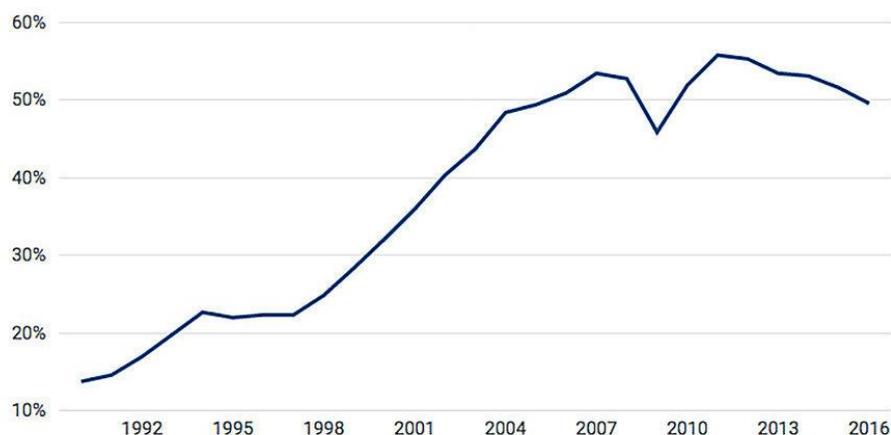
В 2016 году на международной конференции в Мексике мэры Парижа, Мадрида, Афин и Мехико подписали соглашение, согласно которому к 2025 году эти города полностью избавят от легковых и грузовых дизельных машин. Власти столицы Франции, как и их коллеги из Лондона, ранее также всячески стимулировали покупку дизелей, а теперь готовы раздавать по 10 тысяч евро каждому, кто сменит их на электрокар или гибрид.

Власти столицы Норвегии запретили въезжать в центр города дизельным автомобилям с шести часов утра до 22 часов вечера. Штраф за неисполнение — 1,5 тысячи норвежских крон (примерно 10 тысяч рублей). Антидизельные меры введены или планируются в ближайшее время в крупных городах Голландии и Дании.

Если хочешь быть здоров

Все эти меры оказывают влияние на индустрию и побуждают европейцев менять свое мировоззрение. Доля машин на "тяжелом" топливе начала снижаться в 2011 году и с тех пор медленно, но верно падает, однако до сих пор остается высокой. По данным Ассоциации европейских производителей автомобилей (ACEA) за 2016 год, почти половина купленных в Европе автомобилей (49,5%) были оснащены дизельными двигателями.

Некоторые европейские политики уже поставили крест на индустрии. "Дизельные автомобили исчезнут гораздо быстрее, чем мы можем ожидать", — заявила в апреле Эльжбета Беньковска, еврокомиссар по вопросам внутреннего рынка, промышленности, предпринимательства и малых и средних предприятий. Свою речь она произнесла во время заседания Еврокомиссии, на котором обсуждались меры по усилению контроля за автопроизводителями в части вредных выбросов. Поводом для подобных встреч уже который год служит Дизельгейт — скандал вокруг концерна Volkswagen AG о фальсификации данных о расходе топлива и уровне вредных выбросов в атмосферу.



Продажи дизельных автомобилей в Западной Европе

Однако и без Дизельгейта у моторов на "тяжелом" топливе полно противников. Согласно различным исследованиям, по сравнению с бензиновыми моторами дизели выбрасывают в атмосферу в несколько раз больше NOx и твердых частиц сажи, которые становятся причиной возникновения аллергии, диабета, инфарктов, инсультов и развития раковых заболеваний.

Кому это выгодно?

За последние годы европейские автопроизводители довели характеристики дизельных автомобилей до такого уровня, что теперь они ничем не уступают бензиновым моторам, а по многим параметрам превосходят их. Главной особенностью машин с такими моторами всегда был более низкий расход топлива и невероятная тяга, позволяющая использовать эти агрегаты на коммерческом транспорте, перевозящем тяжелые грузы. Однако теперь индустрия потихоньку смещается в сторону электромобилей, которые также обладают огромным запасом крутящего момента, дешевы в эксплуатации для коммерческих компаний и, самое главное, гораздо менее вредны для окружающей среды.

