

СЕРИЯ «НА СТОЛ РУКОВОДИТЕЛЮ!»

МАШИНОСТРОЕНИЕ В РОССИИ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Выпуск №16 (965)
8-14 апреля 2013 г.

**СОБЫТИЯ
НЕДЕЛИ**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОНЬЮНКТУРА**

**НОВОСТИ
КОМПАНИЙ**



Всероссийский
научно-исследовательский
институт потребительского
рынка и маркетинга



Главный редактор

Фролов И.Н.

Выпускающий редактор

Саяпин А.А.

Верстка

Беляков Д.А.

Адрес редакции:

101000, Москва

Архангельский пер., д. 3

стр. 1

Телефон отдела подписки

(495) 748-08-09

Электронная почта

mail@cpkr.ru

Мониторинг охватывает более 5000 печатных и электронных СМИ. Составители берут на себя ответственность за отбор и использование конкретных материалов СМИ исходя из критериев их социально-политической и экономической значимости, авторской оригинальности и новизны, а также представительности различных точек зрения.

© ВНИИПРИМ

© ЦПКР-медиа

СОДЕРЖАНИЕ

СОБЫТИЕ НЕДЕЛИ	4
Перспективы развития космической отрасли	4
СОСТОЯНИЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ В ЦЕЛОМ	8
Государственное регулирование.....	8
Тенденции развития отрасли.....	11
Машиностроение в регионах.....	13
Машиностроение и финансовый рынок.....	17
Международное сотрудничество.....	18
Судебные разбирательства.....	19
Персоналии: отставки и назначения	19
ПОЛОЖЕНИЕ В ОТДЕЛЬНЫХ ОТРАСЛЯХ	24
Энергетическое машиностроение	24
Транспортное машиностроение	24
• Автостроение	24
• Авиастроение.....	29
• Локомотивостроение и вагоностроение.....	30
Ракетно-космическая промышленность	32
ОПК	34
Тракторное и сельскохозяйственное машиностроение	37
Точное машиностроение	37
Станкостроение.....	39
НОВОСТИ ЗАРУБЕЖНЫХ РЫНКОВ	45
ПРИЛОЖЕНИЕ	48
Указатель упоминаемых предприятий и организаций.....	48

СОБЫТИЕ НЕДЕЛИ

Перспективы развития космической отрасли

Хроника событий:

12 апреля - президент РФ Владимир Путин провел совещание на тему развития космической отрасли в Благовещенске.

Владимир Путин раскритиковал космическую отрасль

Праздничный день начался позитивно: Владимир Путин проинспектировал стройку космодрома «Восточный» и остался доволен – отставания от графика нет. Что для подобных строек века в России вообще-то не характерно. Первый пуск ракеты-носителя с космодрома, несущего нам «космическую независимость», планируется на конец 2015 года. А первый запуск пилотируемого космического корабля - на 2018-ый. Прямо со стройки президент вышел на связь с экипажем МКС, состоящим из наших космонавтов, а также американских и канадских астронавтов. И уверил их в российско-американской дружбе в безвоздушном пространстве. Но на этом праздник как будто закончился, и начались суровые будни. А именно сеанс разоблачения сомнительных достижений РФ в освоении космоса, устроенный в Благовещенске.

Путин заметил, что в эту по-прежнему приоритетную отрасль мы вбухиваем огромное количество денег. В 2013 году финансирование космических программ России составит около 181 млрд рублей. Всего с 2013 по 2020 годы в космос будет «отправлено» порядка 1 трлн 600 млрд рублей. «По общему объему выделяемых средств мы занимаем третье место в мире после США и Объединенной Европы, а по среднегодовым темпам роста госфинансирования таких программ опережаем ведущие космические державы почти в пять раз», - сообщил глава государства. Но деньги, как известно, решают далеко не все. Особенно почему-то в России.

Перечислял Путин долго. По его словам, РФ слишком увлеклась пилотируемыми проектами, расходуя на них от 40 до 58% бюджета космической программы - часто в ущерб другим направлениям. В итоге в загоне оказалось освоение глубокого космоса, дистанционное зондирование Земли, системы персональной спутниковой связи, ретрансляции и спасения объектов, терпящих бедствие. При этом значительная часть ракетно-космического оборудования России устарела, а более 80% используемой электронной компонентной базы производится за рубежом. Уступаем также в группировке аппаратов на орбите, нуждаемся в новых ракетносителях.

Стимулов для развития отрасли нет, приговорил ВВП. Причастные к космосу чиновники постарались вернуть всем праздничное настроение и рассказали о масштабных планах. Дмитрий Рогозин, «забыв» о президентской критике по поводу переизбытка пилотируемых проектов, поведал о грядущих полетах на Марс. Перво-наперво - разработка ракеты-носителя с грузоподъемностью 130-180 тонн, а также мощных межпланетных буксиров, уточнил Рогозин. Также он помечтал о рынке космических услуг. *Но в основном выступление чиновника было выдержано в духе подготовки к «звездным войнам».* «Предусмотрено развитие группировки космических аппаратов Системы предупреждения о ракетном нападении, космических аппаратов оптико-электронной и радиоэлектронной разведки, - перечислял Рогозин. - Будет создана единая система свя-

зи, система боевого управления нового поколения, будет создан потенциал для противодействия возможным угрозам из космоса». Это – на случай «применения другими странами оружия в космосе и из космоса», пояснил Рогозин.

Дальше судьбы освоения безвоздушного пространства вершились в закрытом режиме. По итогам обсуждения Путин поручил правительству продумать идею создания Министерства космоса (Роскосмос, по Путину, при этом не ликвидируется, а наоборот, усиливается). Впрочем, пресс-секретарь президента Дмитрий Песков позже выразил сомнение в необходимости такой структуры. Чем плодить министерства, лучше повышать эффективность имеющихся ведомств, считает он (*mk.ru, 2013, 13 апреля*).

■ Рогозин рассказал о космических планах до 2030 года

Вице-премьер Рогозин, в свою очередь, пообещал, что до 2030 года в стране будет создан потенциал для противодействия возможным угрозам из космоса. Говоря об оборонных вопросах, которые он курирует, Рогозин также перечислил: «Предусмотрено развитие группировки космических аппаратов Системы предупреждения о ракетном нападении, космических аппаратов оптико-электронной и радиоэлектронной разведки, будет создана единая система связи, система боевого управления нового поколения». Он заверил, что будущие правительственные проекты в космической сфере «будут более прагматичными». «Статус космической державы должен приносить России не только престиж, но и конкретную пользу и материальную выгоду», - подчеркнул вице-премьер.

Он напомнил, что в соответствии с российским законом о космической деятельности подготовлен проект «Основ государственной политики в области космической деятельности до 2030 года и дальнейшую перспективу». Попросив Владимира Путина утвердить этот программный документ, Рогозин рассказал, что проект среди прочего предусматривает формирование перспективного научно-технического задела, в частности, создание средств для пилотируемого полета на Марс. «В первую очередь это - разработка ракеты-носителя с грузоподъемностью 130-180 тонн, а также мощных межпланетных буксиров», - сказал он. Также предусматривается наращивание орбитальных группировок связи, ретрансляции, навигации, дистанционного зондирования Земли, использование уникального потенциала системы ГЛОНАСС, создание автоматических и пилотируемых космических аппаратов для обслуживания на орбите других космических транспортных средств, в том числе для их заправки.

Кстати, *глава Роскосмоса Владимир Поповкин оценил нынешний уровень государственного финансирования космической программы как «достойный, сопоставимый с консолидированным бюджетом Европейского космического агентства».* И отметил, говоря о России: «С таким бюджетом иметь такую слабую орбитальную группировку просто непозволительно». Кроме того, «Основы» предполагают поддержание и развитие объектов наземной инфраструктуры космодромов Плесецк и Байконур, создание и ввод в эксплуатацию тяжелого космического ракетного комплекса «Ангара», создание и ввод объектов космодрома «Восточный», включая строительство космического ракетного комплекса с многоразовой первой ступенью и космического ракетного комплекса сверхтяжелого класса с грузоподъемностью свыше 50 тонн. Кстати, отметим, что «Ангара», как и ряд других проектов из перечисленных на совещании, тоже подверглась серьезной критике экспертов. Более того, пресса писала, что параллельно с ракетой «Ангара», работа над которой ведется уже 20 лет, создавался фактически ее аналог - ракета-носитель «Русь». Чиновники якобы «внезапно» выяснили существова-

ние двух похожих и весьма затратных разработок, после чего от «Руси» было решено отказаться и написать общую «ракетную» концепцию, которой в стране просто не было (NEWSru.com, 2013, 12 апреля).

Правительство рассмотрит закон о госкорпорации «Роскосмос»

Российское космическое агентство направило в правительство проект федерального закона «О государственной корпорации «Роскосмос» (ГК «Роскосмос»). Представленный законопроект отражает идею максимальной концентрации всех функций и возможностей в рамках единой структуры. К полномочиям и функциям госкорпорации законопроект относит разработку госполитики в области космической деятельности, включая подготовку федеральных законов, а также научно-технической, инвестиционной и структурной политики по развитию ракетно-космической промышленности. Эти предложения утверждаются правительством и президентом, после чего корпорация осуществляет их реализацию. Госкорпорации планируется делегировать права на заключение госконтрактов, размещение госзаказа на разработку, производство и поставку космической техники. За ГК «Роскосмос» предлагается закрепить также функции лицензирования, контроля деятельности предприятий и качества их продукции, разработку кадровой политики и подготовку самих кадров.

К функциям госкорпорации проект закона относит и разработку основных документов, регулирующих порядок финансирования отрасли: федеральной космической программы, ФЦП «Глобальная навигационная система» и прочих подобных документов. В качестве органов управления ГК «Роскосмос» предлагаются наблюдательный совет, гендиректор и правление. Высшим органом станет наблюдательный совет, в состав которого войдут девять человек, назначаемых президентом и правительством. Функции набсовета аналогичны тем, что делегированы в советах таких госкорпораций, как «Росатом» и «Ростехнологии»: утверждение направлений деятельности, программы, утверждение годовых отчетов и т.д.

Гендиректор ГК «Роскосмос» будет утверждаться президентом по представлению главы правительства. В распоряжение госкорпорации предлагается передать пакеты акций предприятий ракетно-космической отрасли, находящиеся у государства, а также подчинить ей ФГУПы, находящиеся сейчас в ведении Роскосмоса: это научные учреждения, Центр подготовки космонавтов и ряд других. ГК будет получать акции допэмиссий акций дочерних компаний, осуществляемых в процессе бюджетных инвестиций на модернизацию их производственных мощностей. Через ГК «Роскосмос» планируется проводить все деньги, выделяемые бюджетом на космические программы, - корпорация станет их распределителем и вместе с тем будет аккумулировать прибыль от дочерних структур. Совмещение в едином лице функций заказчика и исполнителя авторы законопроекта предлагают считать «заградительной мерой от проникновения на рынок иностранных конкурентов».

Решения об отчислении дивидендов в бюджет будут приниматься набсоветом. Роскосмос предлагает оставлять в казначействе корпорации от 15% до 25% прибыли ФГУПов и аккумулировать эти средства в фонде развития. Законопроект также предусматривает формирование специальных резервных фондов корпорации, создаваемых за счет отчислений предприятий и организаций. Порядок их расходования будет определять наблюдательный совет ГК. В Роскосмосе считают, что на формирование госкорпорации уйдет два года, при том, что срок создания госкорпорации «Росатом» составлял 3,5 года. Затраты на создание ГК «Роскосмос» оценены всего в 125 млн рублей, из которых 40 млн уйдет на реформирование корпорации изнутри (создание

субхолдингов, разработка системных проектов, программ оптимизации), 70 млн рублей потребуют затраты на организацию деятельности госкорпорации и 15 млн уйдут на разработку системного проекта по созданию госкорпорации.

Затраты на формирование госкорпорации представляются мизерными на фоне выгод, которые авторы законопроекта обозначают как целевые показатели деятельности госкорпорации. Например, количество рабочих мест в производстве ракетно-космической техники с нынешних 67 тыс. к 2020 году сократится до 47 тыс., а к 2030-му - до 27 тыс. При этом объем выручки ракетно-космической промышленности с 334,2 млрд рублей в 2012 году к 2020 году увеличится до 589,2 млрд рублей, а к 2030 году вырастет до 844,2 млрд рублей. На фоне роста выручки качество выпускаемой продукции к 2030 году приблизится к совершенству, утверждают идеологи создания госкорпорации: к названной дате уровень качества, измеряемый в процентах от эталона, составит 99%, при этом сегодняшний показатель качества по аналогичной шкале - ниже 80% (*Известия, 2013, 8 апреля*).

В министерстве считают, что совмещение функций заказчика и исполнителя увеличит риски коррупции и раздувания сметы проектов

Минэкономразвития не поддержало идею создания госкорпорации на основе предприятий ракетно-космической отрасли (ГК «Роскосмос»). В официальном письме, направленном в Российское космическое агентство, замминистра экономического развития Андрей Клепач констатирует, что при обсуждении реформирования ракетно-космической промышленности «Роскосмосом не были представлены обоснованные предложения по решению ее ключевых проблем - технической и технологической отсталости, проблем в области обеспечения качества, кадров, привлечения внебюджетных средств, совершенствования корпоративного управления и реализации инновационных программ» (*Известия, 2013, 10 апреля*).

СОСТОЯНИЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ В ЦЕЛОМ

Государственное регулирование

Дмитрий Медведев ознакомился с процессом производства новой «ГАЗели Next»

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев ознакомился с процессом производства автомобиля «Газель Next» в рамках запуска новой LCV на Горьковском автозаводе («Группа ГАЗ»). «Объем инвестиций (в производство) весьма приличный - около 3 миллиардов рублей. Но самое главное, что это действительно вложение в будущее и само название модели об этом свидетельствует. Надеюсь, что она будет конкурентной», - заявил Медведев на церемонии запуска производства «ГАЗели Next».

В цеху ему показали этапы работы над машиной и подробно рассказали об особенностях и преимуществах новой марки машины. Глава кабинета министров поздравил всех собравшихся с запуском новой модели и вместе с главой набсовета «Базэла» Олегом Дерипаской, председателем группы «ГАЗ» Бу Андерссоном и губернатором области Валерием Шанцевым нажал символическую кнопку начала производства. После этого все они расписались на капоте новой «Газели Next». Медведев отметил, что сама организация производства новой линейки моделей позволит оперативно реагировать на запросы рынка.

«ГАЗ всегда был одним из флагманов нашего российского автопрома и я абсолютно уверен - он им и останется», - сказал Медведев. - Я уверен, что у ваших моделей прекрасное будущее и внутри страны, и, надеюсь, за ее рубежами». Говоря о группе «ГАЗ», премьер-министр отметил, что за последние годы производительность труда на предприятии выросла в четыре раза. И в этом смысле «ГАЗ» «является абсолютным примером» для других отраслей (*РИА Новости, 2013, 9 апреля*).

Автопром РФ не должен лишь собирать иностранные авто, нужны свои технологии

Российский автопром не должен ограничиваться только сборкой иностранных автомобилей, необходимо импортировать самые современные технологии и создавать свои, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на совещании по развитию автомобильной промышленности на среднесрочную перспективу. «Принципиально важно, что мы не должны ограничиваться сборкой, а должны импортировать самые современные технологии и создавать свои технологии. Если в производстве легковых автомашин мы сделали ставку на кооперацию с международными производителями, ведущими, то в грузовом автомобилестроении вполне можем и должны опираться и на собственную инженерную, и на технологическую компетенцию», - сказал Медведев.

Он отметил, что применительно к «ГАЗу» надо сохранять инженерно-технологическую компетенцию. Премьер напомнил, что в настоящее время работа ведется в основном в режиме промышленной сборки. С 2011 года порядок сборки был изменен, и «к шестому году реализации проектов не менее 60% продукции должно быть произведено в России», добавил Медведев. Он отметил, что в январе была утверждена госпрограмма развития промышленности и повышения конкурентоспособности на период до 2020 года. «В ней есть подпрограмма, посвященная автомобильной отрасли... Предлагаю обсудить подход к реализации этого документа и проблемы, существ-

вующие, в том числе, с учетом нашего вступления в ВТО», - добавил Медведев. По его словам, по мнению экспертов, стратегия развития автомобилестроения нуждается в корректировке (*РИА Новости, 2013, 9 апреля*).