Некоторые обвиняют производителей электрокаров и аккумуляторов в лоббировании своих интересов, но, увы, эти заявления лишены какого-либо здравого смысла. Пока в мире существует только одна более-менее значимая компания, производящая автомобили исключительно на электрической тяге, — Tesla, но, даже объединившись с производителями батарей, она была бы бессильна против мощи автомобильных концернов. Все остальные электрические машины в Европе выпускают те же самые бренды, что делают дизельные: BMW AG, Daimler AG, Volkswagen AG и PSA Peugeot Citroen, которым развитие электрической инфраструктуры и дотационные программы сулят большие прибыли.

Одной из причин нелюбви европейских чиновников к дизельным автомобилям можно считать жесткие экологические требования, разработанные другими европейскими чиновниками. Так, страны Евросоюза обязались исполнять Парижское соглашение по климату, согласно которому к 2050 году одна лишь Германия должна снизить выбросы углекислого газа почти вдвое. Запрет дизелей — хороший способ внести большую лепту в решение этого вопроса.

37 работников АвтоВАЗа получили государственные награды

i-mash.ru_15.06.2017

12 июня 2017 года президент Российской Федерации Владимир Путин подписал указ, согласно которому 37 работников АвтоВАЗа получили государственные награды. Президент отметил весомый вклад награжденных сотрудников в развитие машиностроительной отрасли страны.

Орденом Почета награжден Алексей Владимирович Солодянкин - наладчик автоматических линий и агрегатных станков ПАО "АвтоВАЗ".

Медалью ордена "За заслуги перед Отечеством" 2 степени удостоены:

- директор пресового производства Анатолий Евгеньевич Гришин;
- главный специалист отдела сборочно-кузовного производства Александр Юрьевич Козлов;
- начальник производства дирекции по производственной логистике Сергей Григорьевич Лукьянов;
- директор юридической службы Олег Иванович Орлов;
- директор проекта службы вице-президента по управлению цепочкой поставок Андрей Иванович Романов;

- инженер-технолог Гульфия Фаруковна Хайбуллина;
- наладчик автоматических линий и агрегатных станков Константин Николаевич Хмелевский;
- директор металлургического производства Андрей Федорович Шорохов.

Почетное звание "Заслуженный машиностроитель Российской Федерации" присвоено:

- токарю Аблясову Леониду Владимировичу;
- слесарю -ремонтнику Авдееву Михаилу Анатольевичу;
- главному специалисту отдела службы исполнительного вице-президента по инжинирингу Балыкину

Александр Владимировичу;

- слесарю механосборочных работ Батяйкину Юрию Александровичу;
- главному специалисту службы вице-президента по качеству и удовлетворенности потребителей Брынзе

Екатерине Юрьевне;

- электросварщику на автоматических и полуавтоматических машинах Бунтову Александру Ивановичу;
- водителю-испытателю Велигуре Сергею Михайловичу;
- контролеру кузнечно-прессовых работ Городилову Геннадию Георгиевичу;
- директору дирекции управлению делами Гуськову Владимиру Викторовичу;
- наладчику автоматических линий агрегатных станков Демченко Олегу Владимировичу;
- главному специалисту отдела локального инжиниринга Древинскому Виталию Юрьевичу;
- слесарю-ремонтнику Дугушеву Александру Степановичу;

- наладчику литейных машин Еремкину Владимиру Федоровичу;
- электрогазосварщику Карасеву Александру Вячеславовичу;
- инженеру-электронику сборочно-кузовного производства Кашелкину Александру Сергеевичу;
- главному специалисту отдела Колпакову Алексею Юрьевичу;
- ведущему инженеру-электронику Конанчуку Сергею Геннадьевичу; наладчику станков манипуляторов программным управлением Корнилову Федору Александровичу;
- директору дирекции по инженерно-технологическому обеспечению - главному инженеру Максименко Николаю Николаевичу;
- наладчику станков и манипуляторов с программным управлением Марченкову Александру Владимировичу;
- электромеханику по средствам автоматизации и приборам технологического оборудования Михееву Владимиру Ивановичу;
- наладчику автоматов и полуавтоматов Никитину Николаю Акимовичу;
- директору производства двигателей Сверчкову Александру Викторовичу;
- вице-президенту по производству автомобилей Строкову Николаю Никифоровичу; наладчику машин автоматических линий по производству изделий из пластмасс Тихонову Леониду Вячеславовичу;
- главному специалисту производства шасси Фадееву Юрию Владимировичу;
- главному специалисту отдела службы вице-президента по персоналу и социальной политике Христенко Виктору Борисовичу;
- штамповщику Чувилину Сергею Владимировичу.

Volkswagen Group Rus и «Группа ГАЗ» расширяют сотрудничество

i-mash.ru_16.06.2017

Volkswagen Group Rus и «Группа ГАЗ», входящая в состав корпорации «Русские машины», объединяющей машиностроительные активы группы «Базовый Элемент», подписали соглашения о сотрудничестве в трех областях.

Подписание официальных документов состоялось в Нижнем Новгороде в присутствии губернатора Нижегородской области Валерия Шанцева. По видеоконференцсвязи из г. Москвы участников мероприятия приветствовал министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

В рамках продления соглашения о контрактном производстве Volkswagen Group Rus и «Группа ГАЗ» расширят совместный проект по производству автомобилей Volkswagen и SKODA на Горьковском автомобильном заводе и откроют новые возможности развития модельного ряда. Маркус Озегович, генеральный директор Volkswagen Group Rus, и Вадим Сорокин, президент «Группы ГАЗ», подписали соглашение, в рамках которого совместный проект продлен до 2025 года, определены варианты моделей для производства в Нижнем Новгороде и намечены планы адаптации производственных мощностей Горьковского автомобильного завода для запуска новых моделей для Volkswagen Group Rus.

В настоящее время максимальный ежегодный объем контрактного производства Горьковского автомобильного завода в рамках сотрудничества с Volkswagen Group Rus составляет около 132 000 легковых автомобилей. Общая сумма инвестиций в оборудование и инфраструктуру – 300 млн. евро.

Также подразделение Volkswagen Truck & Bus и «Группа ГАЗ» подписали соглашение о намерениях, в рамках которого компании рассмотрят возможности для долгосрочного стратегического партнерства. Основной упор будет сделан на поставку и совместную сборку автокомпонентов, а также на разработку концепций совместных продуктов.

Подразделение Volkswagen Truck & Bus, в которое входят марки MAN, Scania и Volkswagen Caminhões e Ônibus, и «Группа ГАЗ», являющаяся крупнейшим российским производителем легкого, среднего и тяжелого коммерческого транспорта, уже имеют многолетний опыт сотрудничества в автобусной сфере. Теперь эти доверительные отношения станут основой для расширения взаимовыгодного партнерства. Подразделение Volkswagen Truck & Bus располагает широким пакетом технологических разработок, а также обширной международной дилерской сетью. Преимуществом «Группы ГАЗ», крупнейшего в России производителя коммерческого транспорта и автобусов, является отличное знание внутреннего рынка и развитую производственную и сбытовую инфраструктуру.

После церемонии подписания состоялось совещание, посвященное дальнейшим перспективам сотрудничества Volkswagen Group Rus и «Группы ГАЗ, в котором по видеоконференцсвязи приняли участие министр Денис Мантуров и заместитель министра Александр Морозов.

Продажи «АвтоВАЗа» в ЕС в мае упали на 2,6%

rns.online_16.06.2017

Продажи автомобилей Lada в странах Евросоюза в мае 2017 года упали на 2,6% — до 448 автомобилей, сообщила Европейская ассоциация производителей автомобилей (ACEA).

Это первый месяц падения в этом году. Предыдущие месяцы продажи росли более чем на 10%. За пять месяцев продажи выросли на 36,1% — до 1,98 тыс. штук.

«АвтоВАЗ» в 2017 году планирует увеличить экспорт на 50%, отмечал ранее президент предприятия Николая Мор. В этом году в Европе начались продажи Lada Vesta: с февраля — в Германии и Венгрии, с марта — в Австрии и Болгарии.

KIA представила эскизы нового KIA Rio для России

autostat.ru_16.06.2017



Компания KIA Motors Rus представила первые официальные эскизы нового поколения KIA Rio для российского рынка. Главная новинка года от KIA поступит в продажу в России в третьем квартале 2017 года, сообщает пресс-служба KIA Motors Rus.

Как отмечается, четвертое поколение KIA Rio для российского рынка будет серьезно отличаться от своего предшественника с точки зрения стилистики. Это абсолютно новый, современный и даже футуристичный в некоторых ракурсах автомобиль. Выразительные линии, стремительный силуэт с удлиненным капотом, необычные для данного сегмента дизайнерские решения формируют престижный и запоминающийся образ.