Налог для транспорта, использующего газомоторное топливо, надо отменить

Председатель совета директоров ОАО «Русские машины» Зигфрид Вольф предложил властям РФ обнулить ставки транспортного налога для автомобилей, работающих на газомоторном топливе. «Я хотел бы, чтобы правительство и федеральное, и правительства в регионах обнулили ставки транспортного налога для транспорта на КПП (компримированный природный газ) и СПГ (сжиженный природный газ)», - сказал Вольф на совещании по вопросам развития автопрома, которое проводит премьер-министр Дмитрий Медведев. Вольф также отметил, что для перехода значительной части автотранспорта на работу на газомоторном топливе необходимы меры государственной поддержки.

Вольф отметил, что российскому правительству необходимо перенять опыт США и ряда стран Западной Европы, которые стимулируют перевод автотранспорта на газомоторное топливо. «Мы хотели бы, чтобы правительство внесло изменения в Налоговый кодекс, чтобы оно поддерживало наши проекты», - сказал Вольф. Данную точку зрения в ходе совещания также поддержал генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, по словам которого, КАМАЗ в этом году планирует завершить разработки автомобилей, работающих как на сжатом, так и на сжиженном природном газе. Он отметил, что если в 2011 году КАМАЗу удалось продать 140 автомобилей, работающих на газе, то в 2012 объем продаж увеличился до 370 автомобилей, а в текущем году портфель заказов достиг тысячи автомашин.

Когогин также отметил, что большие перспективы мог бы иметь перевод городских автобусов на работу на газомоторном топливе. При этом КАМАЗ готов при закупке более 100 автобусов предоставить бесплатно комплект оборудования для сервисного обслуживания. По его словам, необходимо также принять меры, связанные с прекращением оборота высокосернистого дизельного топлива. «В городах-миллионниках, скорее всего, наверное, нужно принять ограничительные меры вообще по использованию пассажирского и коммунального транспорта, не оборудованного газовым топливом. Это мировая практика», - сказал Когогин (*ИТАР-ТАСС, 2013, 9 апреля*).

Минпромторг предлагает распространить утилизационный сбор на все импортные автомобили, в том числе произведенные в Белоруссии и Казахстане

За все выпускаемые в странах Таможенного союза автомобили при их ввозе в Россию нужно платить утилизационный сбор, считает российский Минпромторг. *Это следует из разработанного министерством законопроекта о внесении изменений в закон «Об отходах производства и потребления» (опубликован на сайте министерства).* Документ отменяет систему гарантий по утилизации автомобилей – таким образом Россия «исполнит свои обязанности члена ВТО по уравниванию в правах отечественных производителей и импортеров». Принятие такого решения потребует ряда мер по сохранению единого рынка автомобилей внутри Таможенного союза, отмечает представитель Евразийской экономической комиссии.

Разработанный Минпромторгом законопроект еще не поступал на согласование в Минэкономразвития, сказал его представитель. Поправки планируется внести на рассмотрение в правительство до конца апреля, говорил на этой неделе министр промышленности и торговли Денис Мантуров (его слова передал «Прайм»). В случае утверждения поправки вступят в силу с 1 июля 2013 г., следует из текста законопроекта. Сбор выплачивают импортеры, а местные автопроизводители вместо этого могут гарантировать утилизацию выпускаемых машин. Базовая ставка для легковых автомобилей – 20 000 руб., для грузовиков и автобусов – 150 000 руб. Продукция автопроизводителей из Белоруссии и Казахстана, которые взяли на себя гарантии по утилизации, сбором при импорте в Россию не облагаются. В прошлом году в Россию из Белоруссии было ввезено более 76 000 машин, по данным «АСМ-холдинга». Для сравнения: из Казахстана в январе – ноябре 2012 г. ввезено менее 40 шт.

Основной автопроизводитель Белоруссии – МАЗ. В 2012 г. он выпустил около 22 854 грузовых автомобилей и более 2000 автобусов. Представители МАЗа и белорусского совета министров на запросы источника не ответили. На российский рынок приходится около 80% всех продаж МАЗа, отмечал в декабре 2012 г. гендиректор «Камаза» Сергей Когогин. Госпакеты МАЗа и «Камаза» могут быть внесены в российско-белорусское СП (условия еще не утверждены). Помешает ли проекту необходимость уплаты сбора при поставках МАЗа в Россию, представитель «Камаза» не стал комментировать. «Переговоры об альянсе продолжаются, и для нас МАЗ остается конкурентом», – замечает он (*Ведомости*, 2013, 11 апреля).

Власти РФ одобрили проект соглашения с США о компенсирующих квотах для автодвигателей

Правительство РФ одобрило проект соглашения с правительством США о торговле между странами узлами и агрегатами моторных транспортных средств, которое касается компенсирующих квот, следует из распоряжения правительства. Целью соглашения между странами является создание механизма, не допускающего снижения импорта из США в РФ узлов и агрегатов после вступления в силу нового инвестиционного режима в автопроме в части промсборки и ввоза автокомпонентов.

Отмечается, что если стоимость импорта регулируемых товаров из США в Россию в течение года, по результатам которого вводится в действие механизм, снижается по сравнению с пороговым показателем, то РФ будет применять ставки ввозных таможенных пошлин к объему импорта. Объем каждой компенсирующей квоты в стоимостном выражении должен соответствовать разнице, выраженной в долларах, между пороговым показателем импорта и объемом импорта из США в РФ.

Россия будет обеспечивать применение квоты в соответствии с ее обязательствами в рамках Марракешского соглашения, учреждающего Всемирную торговую организацию. «С этой целью РФ обеспечит равную размеру компенсируемой квоты долю США в тарифной квоте большего объема, применяемой в соответствии с положениями статьи XIII Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года», – отмечается в документе. Размер компенсирующей квоты будет установлен с учетом развития торговли по всем, кроме двух, тарифным позициям, предусмотренным соглашением.

Компенсирующий механизм начинает действовать на основании одного или двух пороговых показателей: общая стоимость импорта в РФ из США двигателей и общая стоимость прочих узлов и агрегатов. Согласно документу, если сокращение продаж но-

вых легковых автомобилей составило 25%, квота в стоимостном выражении уменьшается на 25%, от 25% до 45% - каждый процент сокращения продаж приводит к сокращению на 3,75% процента. На основании этого расчета, когда сокращение продаж достигает 45% , размер квоты в стоимостном выражении будет равен нулю. Минэкономразвития РФ поручено провести переговоры с американской стороной и по достижении договоренности подписать от имени правительства РФ данное соглашение, внося в случае необходимости изменения, не имеющие принципиального характера (*ПРАЙМ, 2013, 12 апреля*).

Правление Федеральной службы по тарифам утвердило скидки для железнодорожных операторов, которые владеют инновационными вагонами

Льготы будут распространяться на четыре модели универсальных полувагонов и одну модель хоппера, которые производит Тихвинский вагоностроительный завод. Тарифная скидка на использование полувагонов вводится на порожний пробег, она будет зависеть, среди прочего, от дальности перевозки и типа рейса. Ее средний размер для полувагонов будет составлять 15%, для хопперов -- 6%. Вагоностроители неоднократно говорили о необходимости введения льготных тарифов на перевозку при использовании инновационных вагонов для поддержки падающего спроса на вагоны. Заместитель гендиректора крупнейшего отечественного производителя вагонов НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) Андрей Шленский сообщил, что «в ближайшее время» тарифная скидка будет введена и на инновационные вагоны производства УВЗ (*Коммерсантъ, 2013, 11 апреля*).

Тенденции развития отрасли

В I квартале этого года продажи компьютеров в мире рухнули до минимального за последние 20 лет показателя – 76,3 млн.

В I квартале 2013 г. глобальные продажи персональных компьютеров упали по сравнению с уровнем годичной давности на 13,9%, сообщила аналитическая компания IDC. Падение превысило прогноз IDC, несмотря на то, что в марте он уже пересматривался: сначала компания ожидала сокращения поставок на 7,7%, а затем – на 10%. В итоге за квартал на рынок было отгружено компьютеров меньше, чем когда-либо с 1994 г. (до этого IDC вообще не вела статистику по этому рынку). Другая аналитическая компания – Gartner оценила квартальное падение поставок ПК в 11,2%, но это все равно самый серьезный спад с 2001 г. По мнению экспертов Gartner, главная причина – вытеснение традиционных ПК планшетами и смартфонами. В IV квартале 2012 г. в мире было продано, по оценке IDC, 52,5 млн. планшетов – на 22,6 млн. больше, чем годом ранее. Поставки ПК за то же время сократились на 6,1 млн. устройств.

Другой причиной спада на рынке компьютеров вице-президент IDC Боб О’Доннелл называет запуск Windows 8. Ожидалось, что эта операционная система, оптимизированная и под стандартный компьютерный интерфейс, и под сенсорный интерфейс планшетов, поддержит рынок ПК, но эффект оказался обратный. «Рынок ПК стремительно эволюционирует, – отвечает на это представитель Microsoft. – Сегодня под персональным компьютером мы понимаем самые разнообразные формы – от планшетных компьютеров до трансформеров с долгодействующей батареей и моноблоков». За первые несколько месяцев Microsoft продала 60 млн. лицензий Windows 8 – это «сильный

старт», уверен представитель компании. Тем не менее, 11 апреля к 18.30 мск акции Microsoft на бирже NASDAQ упали в цене на 4,8%.

В России те же тенденции, что и в мире, но местный рынок ПК в этом году должен вырасти на 10–15%, прогнозирует генеральный менеджер Lenovo в России, СНГ и Восточной Европе Глеб Мишин. Население России превышает 140 млн. человек, а в стране продается всего около 10 млн. ПК в год – при том, что средний цикл замены компьютера составляет три года, говорит он и делает вывод: до насыщения еще далеко. В IV квартале 2012 г. в Россию отгрузили на 19% меньше ПК, чем годом ранее, гласят данные Gartner. В I квартале ситуация, похоже, исправилась, но точных данных еще нет, говорит аналитик Gartner Аннетта Джамп (*Ведомости*, 2013, 12 апреля).

СЕРГЕЙ ЦУХЛО, ЗАВЕДУЮЩИЙ ЛАБОРАТОРИЕЙ КОНЪЮНКТУРНЫХ ОПРОСОВ ИНСТИТУТА ИМ. Е.Т. ГАЙДАРА О ДИНАМИКЕ ПРОМПРОИЗВОДСТВА

Публикация данных Росстата о динамике промпроизводства в январе 2013 года удивила одних потребителей официальной статистики и заставила оправдываться других. Тем не менее, официальная статистика (если она потом не будет пересмотрена) напомнила всем, что промышленность не вышла на траекторию относительно устойчивого движения и вполне может притормозить или даже свалиться в штопор очередного кризиса. Эти обстоятельства заставляют вернуться к анализу антикризисных мер, уже (на деле, а не в планах) реализуемых в российской промышленности. Первый раз вопрос о таких мерах был задан предприятиям в четвертом квартале 2012 года, второй раз — в первом квартале 2013 года. Сравнение результатов двух последовательно проведенных опросов позволяет сделать следующие выводы. Промышленность была вынуждена расширить применение антикризисных мер в начале 2013 года по сравнению с 2012 годом. В некоторых случаях рост составил 1–3 п.п., в других — был двукратным. Только в двух случаях предприятия сообщили о снижении популярности подготовительных мер.

В лидеры опроса в начале 2013 года вышла мера, определяемая как «более «аккуратная» ценовая политика». Ранее она занимала второе место, но слабая динамика спроса вынудила предприятия чаще использовать ценовой фактор в борьбе за потребителей и для предотвращения кризисного снижения продаж. В результате ожидания второй волны кризиса влияют на ценовую политику более трети промышленных предприятий. Самая массовая антикризисная корректировка цен зарегистрирована в черной металлургии: о ней сообщили 71% предприятий (в цветной металлургии — только 3%), леспроме (45%) и легпроме (43%).

Снижение издержек сохранилось на уровне 33%. И снова абсолютным лидером здесь является черная металлургия (71%). Другие отрасли используют эту меру в два раза реже, а в пищевой промышленности к ней прибегают только 15% предприятий. Минимизация запасов готовой продукции оказалась в промышленности единственным фактором, чья популярность снизилась по сравнению с 2012 годом. Но только на четыре пункта, что оставило эту меру на третьем месте в опросе. Уменьшение внимания предприятий к антикризисной политике управления запасами стало одной из причин рекордно высокой избыточности запасов готовой продукции в начале текущего года. И опять черная металлургия чаще других отраслей была вынуждена прибегать к минимизации своих запасов. На другом полюсе находятся сейчас цветная металлургия и пищевая отрасль: они почти не используют этот прием в борьбе с предкризисными явлениями.

В промышленности до 24% выросла распространенность целого набора мер, которые ранее использовались 12–20% предприятий. Самый большой рост популярности пришелся на антикризисную корректировку численности занятых. Если в 2012 году увольнения или замедление найма практиковали только 12% предприятий, то сейчас такие действия стали использовать в два раза чаще. Лидирует здесь тоже черная металлургия (34% предприятий которой сообщают о предкризисной корректировке численности персонала). Другие отрасли в этом случае несильно отстали от лидера: машиностроение сообщило о 32% предприятий, использующих ту же меру, цветная металлургия — о 30%. Однако инициатива здесь принадлежит не работодателям, а работникам, которые по своей воле покидают предприятия. Об этом свидетельствует декабрьский опрос ИЭП о причинах увольнений работников с рос-

сийских промышленных предприятий. По нашим данным, 62% промышленных предприятий работники покидают по собственной инициативе. Увольнений же сотрудников по инициативе работодателей зарегистрировано только в 29% компаний. Но промышленность в целом не испытывает дефицита работников. Оценки текущей численности персонала в связи с ожидаемыми изменениями спроса в первом квартале 2012 года показали нулевой баланс.

Кроме того, почти в два раза чаще промышленность стала использовать неполную рабочую неделю и отправлять работников в неоплачиваемые отпуска. Лидерство здесь принадлежит машиностроению (27% предприятий). Затем идут цветная металлургия (14%) и легкая промышленность (11%). А вот прямое замедление роста зарплат сохранило в промышленности прежний уровень распространенности. Чаще всего эта мера практикуется сейчас в леспроме (24%), легпроме (21%) и машиностроении (21%). Четверть российской промышленности сокращает инвестиции в 2013 году в ожидании повторения кризиса. В конце 2012 года подготовка к кризису тормозила инвестиции у 20% предприятий. Это привело к замедлению роста инвестиций во второй половине 2012 года и увеличению инвестиционной паузы в начале 2013 года. Сейчас провал планов длился целых три месяца вместо одного декабря в прежние годы.

Следует иметь в виду, что только 4% предприятий в российской промышленности оценивают свои мощности как недостаточные в связи с ожидаемыми изменениями спроса, что определенно не является стимулом для инвестиций в расширение мощностей. Особенно велико давление кризисных ожиданий на инвестиционную активность в металлургии (они сказываются на 54% предприятий черной металлургии и на 35% — цветной металлургии), машиностроении (24%) и леспроме (23%). Объемы производства тоже стали чаще страдать от возможных кризисных явлений. Сейчас это признают 24% предприятий, в 2012 году признавали 19%. Самое сильное давление в начале первого квартала 2013 года ожидание кризиса оказывало на выпуск продукции в черной металлургии (где об этом сообщили 46% предприятий), в леспроме (26%), машиностроении и легпроме (по 25%). Абсолютно не влияет возможный кризис на выпуск продукции в пищепроме (*РБК daily, 2013, 8 апреля*).

Машиностроение в регионах

Петербург изменит ради автоконцерна GM санитарно-защитную зону промплощадки

Смольный добивается внесения изменений в проект объединенной санитарно-защитной зоны для промышленной площадки Шушары-2, на которой расположены заводы GM и Toyota. Об этом рассказал глава комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга Максим Мейксин. Проблема заключается в том, что еще при прежней администрации, в 2008 году, комитет экономического развития, промышленной политики и торговли (КЭРППиТ) утвердил проект объединенной санитарно-защитной зоны для площадки Шушары-2, согласно которому, на этой территории можно выпускать не более 500 тыс. автомобилей в год.