Напомним, производство текущего, третьего поколения KIA Rio началось в Санкт-Петербурге в августе 2011 года. С момента запуска на KIA Rio остановили свой выбор более полумиллиона россиян. А начиная со второго полугодия 2016 года KIA Rio является абсолютным бестселлером российского рынка среди всех брендов.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

Медведев поручил улучшить технические показатели самолетов SSJ-100 до мирового уровня

rns.online_16.06.2017

Премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил Минпромторгу, Минтрансу, Росавиации, Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) совместно с «Аэрофлотом» довести технические показатели исправности и налета самолетов SSJ-100 до мирового уровня, сообщает пресс-служба правительства. Решение принято по итогам совещания в Ульяновске 7 июня 2017 года.

«Минпромторгу России (Д. В. Мантурову), Минтрансу России (М. Ю. Соколову), Росавиации (А. В. Нерадько), ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (Ю. Б. Слюсарю) совместно с ПАО "Аэрофлот — российские авиалинии" и другими авиакомпаниями разработать и утвердить комплекс мер по повышению исправности и увеличению налета самолетов "Сухой Суперджет 100" до показателей, соответствующих мировому уровню», — говорится в тексте поручения.

О результатах работы необходимо доложить правительству в августе 2017 года, отмечается в сообщении.

ОДК создает в Перми центр специализации по комплексным системам автоматического управления двигателями

i-mash.ru_15.06.2017

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в госкорпорацию "Ростех") одобрила инвестиционную программу объемом свыше 5 миллиардов рублей, направленную на создание в рамках стратегии авиационного кластера "Ростеха" на базе пермского АО "ОДК-СТАР" центра специализации по разработке и производству комплексных систем автоматического управления (САУ) газотурбинных двигателей авиационного, морского и промышленного применения.

Проект рассчитан на срок от 2017 до 2025 года. Реализация инвестпрограммы будет обеспечена за счет собственных средств АО "ОДК-СТАР" (41,9%), инвестиционных кредитов (53,4%) и средств облигационного займа АО "ОДК" (4,7%). Инвестиции будут, в частности, направлены на приобретение оборудования, развитие инфраструктуры, обучение персонала, покупку программного обеспечения.

"В рамках реализации данного проекта мы планируем увеличить количество серийно изготавливаемых САУ газотурбинных двигателей, будем поддерживать и развивать ключевые компетенции по разработке серийных и перспективных САУ ГТД, наращивать научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, - говорит управляющий директор АО "ОДК-СТАР" Сергей Остапенко. - В планах также сократить цикл изготовления серийной продукции, обеспечить рост производительности труда к 2025 году в два раза и сохранить рентабельность производства по чистой прибыли на прежнем уровне - в районе 10%".

Первый этап проекта технического перевооружения и модернизации предприятия будет запущен уже летом 2017 года.

Президент поведал о нехватке денег на развитие самолета на базе Ил-114

i-mash.ru_15.06.2017

Владимир Путин в ходе Прямой линии рассказал о своем сожалении, что у правительства не оказалось денег для развития самолета на базе Ил-114.

"Идет работа по локализации маленьких современных самолетов, хорошо себя зарекомендовавших на рынке", - сказал Владимир Путин.

Также президент добавил, планируется выделить деньги на восстановление производства Ил-114. "В правительстве пока не нашлось денег, чтобы выделить на развитие производства", - сказал господин Путин. "Мы нашли возможность с "Роснефтегазом". Самолет будет производиться в Подмосковье. Я почти уверен, что мы это сделаем", - подытожил Владимир Путин.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

Путин назвал главной задачей ЦБ обеспечение стабильности рубля

rns.online_16.06.2017

Президент России Владимир Путин надеется, что ЦБ будет аккуратно двигаться в направлении дальнейшего снижения ключевой ставки. При этом главной задачей регулятора является обеспечение стабильности курса национальной валюты. Об этом глава государства рассказал в ходе ежегодной «Прямой линии».

«Я очень рассчитываю на то, что Центральный банк и дальше будет так аккуратно действовать, но будет действовать в направлении снижения ключевой ставки», — сказал Путин.

Он пояснил, что действия ЦБ направлены на стабилизацию курса рубля в условиях зависимости экономики от цен на нефть.