Таким образом, документ установил максимальный уровень загрязнения воздуха. Когда производились эти расчеты, учитывались также предприятия, которые по факту еще не функционировали. Речь идет, в частности, о проекте Suzuki по строительству завода мощностью 50 тыс. автомобилей в год на участке площадью 50 га. В конце 2008 года в компании заявили, что строительство завода откладывается, в том числе из-за сокращения глобального спроса. Вслед за Suzuki от своих планов отказались чешская компания Cadence и японская Sumitomo. Они планировали построить в Шушарах совместное предприятие по производству пластиковых автокомпонентов «Пластимат Ру» для поставок на японский автозавод. В расчетах санитарно-защитной зоны учитывалась также мощность мусороперерабатывающего завода, который пока существует только на бумаге. Кроме того, в промзоне Шушары-2 реально действуют заводы компаний Toyota, GM и Magna.

Документ, ограничивающий ежегодный объем выпуска автомобилей на территории промзоны Шушары-2, пока создает проблемы только GM, который до 2015 года планирует расширить мощности петербургского завода с 93 тыс. до 230 тыс. Предприятие владеет достаточной площадкой для расширения. Однако проект объединенной санитарно-защитной зоны фактически не позволяет автоконцерну осуществить планы, так как в результате будут нарушены ограничения на совокупный объем выпуска автомобилей в промзоне.

В GM воздержались от подробных комментариев, но отметили, что «в связи с началом модернизации и расширения завода ведется работа над получением необходимых экспертиз и разрешений, по данным вопросам идет взаимодействие с комитетом по промышленной политике и инновациям Петербурга». Мейксин уверен, что сложившаяся ситуация будет улажена и не нанесет ущерб планам автоконцерна. «Необходимо решить вопрос с земельными участками, на которых ничего не строится. Кроме того, мы ведем переговоры с Роспотребнадзором о корректировке самого механизма формирования санитарно-защитной зоны. Необходимо учитывать только те производства, которые реально функционируют», — отметил собеседник.

Юрист Capital Legal Services Анна Карпинская отмечает, что изменение проекта санитарно-защитной зоны — непростая процедура, но реализация такой инициативы возможна. Основанием для пересмотра проекта санитарно-защитной зоны может являться не только изменение установленных нормативов воздействия на окружающую среду, но и изменение уровня такого воздействия со стороны предприятий. Председатель правления Экологического союза Семен Гордышевский отмечает, что GM необходимо заказать независимое исследование, которое покажет реальный уровень воздействия предприятия на окружающую среду. «Если на заводе установлено современное оборудование, применяются новые технологии, то все это может значительно снизить влияние на окружающую среду и стать объективной причиной для пересмотра санитарно-защитной зоны», — поясняет эксперт. Карпинская напоминает, что в любом случае корректировка проекта должна быть согласована и утверждена в том же порядке, что и сам проект.

Генеральный директор «Auto-Dealer-СПб» Михаил Чаплыгин подчеркивает, что 500 тыс. автомобилей — это не предел. «Это руководство к действию. По замыслу авторов проекта, автоконцерны, расширяя мощности, должны были стремиться сокращать вредоносные выбросы в окружающую среду. На деле же получается, что они идут в городскую администрацию с просьбой пересмотреть ранее принятые нормы», — рассуждает эксперт. Чаплыгин отмечает, что в мировом автопроме существуют десятки примеров внедрения передовых технологий экологичного производства. «Вопрос в том, заинтересованы ли петербургские автозаводы в развитии более экологичных производств и готова ли петербургская администрация к участию в этом процессе», — заключил Чаплыгин (*Коммерсантъ (С-Петербург), 2013, 9 апреля*).

Завод General Motors (ООО «Дженерал Моторс Авто») открылся в промзоне Шушары (Санкт-Петербург) в ноябре 2008 года. Общий объем инвестиций в проект составил \$300 млн. На заводе в настоящее время производятся автомобили Chevrolet Cruze и Opel Astra. Весной предприятие начнет крупноузловую сборку нового поколения внедорожника Chevrolet Trailblazer. GM занимает 24% в общем объеме производства в Петербурге, выпуская около 93 тыс. автомобилей в год (*Коммерсантъ (С-Петербург), 2013, 9 апреля*).

■ Уже девять челябинских компаний стали резидентами «Сколково»

Список компаний-участников «Сколково» пополнился еще одной челябинской компанией – девятым южноуральским резидентом инновационного центра стало ООО Научно-технический центр «Трубметпром», сообщила пресс-служба Минэкономразвития Челябинской области. Новизна проекта подтверждена восемью патентами РФ. «Разработка ООО НТЦ «Трубметпром» оборудования нового поколения модульного типа для обработки поверхности металлопроката из металлов и сплавов, начатая в 2012 году, вошла в кластер энергоэффективных технологий центра «Сколково». Целью данного проекта является повышение экологической безопасности технологических процессов очистки поверхности металлопроката любого сортамента в металлургии, атомной энергетике, машиностроении путем модернизации (замены) традиционных методов очистки поверхности на принципиально новые методы очистки с применением камер модульного типа, позволяющих исключить энергоемкие процессы», – говорится в сообщении (*ИА Доступ (Челябинск), 2013, 13 апреля*).

■ «Роствертол» перенесет производственные мощности в Батайск

«Роствертол» перенесет производственные мощности «Роствертол» (предприятие холдинга «Вертолеты России») планирует перевести часть своих производственных мощностей на бывший военный аэродром под Батайском. Масштабное строительство новых цехов может начаться уже в 2013 году, при условии согласования вопроса с Департаментом земельных и имущественных отношений Минобороны РФ. В начале 2012 года Владимир Путин пообещал проработать вопрос о передаче «Роствертолу» не эксплуатируемого аэродрома, принадлежащего Минобороны РФ, в микрорайоне Авиагородок города Батайска (*и-Маши. Ресурс Машиностроения, 2013, 11 апреля*).

■ Губернатор Иркутской области Сергей Ерощенко провел встречу с руководством ОАК на заводе корпорации «Иркут»

Губернатор Иркутской области Сергей Ерощенко посетил Иркутский авиационный завод – филиал ОАО «Корпорация «Иркут» и ознакомился с работой ряда цехов основного производства, сообщила пресс-служба корпорации. В ходе визита состоялась встреча Сергея Ерощенко с президентом ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) Михаилом Погосьяном, президентом ОАО «Корпорация «Иркут» Олегом Демченко и генеральным директором Иркутского авиационного завода (ИАЗ) Александром Вепревым. В ходе встречи обсуждены вопросы выполнения гособоронзаказа и подготовки производства ближне- среднемагистрального пассажирского самолета нового поколения МС-21. Рассмотрены вопросы социальной ответственности предприятия.

Сергей Ерощенко отметил, что Иркутский авиазавод – это одно из значимых предприятий региона. По мнению главы региона, ИАЗ – один из примеров эффективного сотрудничества между областной властью и бизнесом. «Правительство Иркутской области готово поддерживать такие предприятия, в том числе, в рамках программы социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона, включая инвестиционное и социальное направления», – подчеркнул губернатор.

По словам президента ОАО «Корпорация «Иркут» Олега Демченко, «в прошлом году мы своевременно поставили ВВС России около двух десятков истребителей

Су-30СМ и учебно-боевых самолетов Як-130. Планы 2013 года предусматривают увеличение поставок по гособоронзаказу почти в два раза».

Генеральный директор ИАЗ Александр Вепрев проинформировал участников встречи о работе ИАЗ по программе МС-21. Проведена модернизация базовых технологий механообработки, заготовительно-штамповочного производства, нанесения покрытий. Идет подготовка к монтажу линии автоматической сборки. Изготовлен и передан на испытания в ЦАГИ опытный отсек фюзеляжа МС-21 (*ЦАМТО, 2013, 8 апреля*).

Завод дробильно-сортировочного оборудования «Дробмаш» планирует запустить производство техники для переработки древесины и древесных отходов

ЗАО «Автокомполит», управляющее заводом по производству дробильно-сортировочного оборудования «Дробмаш», намерено до конца года приступить к производству техники, перерабатывающей древесину и отходы лесоматериалов. **Как рассказал собственник предприятия Виктор Клочай, с такой инициативой к нему обратились региональные власти**, предложив поучаствовать в областной программе по переводу северных районов на альтернативные мазуту и углю виды топлива (щепа, пеллеты, торф). «В рамках этой программы есть потребность в технике, которая перерабатывает так называемую неделовую древесину в щепу. Покупка импортной техники обходится довольно дорого. Поэтому нам предложили рассмотреть возможность создания такого оборудования на нашем предприятии», — рассказал Клочай. Конкретные параметры пока не называются. По словам Виктора Клочая, на базе своих дробильно-сортировочных комплексов «Автокомполит» готов производить два типа рубильных машин — на колесном и гусеничном ходу: «Первая машина на колесном ходу — с манипулятором и погрузчиком. Вторая — стационарная гусеничная самоходная, которая может перемещаться в пределах конкретного участка, где выбраковывается древесина или куда свозится большой объем отходов».

Программа, о которой упомянул Виктор Клочай, была разработана областным правительством в 2007 году с целью обеспечить энергодефицитные северные районы региона более дешевым и доступным топливом — за счет замещения привозного каменного угля и топочного мазута на производимые непосредственно в этих районах торф и древесные отходы. Проект реализуется до сих пор, хотя изначально был включен в областную целевую программу энергосбережения, рассчитанную на 2007–2010 годы (*Коммерсантъ (Нижний Новгород), 2013, 9 апреля*).

ЗАО «Автокомполит» зарегистрировано в 2006 году, управляет обанкротившимся в 2010 году заводом «Дробмаш», образованном в результате приватизации Выксунского завода дробильно-размольного оборудования. Основной вид деятельности — производство чугунных отливок, а также машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства. По данным базы «Коммерсантъ. Картотека», уставный капитал — 245 млн руб. 100% принадлежат ООО «Мотор-инвест», 74,68% которого владеет Виктор Клочай. По предварительным собственным подсчетам, выручка в 2012 году составила 890 млн руб. (*Коммерсантъ (Нижний Новгород), 2013, 9 апреля*).

Машиностроение и финансовый рынок

Структура Алексея Мордашова выставила принудительную оферту миноритариям «Силовых машин»

Холдинговая компания Highstat Limited (бенефициаром является Алексей Мордашов) направила миноритариям «Силовых машин» требование о выкупе ценных бумаг. Цена выкупа составляет 6,39 руб. за акцию. Сейчас Highstat принадлежит 98,45% акций, и на скупку недостающих 1,55% ей придется потратить около 863 млн. руб. Цена оферты на 41% превышает цену, по которой Highstat собирала бумаги в рамках прошлой (обязательной для нее, но добровольной для миноритариев) оферты — 4,53 руб. Тогда миноритарии высказывали возмущение ценой предложения, называя ее чрезмерно заниженной. Ассоциация по защите прав инвесторов, например, заявила, что минимально справедливой можно считать цену, соответствующую котировкам компании накануне делистинга — это почти 7 руб. за бумагу.

На этот раз миноритарии могут быть довольны. Директор юридического бюро «Бегаяева и партнеры» Александра Бегаяева, представляющая пул миноритарных акционеров «Силмаша», прокомментировала: «Можно поздравить миноритариев, которые, отстаивая свои законные права, добились выкупа акций по справедливой цене». Представители Алексея Мордашова объяснили, что цена выкупа была сформирована на основании нескольких факторов. Независимый оценщик — «Новая оценочная компания» — насчитал справедливую цену 5,48 руб. по состоянию на 1 декабря 2012 года. Однако она претерпела изменения с учетом укрупнения бизнеса «Силмашин» в результате консолидации «ЭМАльянса», что оказало влияние на рост финансовых показателей общества, а кроме того, включает премию акционерам за принудительный выкуп акций.

Консолидация «Силовых машин» и сопровождавший ее делистинг с самого начала выглядели скандально. Обязательство выставить оферту миноритариям возникло у Highstat в декабре 2011 года, однако предложения о выкупе «малышам» — вопреки общепринятым практикам — пришлось ждать более полугода. В связи с этим Highstat даже попала в поле зрения Федеральной службы по финансовым рынкам, которая оштрафовала компанию за промедление. Кроме того, накануне выставления оферты Highstat сократила свою долю в «Силмаше» с 95,57 до 86,87%. Кому офшор продал 9% акций, не сообщалось, однако было подозрение, что таким образом структуры Мордашова как раз готовили себе плацдарм для принудительного выкупа (для того чтобы его провести, мажоритария необходимо купить не менее 10% у неаффилированных структур в рамках добровольного предложения) (*РБК daily, 2013, 8 апреля*).

ВЭБ поможет «Трансмашхолдингу»

«Трансмашхолдинг» раскрыл условия соглашения между подконтрольной ему компанией «ТМХ-Сервис» и Внешэкономбанком (ВЭБ) в рамках покупки 75% акций «Желдорреммаша». Как выяснилось, банк предоставил сервисной компании кредитную линию на 6,3 млрд руб. Взамен ВЭБ получил в залог 12,5% акций «ТМХ-Сервиса», оцениваемые в 262,5 млн руб. В ноябре 2012 года «ТМХ-Сервис» одержал победу в конкурсе РЖД на покупку 75% минус две акции компании «Желдорреммаш», специализирующейся на ремонте локомотивов (всего в холдинг входят десять заводов). Контрольный пакет обошелся «ТМХ-Сервису» в 7,9 млрд руб. и был оплачен в конце года.

В январе компания призналась, что часть сделки финансировал ВЭБ. Подробности сделки не раскрывались.

«ТМХ-Сервис» получил от ВЭБа кредитную линию в размере 6,33 млрд руб. Но судя по всему, компания пока воспользовалась лишь малой частью этой суммы. При этом, как следует из материалов ТМХ, сама компания передала в залог банку 12,5% собственных акций номинальной стоимостью 262,5 млн руб. (залоговая стоимость — 210 млн руб.). В «ТМХ-Сервисе» не стали пояснять условия кредитного соглашения, сославшись на конфиденциальность этой информации. В ВЭБе отказались комментировать соглашение с ТМХ.

Тот факт, что **«ТМХ-Сервис» заложил часть акций по кредиту, — обычное дело, а вот участие ВЭБа в этой сделке можно считать скорее исключением из правил, говорит Елена Сахнова из «ВТБ Капитала».** По словам аналитика, как правило, ВЭБ финансирует только очень крупные проекты, имеющие важное экономическое значение, либо проекты с долгим сроком окупаемости, которые не под силу кредитовать частным банкам. Например, ВЭБ финансировал открытие завода Sollers на Дальнем Востоке, а также зашел в калийный проект «Акрона», но этот случай не из тех, отмечает аналитик. С другой стороны, вполне возможно, что у ВЭБа есть совместный проект с «Трансмашхолдингом», и тогда действия банка вполне понятны, резюмирует Сахнова. Однако до сих пор ни в одном из открытых источников не проходила информация о возможном сотрудничестве ВЭБа с «Трансмашхолдингом». Известно лишь, что ВЭБ мог стать инвестором строительства ветки метро в Киеве и вел переговоры с «Трансмашхолдингом» о вхождении последнего в пул участников строительства (*РБК daily, 2013, 8 апреля*).

Международное сотрудничество

■ Россия и Венесуэла построят танкеры

Россия и Венесуэла изучают возможность строительства танкеров небольшого размера (около 30 000 т) и катеров на новой верфи в районе р. Ориноко, заявил министр промышленности и торговли Денис Мантуров в интервью «Россия 24». Для строительства таких верфей нужно около \$100–150 млн, отметил Мантуров. До конца года стороны окончательно определятся с форматом и подсчитают все расходы, подчеркнул чиновник (*Ведомости (Москва), 2013, 8 апреля*).

■ ЗАО «Автокомполит» готовится поставить самоходные дробильно-сортировочные комплексы для производства щебня в Южную Африку и Индонезию

Как рассказал собственник предприятия Виктор Клочай, он провел предварительные переговоры с участниками проекта по созданию намывных островов в этих странах во время визита в Белоруссию в составе делегации Нижегородской области. «Президент Белоруссии подписал программу по комплексной поставке оборудования и технологий в Южную Африку и Индонезию. Белорусская сторона возьмет на себя обязательства по поставкам БелАЗов и погрузчиков, экскаваторная группа, скорее всего, будет поставляться «Уралмашем» и заводом «Картэкс». Ниша дробильно-сортировочного оборудования была свободна, и мы предложили свои услуги», — рассказал Клочай. По его словам, предприятие надеется попасть в этот проект со своими мобильными дро-

бильно-сортировочными комплексами, которые работают автономно, что особенно важно, когда нет условий для подключения к энергосетям. Предполагается, что этот проект обеспечит загрузку предприятия на ближайшие два года. На 2013 год предприятие обеспечено заказами на 2,5 млрд руб. и планирует реализовать восемь единиц техники (*Коммерсантъ (Нижний Новгород), 2013, 9 апреля*).

Судебные разбирательства

Банкротство ФГУП «Машиностроительный завод имени Дзержинского» (ЗиД) привело к громкому уголовному расследованию

Банкротство ФГУП «Машиностроительный завод имени Дзержинского» (ЗиД), которое до 2011 года проходило под контролем группы «РИАЛ» Юрия Борисовца и его компаньонов, привело к громкому уголовному расследованию. 9 апреля следователи и оперативники приволжской милиции провели крупномасштабные обыски в Перми. Следователи подозревают бывший топ-менеджмент ЗиД в незаконной реализации имущества предприятия в 2008 году, из-за чего заводу был нанесен ущерб в 516 млн руб. Бывший директор ЗиД Денис Бронников заявил, что ничего не крал.

Обыски произошли сразу после визита в Пермь полпреда в ПФО Михаила Бабица. Во время своего визита он заявил, что между губернатором Виктором Басаргиным и депутатским корпусом ведется «конструктивный диалог» и говорить о конфликте не приходится. Между тем он посоветовал «отдельным парламентариям с депутатскими значками» не уходить в «нездоровый лоббизм». «В этой части мы дадим свою оценку», — отметил Бабица. Напомним, Борисовец возглавляет фракцию «Единая Россия» в заксобрании и минувшей зимой боролся за пост секретаря регионального отделения партии. Однако губернатор в итоге его кандидатуру не поддержал. Сам политик не связывает обыски с его политической деятельностью, но и не исключает, что такая связь может быть (*Ведомости (Казань), 2013, 12 апреля*).

ИФК намерена взыскать с ПМЗ более 400 млн рублей

ОАО «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК, лизинговая компания, 48% принадлежит «Объединенной авиастроительной корпорации») 5 апреля обратилось в арбитражный суд Пермского края с требованием взыскать с ОАО «Пермский моторный завод» (ПМЗ) 408 млн руб. Иск к рассмотрению судом еще не принят. *Предположительно речь идет о взыскании с ПМЗ аванса, уплаченного ИФК еще в 2007 году, по договору поставки 12 двигателей ПС-90А2. По этому контракту ИФК получило лишь два двигателя.* Напомним, что новый пермский двигатель ПС-90А2 предназначен для установки на модификации лайнера ТУ-204 - СМ. Выпущено два лайнера этой модификации, которые еще не прошли сертификацию (*Коммерсант-Пермь, 2013, 8 апреля*).

Персоналии: отставки и назначения

ОДК нашла способ сменить директора-конструктора пермского «Авиадвигателя», ранее отказавшегося добровольно покинуть пост

Гендиректор ОАО ОПК «Оборонпром» Дмитрий Леликов подписал директиву членам совета директоров ОАО «Авиадвигатель», предписывающую изменить

структуру управления обществом. В частности, Леликов распорядился провести разделение должности управляющего директора - генерального конструктора, которую сейчас занимает опальный топ-менеджер «Авиадвигателя» Александр Иноземцев. В директиве говорится, что должность управляющего директора «Авиадвигателя» закрепляется за руководителем Пермского моторного завода (ПМЗ) Сергеем Поповым, генконструктора - за Иноземцевым.

В ОАО УК «Объединенная двигателестроительная корпорация» (ОДК, дочерняя компания «Оборонпрома», владеет «Авиадвигателем») подтвердили эти сведения. «Для создания эффективной системы управления в ОДК реализуется стратегия разделения функций менеджмента и конструирования изделий, которая показала свою действенность на других предприятиях корпорации. В настоящее время ОДК инициировала процесс разделения должностей управляющего директора и генконструктора «Авиадвигателя», что, по нашему убеждению, позволит Александру Иноземцеву в качестве генконструктора сконцентрироваться на реализации важнейшего проекта ОДК - создания семейства двигателей тягой 9-18 тонн», - сообщили в пресс-службе ОДК. Источник в ОДК сообщил, что у корпорации якобы есть претензии к «Авиадвигателю» в части проекта ПД-14.

Напомним, минувшей осенью ОДК отдала свои моторостроительные активы в Перми - ПМЗ и «Авиадвигатель» в управление конкуренту - рыбинскому «Сатурну», топ-менеджменту которого руководство госкорпорации поручило создать дивизион «Двигатели для гражданской авиации». «Сатурн» решил сменить топ-менеджмент обоих предприятий - на должность управляющего директора был выдвинут Сергей Попов, в прошлом коммерческий директор «Сатурна».

В ОДК объясняли причину смены топ-менеджмента необходимостью объединения ПМЗ и «Авиадвигателя». В феврале Попов возглавил ПМЗ, но сменить директора конструкторского бюро собственнику не удалось: гендиректор УК Владислав Масалов в феврале уговаривал Александра Иноземцева, предлагая ему руководящий конструкторский пост в системе ОДК. Но директор отказался от этого, по неофициальным данным, пригрозив массовыми волнениями трудового коллектива. Кроме того, Иноземцев заручился поддержкой губернатора Виктора Басаргина, который отказался согласовывать кадровое решение ОДК. Краевое правительство обеспокоилось, что ныне прибыльный «Авиадвигатель» погрязнет в финансовых неурядицах, если его присоединят к убыточному ПМЗ.

В ОДК от своего решения не отступились: покинуть пост Иноземцева уговаривало руководство Минпромторга РФ. 6 апреля он встречался с полпредом Михаилом Бабиным, у которого с подачи краевых властей искал поддержки. Как сообщил премьер Геннадий Тушнолобов, по итогам встречи полпреду будет представлена аналитическая записка о ситуации в «Авиадвигателе». «Мы в хозяйственные дела корпорации не вмешиваемся. Но мы защищаем Иноземцева как профессионала своего дела. Достаточно сравнить показатели ПМЗ и «Авиадвигателя», - сказал премьер. Источник в «Авиадвигателе» предположил, что Иноземцев откажется занимать «усеченный» пост: «И что тогда? Конструктор без финансовой поддержки - он никто».

Ранее, в 2011 году, Роскосмос провел разделение должности гендиректора и конструктора в пермском НПО «Искра». Тогда бывшему гендиректору НПО, а ныне генконструктору Михаилу Соколовскому удалось на должность топ-менеджера пролоббировать своего соратника Владимира Шатрова (ИА АвиаПорт, 2013, 9 апреля).

ОАО «Авиадвигатель» - ведущее российское конструкторское бюро по разработке газотурбинных двигателей авиационного и промышленного назначения. Выручка в 2012 году составила 6,1 млрд руб., (в 2011 году - 7,9 млрд руб.), чистая прибыль - 325 млн руб. (в 2011 году - 169 млн руб.) (*ИА АвиаПорт, 2013, 9 апреля*).

По ходатайству полиции в Москве арестованы замгендиректора группы компаний «Ангстрем» Алексей Таболкин и экс-финдиректор ГК Николай Переверзев

Удовлетворив ходатайства главного следственного управления ГУ МВД по Москве, Тверской райсуд избрал Алексею Таболкину и Николаю Переверзеву меры пресечения в виде двухмесячного ареста до 2 и 3 июня соответственно. Оба проходят подозреваемыми в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 160 УК (присвоение или растрата, то есть хищение чужого имущества, вверенного виновному в особо крупном размере, совершенное организованной группой). В соответствии с УК, им грозит до десяти лет заключения и крупные штрафы. Подозреваемые Таболкин и Переверзев были задержаны еще на прошлой неделе в ходе операции, которую проводили сотрудники полиции и ФСБ. Источники сообщают, что взяли их в автомобиле со 100 млн руб., которые они незадолго до этого обналичили. Якобы эти средства выделили под один из контрактов, затем их под договор субподряда вывели на счета фирмы-однодневки, обналичили и собирались присвоить. Дома у подозреваемых с санкции того же суда были проведены обыски, а в офисе ГК «Ангстрем» - выемка документов.

В МВД сообщили, что разработка подозреваемых велась в течение нескольких месяцев, но от подробных комментариев воздержались, сославшись на то, что оперативное сопровождение дела на завершающем этапе осуществлялось ФСБ. «Факт задержания одного из заместителей гендиректора ОАО «Ангстрем» Алексея Таболкина стал для нас полной неожиданностью и вызвал недоумение, - сказал начальник управления по корпоративным коммуникациям группы компаний «Ангстрем» Алексей Дианов. - Мы не видим оснований связывать это с текущей деятельностью компании. Предприятие работает в штатном режиме, все обязательства по проектам выполняются. Надеемся, что скоро это недоразумение будет устранено и Алексей Таболкин вернется к исполнению своих обязанностей».

Отметим, что, *являясь топ-менеджером ГК «Ангстрем», Таболкин также выступает гендиректором ООО «Тенрон», входящего в ЗАО «Спецэлектронкомплект»*. Эти компании, так же как «Ангстрем», выступают крупными поставщиками Минобороны. Именно с этим обстоятельством связано участие в деле о растрате сотрудников ФСБ. В феврале 2012 года в ГК «Ангстрем» в присутствии его акционера Леонида Реймана, вице-преьера Дмитрия Рогозина и тогдашнего министра обороны Анатолия Сердюкова была презентована новейшая широкополосная радиостанция шестого поколения «Азарт-П1», где используется чип топологией 65 нм. На предприятии тогда рассказывали, что эти радиостанции поддерживают едва ли не все стандарты связи, оснащены навигацией и могут использоваться для просмотра видеозаписей. Сердюков тогда рассчитывал, что ведомство к концу 2012 года получит до 2,5 тыс. образцов «Азарт-П1». Источник в отрасли микроэлектроники не исключил, что проблемы менеджмента «Ангстрема» могут быть связаны и с делом ОАО «Оборонсервис», фигурантом которого теперь является Сердюков. В самой ГК от комментариев по этому поводу воздержались.

При Леониде Реймане ГК удалось перезапустить еще один крупный проект. В 2008 году ОАО «Ангстрем-Т», которое, как сообщается на сайте компании, является «ядром научно-промышленной группы», объявило о строительстве завода для производства микросхем топологией 110-130 нм. В том же году Внешэкономбанк открыл компании кредитную линию на €815 млн под залог ее акций. На полученные у ВЭБа €300 млн «Ангстрем-Т» закупил лицензии и оборудование у компании AMD, однако это оборудование так и не заработало и сейчас хранится на складе в Нидерландах. Тогда же «Ангстрем-Т» допустил дефолт по кредиту ВЭБа, после чего банк заморозил кредитную линию. После того как Рейман стал акционером ГК, ВЭБ кредитную линию разморозил. Сейчас «Ангстрем» уже строит производственные корпуса - завод планируется запустить в 2014 году. На этом же заводе «Ангстрем» собирается запустить производство микропроцессоров по лицензии, приобретенной у IBM в октябре 2012 года (КоммерсантЪ, 2013, 10 апреля).

Бывший руководитель «Ижмаша» задержан по подозрению в выводе активов предприятия

В Ижевске был задержан и этапирован в Москву Владимир Гродецкий - бывший гендиректор ОАО «Ижмаш». Его обвинили в хищении 35,3 млн руб., принадлежащих ОАО «Сарапульский радиозавод», и подозревают в хищении еще 5 млрд руб. в «Ижмаше». Благодаря Гродецкому многие активы, принадлежащие предприятию, оказались под контролем его сына.

Экс-гендиректора «Ижмаша», уволенного в мае 2011 года за срыв гособоронзаказа, сотрудники ФСБ задержали в Ижевске. Затем прилетевший вместе с чекистами следователь главного следственного управления ГУ МВД по Москве предъявил Владимиру Гродецкому обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 159 УК РФ (мошенничество в особо крупном размере, совершенное организованной группой). После этого задержанного самолетом отправили в Москву, определив в изолятор временного содержания. В ближайшее время следствие будет ходатайствовать в Тверском райсуде о его заключении под стражу.

Уголовное дело, фигурантом которого стал Гродецкий, было возбуждено по заявлению госкорпорации «Ростех» 22 ноября прошлого года. Вначале же расследование велось в отношении «неустановленных лиц». Как считает следствие, Владимир Гродецкий, после того как в июне 2006 года был избран членом совета директоров ОАО «Сарапульский радиозавод», разработал криминальную схему с целью «незаконного обогащения» ее участников.

В соответствии с этой схемой неустановленные следствием сообщники Гродецкого по его указанию изготовили различные финансовые документы, согласно которым Сарапульский радиозавод (СРЗ) должен был оплатить якобы закупленные им комплектующие. И уже на основании этих договоров радиозавод перечислил деньги в небольшие московские банки, где были открыты счета компаний, указанных в этих платежах.

Так, 1 марта 2007 года СРЗ перечислил более 1,2 млн руб. ООО «Юниджи», 15 марта 3,5 млн руб. ушли ООО «Интерстройсервис», еще 3,4 млн руб. были переведены ООО «Русстайл», а 3,6 млн руб. получило ООО «Европолис». После этого завод перечислил еще несколько десятков миллионов рублей обществам «Вега плюс», «Промконтракт», «Юнитехно», «Бриз», «Листерн» и «Ритм». При этом следствие уверено, что все получатели денег являлись фирмами-«однодневками», не ведущими никакой коммерческой деятельности, а средства, поступившие на их счета, были обналичены и переда-

ны обвиняемому Гродецкому. Ущерб от этих действий, по оценкам следствия, превысил 35,3 млн руб. Отметим, что радиозавод через арбитражный суд добился признания незаконным только одного платежа. Однако взыскать деньги с ответчика так и не смог: компания исчезла.

Сам Гродецкий не признал вину, сообщив, что вообще не понимает, что ему инкриминируется. При этом он отметил на допросе, что даже не помнит, избирался он или нет в совет директоров Сарапульского радиозавода. Впрочем, в бухгалтерской отчетности, вывешенной на официальном сайте предприятия, легко можно найти упоминания о том, что он входил в совет и даже принимал определенные решения.

При этом, как отметили в МВД, следствие не намерено ограничиваться одним эпизодом, подозревая, что помимо вывода денежных средств на СРЗ также действовали аналогичная схема закупок комплектующих по завышенным ценам с последующими откатами, оплата якобы произведенных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, которые на самом деле выполнялись работниками радиозавода. **Подобные схемы, отмечают в МВД, закладывались в себестоимость военной продукции, которая производилась на СРЗ в рамках государственного оборонного заказа, увеличивая стоимость изделий на 20-30%.**

В свою очередь, в «Ростехе» сообщили, что в правоохранительные органы переданы и материалы, которые касаются деятельности Гродецкого на посту гендиректора «Ижмаша». Согласно им, **в декабре 2007 года Гродецкий через цепочку подконтрольных организаций заключил сделку по продаже кипрской компании 100% акций ООО «СинтезПроектФинанс» за 70 тыс. руб. Между тем стоимость находившегося в собственности акционерного общества, связанного с «Ижмашем», здания в Резервном проезде Москвы на момент совершения сделки составляла более 72 млн руб. А досталось оно сыну Гродецкого Денису.** Кроме того, Гродецкий-младший благодаря отцу стал владельцем дочернего предприятия «Ижмаш» ЗАО «ДОЗ «Ижмаш» (деревообрабатывающий завод). Причем за акции предприятия было заплачено векселями ООО «Стройфин», «которое не значится в госреестре юридических лиц». **Также, отметили в корпорации, бывший топ-менеджер основал ООО «Дерябинь оружие», которое возглавлял его сын. Этой компании по заниженным ценам с «Ижмаша» отгружались крупные партии охотничьего оружия. Затем оно продавалось «с наценкой 200-300% отпускной цены». Недополученная выручка «Ижмаша» от этих контрактов оценивается в 200 млн руб. в год.**

В период с 2005 по 2011 год с участием Гродецкого из «Ижмаша» были выведены крупные пакеты акций шести дочерних и зависимых компаний, которые в итоге оказались под контролем аффилированных с ним лиц. А Дворец культуры, санаторий-профилакторий, гостиница, легкоатлетический манеж и коммерческий центр «Ижмаша» были проданы в счет погашения фиктивно созданных задолженностей по заниженным ценам. Общий ущерб от деятельности Гродецкого в госкорпорации «Ростех» оценивают в 5 млрд руб.