«Ведь почему Центральный банк осторожничает? Вот смотрите: у нас, к сожалению, до сих пор, наша экономика до сих пор зависит от продаж углеводородного сырья — нефти и газа. Цена газа от цены нефти зависит, так она у нас считается по формуле. Вот у нас была она, совсем недавно подросла выше \$50, а сегодня уже \$48, по моему. И Центральный банк исходит из чего? Что если она сдвинется в другую сторону, в меньшую сторону, тогда ему не придется корректировать... эту ключевую ставку резко. Потому что главное для нас сегодня даже не вот эта ключевая ставка, а главное, чтобы она резко не менялась. Стабильность национальной валюты, стабильность рубля нам нужно обеспечить. И в этом смысле Центральный банк действует очень аккуратно. Можно его критиковать, можно не критиковать, я просто пытаюсь объяснить логику поведения Центрального банка», — добавил президент.

Завтра состоится опорное заседание совета директоров ЦБ, на котором будет рассмотрен вопрос снижения ключевой ставки. В этом году регулятор дважды снижал ставку, сейчас она составляет 9,25%.

Сбербанк впервые протестировал спецдрон для доставки наличных

ria.ru_16.06.2017

Сбербанк впервые испытал спецдрон (беспилотный летательный аппарат) для доставки наличных, рассказал первый зампред Сбербанка Лев Хасис.

"Важный день в жизни инкассации Сбербанка. Сегодня впервые наш спецдрон в рамках пилотного проекта осуществил реальную успешную доставку наличных денег из кассового центра до инкассаторского автомобиля со скоростью около 180 километров в час", — написал Хасис на своей странице в [Facebook](#).

По его словам, дрон пролетел около десяти километров. "Будем продолжать испытания", — добавил Хасис. В конце мая зампред Сбербанка Станислав Кузнецов рассказал журналистам, что в Татарстане летом может начаться эксперимент по доставке наличности в отделения дронами, несмотря на существующие сейчас некоторые законодательные ограничения.

ФНС в I квартале доначислила в бюджет налоги на 111 млрд рублей

rns.online_16.06.2017

Федеральная налоговая служба (ФНС) за I квартал 2017 года доначислила в бюджет налоги на 111 млрд руб., сообщили RNS в пресс-службе ведомства. Больше половины доначислений произведено по налогу на добавленную стоимость.

«За I квартал 2017 года по результатам контрольной работы в бюджетную систему Российской Федерации дополнительно начислено 111 млрд руб. Из общей суммы доначисленных платежей по результатам налоговых проверок основные доначисления произведены по налогу на добавленную стоимость — 56 млрд руб. (50,5%)», — сообщили в ФНС.

Всего в I квартале в бюджет поступило администрируемых ФНС налогов на 5,4 трлн руб. Из них 851,2 млн руб. — налог на прибыль организаций, 854,8 млрд руб. — налог на добавленную стоимость, 1,03 трлн руб. — налог на добычу полезных ископаемых.

За 2016 год по результатам выездных и камеральных налоговых проверок ФНС доначислила налоги на 452,5 млрд руб. Общий объем начислений вырос на 31,6%. Лидером по объемам доначислений также был НДС — 209,4 млрд руб. (46%), на втором месте был налог на прибыль — 135,5 млрд руб. (29,8%).

В ВШЭ не видят перспектив ускорения роста экономической активности в России

rns.online_16.06.2017

Перспективы ускорения роста экономической активности России пока не очевидны, считает заведующий Центром анализа социальных программ и рисков ВШЭ Сергей Смирнов.

«В мае 2017 года Сводный опережающий индекс (СОИ) снизился до 1,4%, но остался в положительной области, предвещая тем самым слабopоложительную динамику. Перспектива ускорения роста пока никак не просматривается», — подчеркнул Смирнов в своей заметке в очередном выпуске бюллетеня «Комментарии о государстве и бизнесе».

Он отметил, что надеяться на быстрый рост экономической активности трудно из-за «явного прекращения роста нефтяных цен и фондовых индексов». Кроме того, он указал на то, что внутренний спрос остается слабым, а динамика новых заказов и уровень запасов готовой продукции «дают разнонаправленные сигналы».

«По мере того как будет сходить на нет "эффект базы", возникший из-за низкого (кризисного) уровня нефтяных цен и цен на российские акции в начале 2016 года, СОИ тоже будет снижаться, указывая на замедление и без того не слишком высоких темпов роста. Впрочем, вхождения СОИ в отрицательную область, означающего появление риска нового спада, мы тоже пока не ожидаем», — добавил Смирнов.