Как сообщили в МВД, по всем этим фактам сотрудниками ГУЭБиПК проводятся проверки, по результатам которых будут приняты процессуальные решения (*Коммерсантъ*, 2013, 11 апреля).

ПОЛОЖЕНИЕ В ОТДЕЛЬНЫХ ОТРАСЛЯХ

Энергетическое машиностроение

У российской госкорпорации «Росатом» появился шанс поучаствовать в строительстве новой АЭС в Финляндии

Консорциум Fennovoima, который собирается строить в Финляндии атомную электростанцию «Ханкивики-1», сообщил 5 апреля, что начинает прямые переговоры с российской госкорпорацией «Росатом». Финны заинтересовались российским водородным реактором АЭС2006 мощностью 1200 МВт. «Мы действительно приступаем к прямым переговорам с финскими коллегами. Референтные российские технологии хорошо известны финским специалистам и доказали свою надежность на примере АЭС «Ловииза», которая эффективно и безопасно работает многие годы», — прокомментировали в компании «Росатом Оверсиз» (зарубежная «дочка» «Росатома»). Первый энергоблок АЭС «Ловииза», построенный по проекту советских атомщиков, был запущен более 35 лет назад.

Планируемые инвестиции в строительство реактора Fennovoima не раскрывает. Однако в 2010 году «Росатом» предлагал построить два блока АЭС «Белене» за 6,3 млрд. евро, напоминает главный редактор AtomInfo Александр Уваров, поэтому стоимость одного реактора для «Ханкивики-1» можно оценить примерно в 3—3,5 млрд. евро. Выбрать поставщика реактора Fennovoima намерена до конца 2013 года. Помимо «Росатома» финская компания ведет прямые переговоры с японской Toshiba, которая предлагает кипящий ядерный реактор EU-ABWR на 1600 МВт. Как пояснили в Fennovoima, технологически допустима мощность и 1600, и 1200 МВт. Ранее финны также рассматривали предложения французской Areva и франко-японского консорциума Areva-Mitsubishi по блоку мощностью 1000—1300 МВт, но сейчас осталось всего два претендента, добавили в Fennovoima. «У «Росатома» неплохие шансы на победу, — считает Александр Уваров, — ведь у Toshiba нет опыта зарубежных проектов». Если «Росатом» выиграет тендер Fennovoima, это будет первый для российских атомщиков проект в Финляндии после «Ловиизы». Когда в прошлый раз Россия участвовала в тендере на строительство ректора для АЭС «Олкилуото», победа досталась Areva в партнерстве с Siemens (*РБК daily*, 2013, 8 апреля).

Транспортное машиностроение

Автостроение

Продажи новых легковых автомобилей в марте ушли в минус

Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России в марте снизились на 4% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, сообщил комитет автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ). Это первое падение продаж с начала года: по итогам января рост продаж составлял 5%, в феврале он снизился до 3%. В итоге за I квартал продано примерно столько, как и в прошлом году: 616 770 автомобилей.

Пока ситуация развивается в соответствии с прогнозами АЕБ, которая ожидает в этом году нулевого роста продаж – 2,95 млн. машин. Но настораживает, что в

январе – марте покупатели заказали меньше автомобилей, чем в I квартале 2012 г., следует из слов председателя комитета автопроизводителей АЕБ Йорга Шрайбера, цитируемых в пресс-релизе комитета. Шрайбер считает, что причина недостаточной активности покупателей может быть связана с затянувшейся зимой: «Мы все же надеемся, что с окончательным наступлением весны активность покупателей возрастет». Погода в марте действительно не способствовала поездкам по автосалонам, однако объяснять спад только погодными условиями неправильно, говорит коммерческий директор «Автомира» Игорь Кроливец. Результаты I квартала предвещают сложный год: рынок не удалось удержать даже с помощью скидок, которые сейчас предлагают покупателям большинство марок, добавляет руководитель ресурса auto-dealer.ru Олег Дацкив. На многих сделках дилеры очень мало зарабатывают – буквально по 1000 руб. с автомобиля, так как дисконт вычитается из маржи, продолжает эксперт.

Спрос очень низкий – он начал падать в конце прошлого года и до сих пор не восстановился, рассказывает Виталий Корнеев, директор по развитию информационной базы по наличию новых автомобилей на складах дилеров autoi.ru. В итоге многим импортерам не удалось распродать стоки в марте, как они надеялись. При этом все опрошенные импортеры и дилеры утверждают, что у них ситуация со складами нормальная и стоки на стандартном уровне – в среднем в размере двухмесячного плана продаж. По данным autoi.ru, сейчас скидки на машины прошлого года предлагают 12 из 20 крупных импортеров, средний размер скидок – 8–10%. Покупатели уходят к тем дилерам, у которых есть прошлогодние машины по выгодной цене, признает директор дилерского центра Hyundai компании «Авилон» Михаил Жмаков: «Покупать автомобили 2013 г., цена на которые немного выше, люди не спешат». Новые машины тоже можно купить со скидкой от официальных ценников, но даже с ее учетом они оказываются примерно на 5% дороже автомобилей, выпущенных в 2012 г., рассказывает Корнеев.

К марту у производителей стоки заканчиваются, поэтому ситуация совсем не критична, уверяет представитель General Motors Сергей Лепнухов. «Данные АЕБ не расходятся с нашими прогнозами», – утверждает он. «В 2012 г. рынок новых автомобилей был достаточно емким и продажи достигли почти 3 млн. штук, поэтому мы ожидали стагнации или падения на уровне 5%», – говорит Лепнухов. Ситуация ожидаема и трагедии в ней нет, уверяет и президент дилерской группы «Фаворит моторс» Владимир Попов. В прошлом году рынок был переоценен, предложение – избыточно, это повлекло снижение цен и уменьшение маржинальности, продолжает он. Традиционно во втором полугодии продажи лучше, чем в первом. Во многом это связано с освоением бюджетных денег, говорит Попов. Заполненность складов – явление строго индивидуальное, на рынке всегда находятся безумцы, которые на фоне сильных прошлогодних продаж делали большие заказы на нынешний сезон. У «Фаворит моторс» с этим проблем нет, корректировать план продаж компания не намерена, утверждает Попов. В дальнейшем ситуация стабилизируется и продажи будут на уровне прошлого года, надеется Кроливец. Рынок достиг своего пика, и теперь продавцам нужно будет бороться за каждого клиента, считает главный управляющий директор розничного подразделения «Рольфа» Татьяна Луковецкая (*Ведомости*, 2013, 9 апреля).

По итогам месяца российский авторынок переместился со 2-го на 3-е место в Европе, сообщает агентство «Автостат». Впереди теперь не только Германия, но и Великобритания, которой удалось сразу выйти на первую позицию по объему продаж легковых автомобилей. В марте британцы приобрели 395 000 легковых автомобилей, жители Германии – 281 200 (*Ведомости*, 2013, 9 апреля).

**Топ-10 марок легковых и легких коммерческих автомобилей
по продажам в России**

Марка	Январь–март 2013 г., шт.	Январь–март-2013 г. к январю– марту 2012 г., %	Март 2013 г., шт.	Март 2013 г. к марту 2012 г., %
Lada	107427	-2	40480	-7
Renault	48030	22	17990	16
Kia	41724	6	16571	10
Hyundai	40714	-1	15919	-2
Chevrolet	36406	-5	13841	-10
Nissan	35916	-15	13865	-19
Volkswagen	35274	1	12806	-15
Toyota	29333	-12	14136	1
Ford	23654	-13	10239	-11
Opel	19832	14	7447	8

**Топ-10 моделей легковых и легких коммерческих автомобилей
по продажам в России**

Модель	Марка	Январь– март 2013 г., шт.	Январь–март-2013 г. к январю– марту 2012 г., %	Март 2013 г., шт.	Март 2013 г. к марту 2012 г., %
Granta	Lada	37169	120	14373	55
Solaris	Hyundai	25388	-6	9610	-9
New Rio	Kia	19781	8	8269	16
Kalina	Lada	19538	-30	6371	-42
Duster	Renault	18345	874	7007	277
Focus	Ford	16732	-15	7437	-7
Priora	Lada	16533	-40	6350	-35

Polo	Volkswagen	15161	-1	5474	-17
Niva	Chevrolet	12024	-14	4413	-21
Logan	Renault	11784	-31	4383	-30

Источник: АЕБ.

Автопроизводители традиционно объясняют снижение продаж «общим замедлением спроса», а также обновлением модельного ряда

Например, в GM говорят, что «после нескольких лет сильного роста неизбежны коррекция и стабилизация». «В начале года рынок рос за счет спецпредложений и акций при распродаже стоков автомобилей», - отмечают в автоконцерне. Сейчас, уверяют в GM, у него стоки «полностью соответствуют спросу», поскольку замедление рынка учитывалось при планировании на этот год.

Дилеры тоже видят ключевую причину падения именно в «значительном удовлетворении спроса» за два года активного роста. По словам директора дилерского центра Hyundai «Авилон» Михаила Жмакова, «рынок стал насыщаться». «Почти все машины, которые встречаешь на улице, - новые, - поясняет дилер. - Люди ждут дешевых новинок, в специальных комплектациях и по специальным ценам». Он подчеркивает, что сейчас сложно привлечь клиента только скидками, он хочет «абсолютно все: и новинку, и скидку, и минимальную цену изначально». Главный управляющий директор розничного подразделения «Рольфа» Татьяна Луковецкая согласна: авторынок «достиг своего апогея - теперь автопроизводители и дилеры будут бороться за каждого клиента, разрабатывая и внедряя различные сервисные программы послепродажного обслуживания и новые виды услуг». Дилер признает, что продажи бюджетных автомобилей и машин класса С «серьезно проседают», объясняя это смещением спроса в пользу дешевых кроссоверов, причем в начале года тенденцию усиливают погодные условия. Старший менеджер PricewaterhouseCoopers Сергей Литвиненко согласен со значимостью сезонного фактора, например в свете необходимости одновременной покупки зимних шин, которые удорожают приобретение на 30-40 тыс. руб.

Ряд дилеров говорит и о «коррекции после завышения данных о продажах в конце 2012 года». Президент ГК «Фаворит Моторс» Владимир Попов считает, что автоконцерны «серьезно переоценили спрос в России на этот год». По оценкам дилера, в зависимости от марки это завышение составляет 5-25%. По мнению источников на рынке, одна из причин в том, что дилеры в конце 2012 года отчитывались перед автопроизводителями не по фактическим продажам, чтобы получить бонусы. «В результате как проданные учитывались лишь законтрактованные автомобили, что привело к искажению статистики и планов», - поясняет один из собеседников источника. Михаил Жмаков говорит, что многие дилеры могли показывать продажи больше фактических и в начале 2013 года, а сейчас ведут переговоры с производителями, чтобы снизить планы продаж и получать гарантированно бонус. По оценкам Жмакова, в первом полугодии авторынок ждет стагнация, во втором - «небольшой рост». По мнению дилера, в целом по году рост составит до 5%. Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала» считает, что в ближайшие месяцы улучшения на рынке не произойдет, он будет падать, во втором квартале ситуация может стабилизироваться и рынок выйдет на 2% роста (*Коммерсантъ*, 2013, 9 апреля).

Развивать автопром при чахнувшем спросе непросто

Видимо, поэтому власти и производители ищут какие-то иные стимулы для отрасли. Так, владелец Группы ГАЗ Олег Дерипаска предложил создать автомобиль для первых лиц государства на базе существующих отечественных платформ. Напомним, что в советские годы на автомобилях марки «Чайка» (производство ГАЗа) ездили все члены Политбюро ЦК КПСС. А сегодня российские чиновники отдают предпочтение в основном солидным иностранным маркам. «Если клиент хочет ездить на отечественной машине, мы готовы. Но это непростой вопрос. Нельзя сделать какую-то погремушку, какой-то продукт ради показухи, это должно быть органичным продолжением тех платформ, которые создаются и развиваются в России», – цитирует Дерипаску Интерфакс. По словам бизнесмена, у Горьковского автозавода есть решение. «Его нужно доработать, это не очень дешевое удовольствие, но в конце будет продукт, который будет использоваться не только для единичных решений, а как массовая машина для бюрократии», – пояснил он.

Эксперты согласились, что затянувшаяся зима действительно могла охладить пыл российских покупателей, однако это не единственная причина сокращения продаж. Директор департамента развития и маркетинга компании «Автолокатор» Глеб Славутский отнес к причинам спада также общее обновление модельного ряда – люди не торопятся с покупками в ожидании новых предложений от автопроизводителей. «Кроме того, необходимо учитывать высокое насыщение рынка. Например, на сегодняшний день сильно падает спрос на бюджетные модели класса С, им покупатели предпочитают дешевые кроссоверы», – отметил Славутский.

По мнению эксперта, наиболее эффективно простимулировать к приобретению автомобилей покупателей могут программы лояльности, различные акции, скидки. «На этом могли бы сыграть отечественные производители, если предложат привлекательные для покупателей условия приобретения автомобилей», – замечает Славутский. Между тем, по его оценкам, в ближайшие несколько месяцев авторынок вряд ли преодолеет стагнацию, но затем ситуация может стабилизироваться, к концу года рост автомобильного рынка может составить от 2 до 5%. «Рынок насытился из-за обновления автопарка в последние годы. Поэтому заставить покупателей сменить машину сейчас могут только самые выгодные предложения», – соглашается директор департамента аудита компании «Уральский союз» Александр Миронов. Также эксперт ссылается и на общее замедление экономического роста.

Часть экспертов, однако, считают, что не стоит кварталные данные воспринимать как уже сформировавшуюся тенденцию. «Снижение спроса – это скорее рыночная коррекция по отношению к мощному росту последних трех лет. Нельзя забывать, что в 2010–2011 годах рынок вырос на 30–40%. А в 2012 году прирост достиг 11%. Это очень хорошие показатели, которые были достигнуты как за счет роста благосостояния, так и за счет резкого падения кредитных ставок и активного маркетинга производителей. Так что коррекция была прогнозируема», – говорит руководитель департамента бизнес-оценки компании «ФинЭкспертиза» Алексей Баскаков. При условии сохранения текущих макроэкономических показателей на сегодня нет предпосылок для серьезного спада авторынка в 2013 году, считает эксперт. Но, как бы то ни было, автомобильная отрасль действительно нуждается в стимулировании. Для развития автоиндустрии необходимо, по словам Баскакова, продолжить локализацию производства иностранных брендов и интеграцию наших крупных производителей. Некоторые эксперты опасаются, что власти могут выбрать не самые эффективные методы стимулирования отрасли. «Если будут выбраны такие меры, которые помогут снизить производ-

ственные издержки и цены на конечную продукцию отечественных марок, то результатом может стать оживление на рынке и рост спроса. Но если так называемое стимулирование сводить просто к повышению таможенных пошлин, то конечным результатом будет общий рост цен и дальнейшее сжатие рынка», – предупреждает аналитик группы «Развитие» Сергей Шандыбин (*Независимая газета*, 2013, 10 апреля).

Авиастроение

Создание нового российского гражданского самолета МС-21 ведется в соответствии с графиком – Михаил Погосян

Работы по созданию перспективного российского гражданского самолета МС-21 выполняются строго в соответствии с графиком. *Первый полет нового авиалайнера, как и планировалось, будет выполнен в 2015 году, а сертификация самолета - в 2016 году.* Об этом сообщил президент «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК) Михаил Погосян по итогам посещения Иркутского авиазавода (филиал корпорации «Иркут»). В ходе работы над самолетом МС-21 был изготовлен опытный отсек фюзеляжа, который прошел испытания и получил положительные результаты. *В настоящее время на предприятии изготавливают комплекс панелей для следующих испытаний.*

Проект по созданию нового гражданского самолета поддерживается в России на уровне государства в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года». Финансовое участие в его реализации готова оказать и Иркутская область, сообщил губернатор Сергей Ерошенко. «Правительство региона готово поддерживать подобные предприятия, в том числе в рамках программы социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона, включая инвестиционное и социальное направления», - цитирует главу региона его пресс-служба.

«Перед заводом стоят большие задачи в этом году - это выполнение планов производства военной авиатехники и подготовка самолетов МС-21. Есть полная уверенность в том, что они выполнимы», - отметил, в свою очередь, Погосян.

Сомнения в реализации проекта в установленные сроки возникла после того, как в феврале 2013 года вице-премьер Дмитрий Rogozin заявил, что серийное производство МС-21 начнется не ранее 2020 года. Новый ближне- среднемагистральный лайнер должен прийти на смену Ту-154 и семейству Ту-204. Согласно озвученным ранее оценкам, программа создания самолета составит около 190 млрд руб., из которых около 70 млрд руб. должно внести государство (*АРМС-ТАСС*, 2013, 8 апреля).

«Авиастар-СП» впервые за последние годы стало рентабельным

В ЗАО «Авиастар-СП» 10 апреля состоялась конференция трудового коллектива с участием губернатора Ульяновской области Сергея Морозова и генерального директора авиастроительного предприятия Сергея Дементьева. Как сообщила пресс-служба ЗАО «Авиастар-СП», в рамках конференции С.Дементьев доложил об итогах производственно-хозяйственной деятельности за прошлый год. «Впервые за последние годы предприятие вышло на прибыль, в основном за счет продажи продукции, – отметил генеральный директор, – приоритетной задачей отчетного периода стало производство Ил-76МД-90А». Кроме того, в 2012 году ЗАО «Авиастар-СП» передало Управлению делами президента 2 самолета Ту-204-300, была проведена модернизация и доработка

самолетов Ан-124, выполнен монтаж интерьеров авиалайнеров «Сухой Суперджет 100».

В завершении доклада генеральный директор рассказал о перспективах предприятия: «Мы подписали адресный контракт с «ОАК-транспортные самолеты», как с соисполнителем государственного контракта на поставку 39 самолетов Ил-76МД-90А. Подписан график его исполнения, определена сумма финансирования в адрес завода до 2020 года. С апреля финансирование по этому контракту уже началось. **Параллельно ОАК-ТС заключило контракт с Министерством обороны на изготовление опытного образца топливозаправщика. Первый такой самолет мы должны построить к 2015 году»** (ЦАМТО, 2013, 11 апреля).

Локомотивостроение и вагоностроение

РЖД почти втрое уменьшило число грузовых вагонов, запрещенных к эксплуатации

Пресс-служба ОАО РЖД сообщила, что по итогам совещания в Минтрансе «потенциально опасными» признаны вагоны с литьем Кременчугского сталелитейного завода (Украина) 2010 года выпуска и боковыми рамами «Алтайвагона», произведенными в феврале, апреле и июне 2010 года. Всего в зоне риска, как уточнили в монополии, находится около 30 тыс. вагонов, то есть 3% парка. Их эксплуатацию ОАО РЖД приостановило «до решения федеральных органов». До 12 апреля монополия представит в Ространснадзор пономерной список «потенциально опасных» вагонов для выдачи предписаний по его дальнейшей эксплуатации. Полная остановка 3% парка не должна быть долгой. ОАО РЖД намерено вместе с владельцами вагонов определить условия временной эксплуатации этого подвижного состава, после чего он сможет продолжить работу. Но уже в ближайшее время эти 30 тыс. вагонов, как уточняют в ОАО РЖД, все равно придется отправить в вагоноремонтные депо для внеочередной диагностики литых деталей тележек и их замены в случае необходимости.

Изначально РЖД запретило к эксплуатации почти втрое больше вагонов. С конца прошлой недели первый вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов потребовал отставлять вагоны с литьем Кременчугского завода 2010 и 2011 годов выпуска и «Алтайвагона» 2010 года выпуска. По данным НП СОЖТ (объединяет всех крупных операторов), останавливалось около 100 тыс. вагонов, то есть 10% парка. По оценкам ОАО РЖД, как уточнили в монополии, изначально запрет коснулся примерно 80 тыс. вагонов. Уменьшение числа отставляемых вагонов до 30 тыс. уже зафиксировано дополнительно разосланной телеграммой Морозова. При этом в телеграмме указано, что «порядок разбраковки ранее отставленных вагонов» будет разработан в суточный срок. Таким образом, как рассказали сразу несколько участников рынка, выведенные из-под запрета вагоны все еще продолжают стоять.

В НП СОЖТ говорят, что точное количество запрещенных к эксплуатации вагонов будет известно в течение недели, когда все они закончат погрузочно-разгрузочные операции. «Остановка нескольких десятков тысяч вагонов забьет инфраструктуру, возможен также всплеск цен на литье и ремонт», — считает источник на рынке. Исполнительный директор Объединенной вагонной компании Дмитрий Бовыкин отмечает, что внеочередная диагностика литья стоит около \$3 тыс., то есть общие расходы собственников подвижного состава могут составить примерно \$90 млн. И это без учета потерь от простоя и покупки новых деталей в случае выявления брака. «Есть информация, что уже в ближайшее время по Кременчугу могут сузить запрет до кон-

кретных партий литья», — добавил Бовыкин. Поэтому, по его мнению, «по-настоящему серьезных проблем для рынка не стоит ждать, предписания Ространснадзора должны быть достаточно мягкими». **Представители Кременчугского завода опасаются дополнительных расходов на замену бракованного литья.** В Ространснадзоре отказались комментировать ситуацию «до подготовки соответствующих предписаний». В Минтрансе понимают, что ситуация может вызвать всплеск цен на литье, уточнил источник, знакомый с ситуацией. До 15 апреля министерство направит обращение в Федеральную антимонопольную службу с просьбой установить контроль над рынком крупногабаритного вагонного литья «и реагировать в случае необоснованного роста цен».

На экстренные меры РЖД пошло из-за резко участвовавших аварий. Только с начала 2013 года произошло 29 изломов боковых рам, которые привели к шести крушениям и 20 сходам поездов. Эксперты говорят, что проблема шире, чем брак конкретных производителей. По данным ВНИИЖТа, целый ряд исследований свидетельствует, что «фатальным», видимо, стало конструкторское решение конца 1990-х годов, когда на заводах вместо двутавровых боковых рам для вагонов стали производить коробчатые. «По всей видимости, в эту конструкцию изначально была заложена ошибка, она не может не ломаться и будет ломаться и далее независимо от качества литья», — отмечают во ВНИИЖТе. В институте считают, что для вагонного хозяйства России необходимо разработать программу замены коробчатых боковых рам на безопасные конструкции в течение пяти-семи лет (*Коммерсантъ*, 2013, 11 апреля).

РЖД к 2015 году хотят заказать у СП «Синары» и Siemens 350 грузовых локомотивов

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), ЗАО «Группа «Синара» и немецкий концерн Siemens планируют до октября 2014 года подписать твердый контракт на производство и поставки 350 односекционных грузовых локомотивов, сообщила российская машиностроительная компания. Соответствующей договоренности стороны достигли в Ганновере в рамках Hannover Messe-2013. Они отражены в «соглашении о стратегическом сотрудничестве по расширению модельного ряда магистральных грузовых локомотивов». «Документ предусматривает создание четырехосных односекционных грузовых электровозов переменного и постоянного тока для РЖД.

Производство будет организовано на ООО «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область) — совместном предприятии «Синары» и Siemens». В твердом контракте, в частности, будут определены «конкретные объемы поставок с разбивкой по годам». До 2020 года предполагается выпустить 350 локомотивов. Ранее сообщалось, что Siemens и группа «Синара» договорились с РЖД о поставках в 2016–2020 годах 675 грузовых магистральных электровозов «Уральских локомотивов» с асинхронным и коллекторным тяговым приводом. Соответствующие твердые контракты стороны также намерены подписать не позднее 2014 года. Кроме того, до 2016 года включительно монополия намерена приобрести у СП 221 электровоз постоянного тока 2ЭС10 в рамках договора, заключенного в 2010 году. В настоящее время СП выпускает локомотивы 2ЭС6 «Синара» и 2ЭС10 «Гранит». В отношении последнего существует твердый контракт с РЖД на 220 локомотивов. Он обеспечивает загрузку предприятия до 2015 года (*Коммерсантъ Екатеринбург*, 2013, 9 апреля).

Ракетно-космическая промышленность

Россия наращивает число запусков космических аппаратов

В 2013 г. с российских космодромов уже осуществлено пять запусков ракет. На орбиты выведены 12 спутников, шесть из которых иностранные. Во втором квартале планируется запустить еще 18 спутников. На 22 мая намечен запуск ракеты «Союз-2.1Б» с новейшим спутником оптико-электронной разведки «Персона». Первый аппарат был запущен в 2008 г., но он сразу сломался. Сейчас спутник доработан. Хочется надеяться, что этот аппарат отработает заданный срок.

В этом году запланирован запуск радиолокационного разведчика «Кондор», спутников дистанционного зондирования Земли «Ресурс-П» и аппаратов «Лотос-С1», которые положат начало развертыванию новой орбитальной системы радиоразведки наземных и морских целей «Лиана». Также будут выведены в космос спутники «Тундра», предназначенные для единой космической системы предупреждения о ракетном нападении. А 19 апреля состоится запуск редкого для российской космонавтики чисто научного спутника «Бион-М». Он уникален - в мире нет другой возвращаемой орбитальной биологической лаборатории. Она позволяет проводить эксперименты по изучению животных, растений, водных существ и микроорганизмов. На «Бион-М» полетит отряд из 53 мышей, 15 улиток и тритонов (*Аргументы недели, 2013, 11 апреля*).

Россия начнет разработку сверхтяжелой, способной выводить на орбиту до 130 тонн ракеты

В ближайшие дни будет принято решение о создании сверхтяжелой ракеты, заявил президент РКК «Энергия» Виталий Лопота «Пилотируемая лунная программа возможна, когда ракета-носитель достигнет 70 тонн. Тогда мы можем надеяться на баллистический облет Луны, - сказал Лопота. - Корабль будет тонн 20. Чтобы он долетел до Луны, нужно еще тонн 40 разгонного блока. Чтобы вернуть корабль, нужно еще тонн 20. Если будем приземляться на Луну - еще 20-30 тонн». Президент РКК «Энергия» отметил, что к 2030 году будет создаваться 130-тонный носитель. Освоение дальнего космоса, по словам Виталия Лопоты, возможно только в международной кооперации. *Отвечая на вопрос, вероятно ли, что наша страна совершит очередной космический прорыв, он отметил, что «освоение дальнего космоса - дело международного сообщества, по-другому эффективно никто не сможет этого сделать». «Экспедиционный комплекс, на котором можно будет улететь на Марс, будет весить 500 тонн. Не нужно даже пытаться в одиночку осваивать дальний космос - это бесперспективно», -* заявил Лопота (*Военно-промышленный курьер, 2013, 9 апреля*).

В России создан новый ракетный двигатель

НПО «Энергомаш» предлагает ракетный двигатель своей разработки для использования в ракетах-носителях легкого класса «Союз-2.1в», сообщил руководитель предприятия - исполнительный директор НПО «Энергомаш» Владимир Солнцев. «Изначально легкий «Союз-2.1в» создавался на базе двигателя НК-33, по которому еще с советских времен создан задел. Испытания первой ракеты-носителя планируются на этих двигателях, но сейчас идет обсуждение того, восстанавливать или нет производство этих двигателей. В моем понимании не совсем разумным было бы решение о восстановлении производства этих двигателей, потому что у нас создан современный ана-

лог этого двигателя РД-193, который превышает по своим техническим характеристикам НК-33. Более того, у нас есть уже налаженное производство прототипа этого двигателя, созданного на базе двигателя для «Ангары» РД-191», - сказал Солнцев. По его словам, НПО «Энергомаш» выпустило эскизный проект модификации этого двигателя для «Союза-2.1в», провело пять огневых испытаний прототипа. «ЦСКБ-Прогресс» рассматривает этот двигатель на перспективу, т.е. когда будет полностью исчерпан задел двигателей НК-33. Мы готовы двигатель поставлять», - сказал В.Солнцев. Новый двигатель РД-193 меньше по высоте на 760 мм и почти на 300 кг легче, чем РД-191 (*Военно-промышленный курьер*, 2013, 9 апреля).

УК «Лидер» Юрия Ковальчука и его партнеров владеет блокирующим пакетом акций РКК «Энергия», занимающейся производством космического оборудования

Об этом рассказал источник в РКК «Энергия». Гендиректор УК «Лидер» Анатолий Гавриленко информацию подтверждает: «Блокпакет в компании – напрямую или через косвенное владение – достаточно давно принадлежит УК «Лидер». Для компании вложения в РКК «Энергия» – финансовая инвестиция, говорит он. «Мы все же инвестиционная компания, ориентируемся на выход из активов в будущем, с прибылью на вложенный капитал», – отмечает Гавриленко. Он уверен, что капитализация этого сектора очень сильно недооценена. «Лидер» надеется, что стоимость актива серьезно вырастет.

В последние 2–3 года затраты государства на закупку аэрокосмического оборудования растут, соглашается гендиректор «Даурия аэроспейса» Михаил Кокорич. Так что он допускает возможность роста капитализации РКК «Энергия» в будущем. 10 апреля на сайте Роскосмоса был опубликован для общественного обсуждения проект госпрограммы «Космическая деятельность» до 2020 г., на которую планируется выделить 2,1 трлн руб. Когда именно «Лидер» покупал долю в подмосковном предприятии, Гавриленко не уточняет. А Кокорич утверждает, что пакет скупался на открытом рынке более двух лет назад. Сейчас капитализация РКК «Энергия» на Московской бирже составляет 4,6 млрд. руб. Доля «Лидера» стоит 1,15 млрд. руб. Но если бумаги действительно покупались более двух лет назад, то пока «Лидер» терпит убытки. В 2010 г. РКК «Энергия» торговалась более чем вдвое дороже, чем сейчас. С долей в 25% «Лидер» является вторым по величине акционером РКК «Энергия» после государства (38%). Еще около 20% акций контролируют структуры самой РКК «Энергия», 9% – у миноритариев – юридических лиц и 10% – у физических лиц – работников компании, говорит источник на предприятии.

Но представительство в совете директоров у чиновников и «Лидера» де-факто равное. Четыре из 11 мест в совете занимают чиновники, три – представители «Лидера» и «Газфонда» (его средствами управляет УК), три – менеджмент РКК. А председатель совета – гендиректор Курчатовского института Михаил Ковальчук, брат Юрия Ковальчука. Формально Юрий Ковальчук и его партнеры по банку «Россия» не являются крупнейшими совладельцами «Лидера». Ведь доля принадлежащей банку страховой компании «Согаз» в УК в прошлом году снизилась с 75 до около 35%. Впрочем, сам «Лидер» принимает участие в управлении еще около 40% собственных акций через НПФ «Газфонд» и Газпромбанк. При этом планы государства по продаже оставшихся у него 38% акций пока неясны. В плане приватизации на 2011–2013 гг. актив значится. Представитель ведомства не смог сказать, будет ли компания включена в план на 2014–2016 гг. Сейчас этот документ обсуждается в правительстве (*Ведомости*, 2013, 11 апреля).

ОПК

Россия и Бразилия готовятся подписать оружейный контракт стоимостью 1 млрд долларов

Большая делегация российского ВПК прибыла в Рио-де-Жанейро, где проходит Международная выставка авиакосмических и оборонных технологий LAAD-2013. Экспозиция России в Рио - одна из самых представительных. «Откусить» свой кусок пирога хотят многие наши оборонные предприятия. И примерно понятно, у кого получится.

- Бразилию в военно-техническом отношении отличают три аспекта, - говорит директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. - Во-первых, от нее не исходит военной угрозы. Во-вторых, бразильцы, в отличие от той же Аргентины, добивающейся расположения США, или Венесуэлы, упорно ищущей с ними конфронтации, пытаются быть независимыми. И покупать оружие у разных продавцов. А в-третьих, им в первую очередь нужны технологии, научная школа. А мы - едва ли не единственные в мире, кто готов им это предоставить.

Военное сотрудничество постсоветской РФ с Бразилией пережило две волны. В 2006 году Москва поставила Рио небольшую партию ПЗРК «Игла» за 20 млн долларов. В 2009-м был контракт уже покрупнее - на 12 вертолетов Ми-35 на 250 млн долларов. Прошлой осенью были достигнуты договоренности об организации в Бразилии СП по сборке вертолетов - всей линейки Ми-171, а также созданию центра по обслуживанию Ми-35М и разработке комплексной системы ПВО.

Ожидается, что в ближайшее время будет объявлено о подписании нового контракта - уже на 1 млрд долларов. Речь о трех батареях (от 12 до 18 машин) зенитно-пушечного ракетного комплекса «Панцирь» и двух батареях тех же «Игл». Причем сделка может включать в себя соглашение о передаче технологий и организации сборки ПЗРК в Бразилии.

Теперь все надежды наших - на четвертую волну. Наиболее интересным «кушем» здесь может стать контракт на поставку истребителей 5-го поколения Т-50. Причем опять же возможны совместная разработка и производство. Но в Рио наши прощупывают и соседей Бразилии. Если России удастся выйти на рынок Бразилии с широким ассортиментом техники, это может дать импульс для развития ВТС и с другими странами региона.

Среди наиболее перспективных направлений - поставки вертолетов, давно завоевавших на континенте хорошую репутацию, а также систем ПВО, легкой бронетехники и стрелкового оружия. Поставки боевых самолетов в больших объемах маловероятны, если не считать той же Бразилии. При этом Россия также может извлечь пользу из сотрудничества с бразильским авиапромом (*Российская газета, 2013, 9 апреля*).

ПЗРК «Игла». Разработка началась в 1970-х в Коломне, принят на вооружение в 1983 г. Поражает самолеты и вертолеты на расстоянии до 6 км, находящиеся на высоте до 3,5 км. Поставлен в 30 стран, в т.ч. в Бразилию.

ЗПРК «Панцирь-С1» создан в конце 90-х в Туле, принят на вооружение в 2012 г. Предназначен для воздушной защиты объектов. Поражает цели на расстоянии от 200 м до 20 км и на высоте от 5 м до 15 км. Портфель заказов - 7 стран, до 200 единиц (*Российская газета, 2013, 9 апреля*).

Россия способна восстановить производство самолетов МиГ-31 в кратчайшие сроки

11 апреля в Госдуме в ходе парламентских слушаний председатель комитета по обороне и безопасности Владимир Комоедов заявил, что Россия способна восстановить производство самолетов МиГ-31 в кратчайшие сроки и свойства этого самолета позволят значительно повысить обороноспособность страны. Он подчеркнул, что совместно с авиацией система ПВО в России способна уничтожить до 65% самолетов любых типов, вторгшихся в воздушное пространство страны, что, по его мнению, не допустит развязывания широкомасштабной войны против России до 2025 года. Комоедов напомнил, что в Советском Союзе и в России было произведено около 500 самолетов МиГ-31 и их модификаций (на сегодняшний день - не более 120 единиц). Однако эту позицию не разделил главком ВВС генерал-лейтенант Виктор Бондарев. По его словам, возобновление производства перехватчиков обойдется России примерно в 50 млрд руб. «Эти деньги можно будет вложить и создать суперсовременный новый самолет, который будет выполнять задачи лучше, чем МиГ-31, - заявил генерал Бондарев. - Всего проблем очень и очень много, но мы тем не менее эксплуатируем, боремся и держимся за этот самолет и будем модернизировать его в том варианте, в котором он нужен военно-воздушным силам». По словам члена Военно-промышленной комиссии при правительстве Михаила Каштана, одно из направлений модернизации МиГ-31 заключается в придании ему функций фронтового бомбардировщика (*Коммерсантъ*, 2013, 12 апреля).

Новейшие российские подлодки недосчитаются 20 ракет «Булава»

Стратегические подводные ракетоносцы усовершенствованного проекта 955А (шифр «Борей-А») будут нести по 16 межконтинентальных баллистических ракет «Булава», а не по 20, как планировалось ранее, сообщил источник в российском ОПК. Это позволит построить лодки скорее и дешевле. «Несколько дней назад на государственном уровне принято окончательное решение о том, что все пять ракетных подводных крейсеров стратегического назначения усовершенствованного проекта 955А будут вооружены 16-ю баллистическими ракетами «Булава», как и три их предшественника - ракетоносцы базового проекта 955, - сказал собеседник агентства. - Это позволит не затягивать их строительство и одновременно сэкономить значительные средства.

Первоначальный вариант оснащения пяти подлодок проекта 955А 20-ю ракетами «Булава», одобренный прежним руководством Минобороны, неоднократно обсуждался в военном ведомстве уже новым руководством, в Военно-промышленной комиссии и в промышленности. «С учетом относительно небольшого количества стратегических АПЛ этот вариант выглядел вполне обоснованным, однако его принятие потребовало бы внесения значительных изменений в конструкцию субмарин», - отметил представитель ОПК. По его оценке, энергетика «Бореев» позволяет им нести и по 20 ракет.

Однако для добавления четырех ракетных шахт нужно на 10 метров удлинить корпус кораблей, производить в них другие конструктивные переделки, что сделало бы ракетоносцы более тяжелыми и громоздкими. Решение по ракетному вооружению модернизированных «Бореев» принято также с учетом тенденции в строительстве стратегических субмарин ведущими морскими державами. При разработке новых ракетных субмарин упор делается не на большое количество ракетных шахт, а на обеспечение боевой устойчивости и выживаемости лодок в ходе боевого патрулирования. «Для нанесения ядерного удара «Борею» 16 ракет вполне достаточно. Главное - скрытно выйти на боевую позицию и выполнить пуск ракет по назначенным целям. Что толку, если

лодка с 20 ракетами будет обнаружена и уничтожена противником, не успев осуществить пуск», - подчеркнул собеседник агентства (*Интерфакс, 2013, 13 апреля*).

Осенью будет представлена первая российская гаубица на колесной платформе «Коалиция»

Минобороны России начало внедрение и освоение колесной артиллерийской техники, которая в перспективе заменит гусеничную. Первая российская гаубица на колесной платформе «Коалиция» будет показана уже осенью в Нижнем Тагиле на международном салоне военной техники REA-2013.

Как рассказал представитель КамАЗа Олег Афанасьев, в качестве платформы для новой гаубицы была выбрана четырехосная платформа КамАЗ-6560, которую используют для строительной и военной техники. Для «Коалиции» ее немного модернизировали - поставили более мощный двигатель и изменили конструкцию рамы, чтобы она выдержала выстрел. - Это то же шасси, на которое монтируют комплекс ПВО «Панцирь-С». Оно отвечает требованиям военных. Это уже серийная платформа, поэтому никаких проблем с ее производством не будет, - пояснил Афанасьев. Он добавил, что опытный экземпляр платформы для «Коалиции» был отправлен на «Мотовилихинские заводы», где производят саму артиллерийскую установку. Там обе части гаубицы должны соединить в одну машину и начать испытания. Как только они завершатся, первый колесный «танк» будет принят на вооружение Российской армии и начнет поступать в войска. Ожидается, что испытания завершатся до конца 2015 года.

Предполагается, что гаубица будет полностью автоматической, то есть заряжать ее и производить выстрел можно будет дистанционно. Экипаж при этом будет находиться в кабине, которую планируется бронировать для защиты от пуль и осколков.

В Минобороны пояснили, что новая машина должна поступить в первую очередь на вооружение десантно-штурмовых и горных легких бригад, где требуются мобильность и высокая скорость передвижения по дорогам, а затем - в средние бригады, которые вместо гусеничных БМП используют для перевозки пехоты колесные БТР. Тяжелые бригады планируется оснащать гусеничной техникой, поскольку она лучше бронирована. Как рассказали в управлении ракетных войск и артиллерии Сухопутных войск, «Коалиция» на камазовском шасси дополнит сверхлегкую гаубицу, заказанную ранее.

Независимый военный эксперт Вячеслав Целуйко пояснил, что при всей заманчивости «Коалиции-СВ-КШ» она найдет ограниченное применение. - Такая гаубица подойдет скорее для средних бригад на БТР, где высокая доля колесных шасси и при этом у бригад достаточно высокая скорость марша. В таких соединениях гусеничные гаубицы «Мста-С» или буксируемая «Мста-Б» замедлят темп движения на марше. Но для легких бригад такая гаубица неприменима. Она по своим габаритам не войдет в Ми-26, а это обязательное условие для легкой техники, - пояснил Целуйко. Также он напомнил, что Сухопутные войска уже пытались создать колесную гаубицу с орудием «Мста-К», но этот эксперимент завершился неудачей из-за неустойчивости колес к боковым нагрузкам от выстрела.

Артиллерийская установка «Коалиция-СВ» была разработана нижегородским научно-исследовательским институтом «Буревестник», ее производство развернуто на ОАО «Мотовилихинские заводы» в Перми.

Впервые макеты перспективных артиллерийских систем семейства «Коалиция» на различных шасси были показаны во время визита вице-преьера Дмитрия Рогозина в Пермь в июле 2012 года. Тогда же ОАО «Мотовилихинские заводы» выступило с инициативой создания на базе предприятия федерального центра артиллерийских технологий, в который предлагалось включить крупнейших производителей артиллерийских систем в стране - екатеринбургское ОАО «Завод № 9» и нижегородский ЦНИИ «Буревестник» (*Известия (Москва), 2013, 10 апреля*).

В ОПК России ведутся ОКР по воссозданию БЖРК

Российский ОПК проводит опытно-конструкторские работы (ОКР) по воссозданию боевого железнодорожного ракетного комплекса (БЖРК). В декабре 2012 года командующий РВСН заявил о принятии военно-политического решения о создании комплекса. В случае разработки подобного проекта есть вероятность, что разворачивать такой комплекс не станут. Все будет зависеть от того, как России удастся договориться с другими ядерными державами. Правительство создание БЖРК одобрило. Опытные конструкторские работы финансируются соответствующими статьями бюджета. В состав РВСН уже входили БЖРК с твердотопливной ракетой РТ-23 «Молодец», которая могла нести 10 боезарядов. Но они были ликвидированы по условиям Договора СНВ-2. **Новый комплекс может быть вооружен «Тополем-М» или «Ярсом»** (*Военно-промышленный курьер, 2013, 9 апреля*).

Тракторное и сельскохозяйственное машиностроение

Украина предложила Белоруссии совместно производить сельхозтехнику

Такое предложение первому заму премьер-министра Белоруссии Владимиру Семашко сделал украинский премьер Николай Азаров, сообщает пресс-служба Азарова. «Давайте реанимируем те наши договоренности о создании совместных предприятий по производству сельскохозяйственной техники», - сказал Азаров в ходе встречи. Стороны также обсудили сотрудничество в сфере торговых отношений. Николай Азаров напомнил, что Украина заинтересована в получении статуса наблюдателя при Таможенном союзе, чтобы заранее знать новые решения, которые принимаются в рамках союза (*РБК-Украина, 2013, 12 апреля*).

Точное машиностроение

Счетная палата нашла серьезные нарушения в «Роснано»

Счетная палата выявила «мягко говоря, значительный» объем нарушений в «Роснано», проверка которой завершается на этой неделе, сообщило «РИА Новости» со ссылкой на аудитора палаты Сергея Агапцова. От дополнительных комментариев его помощница воздержалась, объяснив, что сначала результаты проверки будут представлены на коллегии Счетной палаты. Представитель «Роснано» не стал комментировать выводы, с которыми компания еще не была ознакомлена. В начале декабря 2012 г. Счетная палата сообщала, что ее коллегия решила проверить эффективность использования «Роснано» бюджетных средств в 2007–2012 гг. и установить, соответствуют ли расходы компании целям ее деятельности. Незадолго до того в Счетную палату был

направлен депутатский запрос, подписанный 93 членами КПРФ. Депутатов взволновало, что из 36,3 млрд. руб., инвестированных «Роснано» в 2011 г., на ее собственные средства пришлось всего 0,17%. Все остальные инвестиции совершались из заемных средств, привлекавшихся под госгарантии (*Ведомости, 2013, 10 апреля*).

Основные тенденции рынка оборудования для корпоративной связи в 1 кв. 2013г.

Компания «СвязьКомплект», ведущий отечественный поставщик решений для корпоративной связи, проанализировала итоги продаж в 1 кв. 2013 г. 75717 товарных позиций в 64 субъектах РФ и выявила основные движущие силы рынка корпоративной связи. Компания «СвязьКомплект» с 1996 г. занимается продажей широкого спектра решений для строительства, обслуживания и диагностики систем корпоративной связи, включая системы телефонии (традиционной и IP), аудиоконференцсвязи, видеоконференцсвязи, инструментарий для монтажа и обслуживания медных и оптических линий связи и др. Номенклатура поставляемых товаров компании «СвязьКомплект» превышает 10 000 наименований. Среди покупателей «СвязьКомплект» - российские компании малого, среднего и крупного бизнеса, расположенные по всей территории РФ: от Калининграда до Владивостока. Таким образом, анализ предпочтений покупателей «СвязьКомплект» отражает наиболее актуальные, в данный момент, тенденции всего отечественного рынка корпоративной связи.

В 1 кв. 2013 г. основными тенденциями в структуре продаж «СвязьКомплект» стали:

1. Строительство контакт-центров

Продажи профессиональных телефонных гарнитур Plantronics предназначенных для контакт-центров бьют все рекорды, что свидетельствует о значительном расширении данного сегмента рынка. На телефонные гарнитуры в 1 кв. пришлось более 15% всех проданных товаров. При этом более 20% из них - гарнитуры, оптимизированные для работы с системами телефонии Microsoft Office Communicator и Microsoft Lync, что позволяет определить примерную долю этих программных решений на отечественном рынке.

2. IP телефония - основной способ подключения в офисах

Анализ продаж VoIP шлюзов AddPac показывает, что компании, активно пользующиеся услугами МГ/МН связи, практически полностью перестали устанавливать в своих офисах традиционные аналоговые мини-АТС и внедряют системы IP телефонии. Об этой тенденции свидетельствуют высокие продажи VoIP шлюзов, оптимизированных для подключения аналоговых факсовых аппаратов к программным и аппаратным IP телефонным станциям.

3. В лидерах - большие конференц-залы

Продажи оборудования для конференц-залов производства Danish Interpretation Systems свидетельствуют, что в начале 2013 г. российские компании активно реализовывали проекты по оснащению конференц-залов. При этом почти 2/3 реализованных проектов пришлась на большие конференц-залы - до 250 делегатов, 1/3 залов рассчитана до 50 участников.

4. «Медь» - «Волоконная оптика», счет «2 : 1»

Анализ продаж профессионального инструментария для монтажа, обслуживания и диагностики медных и оптических сетей связи говорит о заметном росте рынка строи-

тельства СКС. Об этом свидетельствуют высокие продажи инструментов для прокладки и первичной диагностики СКС производства Katimex и Greenlee Communication.

С точки зрения используемой технологии около 37% продаж инструментария пришлось на работу с волоконно-оптическими каналами связи, оставшаяся часть (около 63%) на работу с медными линиями. Таким образом, технология ВОЛС сегодня используется только в чуть более чем трети всех новых строящихся сетей.

5. Наиболее активно развивающиеся субъекты РФ

Основные продажи в 1 кв. 2013 г. пришлось на Москву и Московскую область, Санкт-Петербург и Ленинградскую область. Среди наиболее активных субъектов РФ лидируют: Свердловская область, Приморский край, Новосибирская область и республика Татарстан (*skomplekt.com, 2013, 10 апреля*).

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ КОРПОРАТИВНОЙ СВЯЗИ В 1 КВ 2013Г.



Станкостроение

Станкостроители стран Таможенного союза консолидируют усилия по развитию отрасли

О путях развития станкостроения, интеграции, создании совместных производств, развитии лизинга, новых разработках шел разговор на семинаре в ОАО «МЗОР» - управляющая компания холдинга «Белстанкоинструмент». Мероприятие проходило в рамках открывшейся в Минске международной специализированной выставки «Металлообработка». В семинаре приняли участие наряду с представителями предприятий машиностроения Беларуси, также и станкостроители России, Казахстана, Украины. Как отметил генеральный директор холдинга «Белстанкоинструмент» Виктор Бутко, проводимая в Беларуси широкомасштабная модернизация предприятий потребовала новых

высокоэффективных видов оборудования. «Мы можем предложить своим заказчикам такую продукцию, а также квалифицированные услуги по техническому сопровождению и решению технических вопросов при модернизации предприятий», - сказал генеральный директор.

Проведен анализ потребности в станкостроительной продукции 109 предприятий Минпрома, в том числе валобразующих предприятий - ОАО «БелАЗ», ОАО «МАЗ», РУП «МТЗ», РУП «Гомсельмаш», ОАО «Амкодор». Специалисты предприятий холдинга «Белстанкоинструмент» проанализировали всю номенклатуру предполагаемого к закупке металлообрабатывающего оборудования и определили, что может быть изготовлено. Таким образом, определена программа работ до 2015 года. В 2013 году будет изготовлено около 400 единиц оборудования на \$140,9 млн., в 2014 году - 428 единиц на \$154,8 млн., в 2015 году - 469 единиц на \$173,3 млн. В прошлом году создан холдинг «Белстанкоинструмент», в который вошли 16 предприятий Беларуси, он объединил возможности станкостроителей и повысил их производственный, технологический и экспортный потенциал, подчеркнул Виктор Бутко. Около 50% выпускаемых станков экспортируется. Основной рынок сбыта - Россия, также идут поставки в Казахстан и Украину. А такие предприятия холдинга, как ОАО «Станкозавод «Красный борец» (Орша) и ОАО «СтанкоГомель», экспортируют свою продукцию в Турцию и Германию.

О необходимости консолидации усилий по развитию отрасли говорил на семинаре и президент Российской ассоциации «Станкоинструмент» Георгий Самодуров. «Мы должны сформировать свою идеологию поведения на российском рынке с государственными структурами таким образом, чтобы создавать экономические условия для более динамичного развития отрасли», - отметил он. Эта российская ассоциация и холдинг «Белстанкоинструмент» в ноябре 2012 года заключили соглашение о сотрудничестве и интеграции. «Согласно этому соглашению, а также при реализации поручения Президента России по развитию станкостроения прописан отдельно вопрос, который обязывает госструктуры заниматься вопросами выстраивания отношений между белорусскими и российскими станкостроителями через механизм формирования программ в Союзного государстве и ЕЭП», - сказал Георгий Самодуров.

По его мнению, создание в Беларуси холдинга в станкостроении - первый шаг на пути к интеграции, который свидетельствует о том, что реформирование подходов к формированию политики в станкостроении уже началось. Российская ассоциация сейчас вносит коррективы в программу развития станкостроения до 2015 года, добивается увеличения финансирования на техперевооружение предприятий станкостроения. Проведена перепись и инвентаризация парка металлообрабатывающего оборудования военно-промышленного комплекса России, которой не было с 1991 года. Георгий Самодуров назвал крупные мировые станкостроительные компании, которые поставляют оборудование для ВПК России. «К сожалению, среди них нет компаний из Беларуси и Украины, - констатировал он. - Надо над этим серьезно поработать, чтобы начать поставки белорусского оборудования для военно-промышленного комплекса России». При этом он подчеркнул, что рынок станков России очень емкий. К 2015 году объем производства станков в России должен увеличиться в пять раз к уровню 2011 года, страна выйдет на шестое место в мире по потреблению этой продукции. Но все равно быстрорастущий внутренний рынок России не сможет обеспечить эту потребность в оборудовании. Поэтому станкостроители заинтересованы в консолидации усилий с партнерами по Таможенному союзу. «Без консолидации усилий с Беларусью трудно будет это осуществить», - сказал глава ассоциации.

Выступивший на семинаре директор ТОО «Карагандинский машиностроительный консорциум» Болат Кенжин также подчеркнул высокую заинтересованность в сотрудничестве с белорусскими станкостроителями. Тем более что в Казахстане, уточнил он, как такового станкостроения нет. А между тем горно-шахтное машиностроение остро нуждается в обновлении, также идет большая модернизация других промышленных отраслей страны. Для этого в Казахстане предусмотрены определенные налоговые преференции, что позволит привлечь поставщиков станков в страну. В этой связи карагандинские партнеры приехали в Беларусь с предложением создать совместное производство станков. Эту тему они обсудили на семинаре, также она рассматривалась на состоявшейся на днях встрече в Министерстве промышленности. Планируется, что в ближайшую неделю делегация Минпрома выедет в Астану, где будет продолжено обсуждение вопросов создания совместного станкостроительного производства. Большой интерес к сотрудничеству с Беларусью, другими странами Таможенного союза проявляет и Украина. Это подчеркнул на семинаре президент УКН «Укрстанкоинструмент» Владислав Романченко. По его словам, «пока Украина находится в негативном тренде по развитию станкостроения, зависит от мирового рынка». «В этой связи мы видим большие перспективы в сотрудничестве с Беларусью, особенно если заработают лизинговые схемы продаж оборудования, - сказал он. - Надо работать вместе, другого выхода как сотрудничество у нас нет» (БЕЛТА, 2013, 10 апреля).

Перспектива формирования региональных кластеров машиностроительных технологий

Очередным скандалом закончилось заседание экспертного совета при комитете Государственной думы по промышленности по развитию технологической базы российского машиностроения и станкостроения, прошедшее 4 апреля. На повестке дня было обсуждение вопросов формирования региональных кластеров машиностроительных технологий в субъектах Российской Федерации, в частности в Республике Татарстан, а также Ростовской, Свердловской и Ульяновской областях. По словам экс-министра станкостроительной и инструментальной промышленности СССР, а ныне председателя совета Российской ассоциации станкоинструментальной продукции Николая Паничева, предполагаемая локализация на территории России производства импортного оборудования на 90% — антироссийская позиция.

Заседание экспертного совета стало продолжением результатов международного инвестиционного форума «Условия и перспективы создания производств металлообрабатывающего оборудования в Российской Федерации», который состоялся 5 марта на базе МГТУ «Станкин» под эгидой Минпромторга. Главным результатом было подписание протокола о намерениях по организации региональных кластеров машиностроительных технологий в указанных выше регионах.

В то же время не все оказались согласны с таким развитием событий. По словам Николая Паничева, «если станкостроением как таковым заниматься маленьким сектором среди других проблем, дорогие друзья, ничего не получится». «К 2016 году мы выйдем аж на 90% производства импортного оборудования. Друзья мои, эти идеологи и прочие из Минпромторга хоть на одном заводе побывали, они поинтересовались, что делается в Иванове, Санкт-Петербурге, Краснодаре? Ну надо же посмотреть. И те средства, предусмотренные ФЦП, пустить на дело, — негодовал экс-министр станкостроения. — Я как человек, который занимался этим вопросом, буду докладывать президенту, так как эта программа появилась с его участием». Выступавший на заседании совета

президент российской ассоциации «Станкоинструмент» Георгий Самодуров назвал «отверточными сборками» развертываемые ныне на территории России производства и высказал опасения в том, что происходит трансфер «устаревших трехосевых машин», а в постановлении правительства № 188 нет ни одного кластера, которые планируют создавать (*rbcdaily.ru, 2013, 8 апреля*).

Белоруссия будет рассматривать создание СП с Татарстаном в сфере станкостроения

Тему обсудили в Минске на встрече министра промышленности Беларуси Дмитрия Катеринича с главой минпромторга Татарстана Равилем Зариповым. - В Татарстане идет переоснащение заводов современным оборудованием, поэтому они заинтересованы в установлении прямых контактов с белорусскими станкостроителями, отметили высокую школу станкостроения Беларуси, наш конструкторский потенциал и готовность к совместной работе, - сказал пресс-секретарь белорусского министерства промышленности Сергей Шалай. Белорусская сторона рассмотрит варианты интеграции в сфере станкостроения путем продажи пакета акций или создания совместных предприятий (*БЕЛТА, 2013, 10 апреля*).

На Дону создаётся станкостроительный кластер

В Азовском станкостроительном кластере готовятся к введению в эксплуатацию новых мощностей. Общий объём инвестиций в проект превышает 800 миллионов рублей. В станкостроении России сегодня наступил переломный момент – идёт массовая модернизация станкостроительного комплекса. Немаловажная роль в этом отводится новому станкостроительному кластеру, который формируется на Дону. Сборка первых станков на производственных мощностях Азовского станкостроительного кластера начнётся уже в мае. В городе полным ходом идёт строительство базового производства. Общий объём инвестиций в этот проект превышает 800 млн рублей.

«Проект по созданию базового производства кластера реализуется с участием «Группы МТЕ» и KOVOSVIT MAS в городе Азове с 2012 года. Общий объём инвестиций превысит 808 млн. рублей. Из них 230 млн. рублей уже вложено инвесторами. В мае начнётся полноценная сборка двух моделей станков. К 2018 году ежегодный объём производства достигнет 320 станков на сумму около 3 млрд. рублей», – сообщает пресс-служба областного правительства.

Продукцию азовских станкостроителей с нетерпением ожидают на предприятиях энергетического машиностроения, авиастроительной и судостроительной отраслей, автопрома, а также – на инструментальных заводах России. Кроме того, в рамках проекта создания Азовского станкостроительного кластера планируется развитие кузнечно-прессового и сталелитейного производств. Масштабы этого предприятия позволяют размещать профильные, образовательные, инжиниринговые и научные компании (*Азов-инфо, 2013, 8 апреля*).

В Татарстане и Ульяновской области запустят станкостроительный кластер

В двух регионах ПФО на площадке МГТУ «СТАНКИН» будет создан кластер станкостроения, работающий с иностранными компаниями. Западным инвесторам порекомендовал эти регионы лично министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. По его словам, именно на этих территориях сосредоточен основной потен-

циал отечественного станкостроения. Причины выбора Татарстана неслучайны. В этом регионе идет активное развитие нефтедобычи и нефтепереработки, а республика нуждается в современном оборудовании. В этом регионе есть все предпосылки для возрождения станкостроения. Это сохранившийся парк, бурно развивающаяся экономика, а также инвестиционная привлекательность (*РИА ФедералПресс, 2013, 9 апреля*).

В Свердловской области обновлением станочного парка займётся специальный кластер

До 2015 года машиностроительные организации региона должны реализовать проекты технического перевооружения и реконструкции производства на общую сумму 151 миллиард рублей. Такие цифры прозвучали на совещании Экспертного совета по развитию технологической базы российского машиностроения и станкостроения при комитете по промышленности Государственной Думы РФ. Вице-премьер областного правительства Александр Петров представил там доклад «Об организации регионального кластера машиностроительных технологий в Свердловской области».

Он уточнил, что в рамках кластера будет сделан акцент на трансферт машиностроительных технологий, организацию совместных станкостроительных производств с иностранными партнёрами, создание специализированных технологических центров по ремонту и модернизации станочного парка. Специализацией кластера станет: инжиниринг в области станкостроения, производство на территории региона зарубежного высокотехнологичного оборудования с числовым программным управлением (ЧПУ), технологической оснастки и метрологического обеспечения, модернизация, ремонт оборудования и технологической оснастки промышленных предприятий области. Реализация данного проекта позволит не только создать на территории области новые современные производства станков с ЧПУ, ориентированные на общероссийский и внешний рынки, но обеспечит осуществление комплексных технологических решений по техперевооружению машиностроительных предприятий (*oblgazeta.ru, 2013, 9 апреля*).

Конкурсный управляющий Стерлитамакского станкозавода предпринял попытку вернуть активы предприятия из структур бывшего менеджмента

Конкурсный управляющий ОАО «Стерлитамакский станкостроительный завод» Александр Нудельман пытается увеличить конкурсную массу банкрота. В арбитражном суде началось рассмотрение 24 его заявлений о признании недействительными сделок купли-продажи заводского имущества, заключенных в 2011–2012 годах во время процедуры наблюдения. Нудельман уточнил, что на возврате активов в конкурсную массу настаивает комитет кредиторов, куда входят представители залогового кредитора банка ВТБ и московского ЗАО «МТФ финанс». «Кредиторы предполагают, что имущество было продано по заниженной цене», — сказал управляющий.

Он уточнил, что рассчитывает по решению суда вернуть в конкурсную массу основные активы завода, включая главные производственные цеха и оборудование. На старте банкротства они отошли московскому ООО «Стерлитамакские станки», собственником которого, по данным Kartoteka.ru, является экс-начальник отдела внешнеэкономических связей ССЗ Зульфия Хадиева. Впоследствии компания перепродала имущество московскому ООО «Аттивита» (принадлежит кипрской «Филтро инвестментс лимитед»), а то, в свою очередь, сдало в аренду в стерлитамакскому научно-производственному объединению «Станкостроение».

Также *управляющий оспорил сделки по продаже ряда заводских патентов, гостиницы, трансформаторной подстанции, заводского корпуса мелкосерийного производства и другие*. Называть предположительную стоимость этого имущества Нудельман не стал, сославшись на то, что по ряду его заявлений суд уже назначил экспертизу оценки. В основном активы, предполагает он, перешли структурам бывшего генерального директора ССЗ и его совладельца, депутата Курултая Владимира Жаринова.

В конкурсную массу банкрота пока включены в основном второстепенные активы стоимостью около 500 млн руб., ее хватает на погашение около половины кредиторской задолженности, уточнил управляющий. Конкурсное производство на заводе было продлено в феврале. Предполагаемую дату торгов управляющий не уточнил. Завершающая процедура банкротства проходит на фоне обострения отношений Владимира Жаринова с его крупнейшими, в частности бывшими, партнерами из «МТЕ финанс», рассказали информированные источники. В конце прошлого года конфликт вылился в возбуждение сразу двух уголовных дел в отношении Жаринова. Его подозревают в растрате путем заключения фиктивных договоров поставки сверлильно-фрезерно-расточного станка московскому ООО «Компания „Ремстрой“» с последующим причинением ущерба предприятию на 45 млн руб., а также в сокрытии налогов.

Жаринов винит в уголовном преследовании бывших партнеров. 11 апреля он заявил, что «„МТЕ финанс“ была создана заводом, но потом ее собственники захотели получить контроль над предприятием», чему он сопротивлялся. Он также заявил, что «ничего в ущерб предприятию не продавалось, каждое наименование перед продажей было оценено, так как людям нужно было платить зарплату, а ситуация на заводе была тяжелой». От прогнозов относительно возврата активов, он воздержался. Собеседник в «МТЕ финанс», в свою очередь, сообщил, что «оборудование продавалось „Стерлитамакским станкам“ в сотни раз дешевле металлолома, по 15-20 руб. за штуку, а „Аттивите“ уже за десятки тысяч рублей». «Комитет кредиторов инициировал расторжение этих договоров, так как в противном случае надеяться на взыскание задолженности не приходится», — сказал собеседник.

Один из юристов, сопровождавших прежние сделки ССЗ, на условиях анонимности пояснил, что оспорить их итоги возможно. «Если экспертиза докажет, что оплата хотя бы на 20–30% была ниже рыночной, сделка может быть признана недействительной. В дальнейшем конкурсный управляющий сможет обратиться в суд с иском о vindикации имущества, то есть его возврата от третьих лиц. В практике достаточно примеров такого возврата первоначальным владельцам», — отметил собеседник (*Коммерсантъ (Уфа)*, 2013, 12 апреля).

ОАО «Стерлитамакский станкостроительный завод» — крупный производитель металло-режущих станков, обрабатывающих центров и специнструмента. Производит продукцию для предприятий машиностроения, вагоностроения, авиастроения, оборонно-промышленного комплекса. В 2011 году выручка составляла 463,44 млн руб., чистый убыток — 338,76 млн руб. Основными владельцами являются германская «Б&Д Хольц Гмбх» (33% уставного капитала) и Владимир Жаринов (32,21%). В марте 2010 года на заводе была начата процедура банкротства по иску ИФНС. Кредиторская задолженность оценивается в 700 млн руб., текущая — больше 300 млн руб. Крупнейшими кредиторами являются: банк ВТБ (около 300 млн руб), в залоге у которого корпус ССЗ площадью 26 тыс. кв.м, здание столовой и станки; московская лизинговая компания ЗАО «МТЕ финанс» (223 млн руб., входит в группу МТЕ Дениса и Юрия Волковых), а также Владимир Жаринов (18 млн руб.), налоговая служба (81 млн руб.) и ОАО «Региональный фонд» (25 млн). (*Коммерсантъ (Уфа)*, 2013, 12 апреля).

НОВОСТИ ЗАРУБЕЖНЫХ РЫНКОВ

Самолет Boeing 787 Dreamliner успешно совершил последний из запланированных испытательных полетов

Полеты призваны доказать безопасность доработанных литиево-ионных батарей, из-за проблем с которыми в середине января были приостановлены полеты всех лайнеров, сообщает агентство «Франс пресс» со ссылкой на представителя Boeing Марка Биртеля (*Ведомости (Москва), 2013, 8 апреля*).

Французский медиахолдинг Lagardere продал 7,4% акций Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS) за 2,285 млрд. евро

В ходе закрытого размещения медиаконцерн Lagardere полностью избавился от принадлежащих ему 61 млн. акций EADS. По сообщению Lagardere, новыми владельцами бумаг стали квалифицированные институциональные инвесторы. EADS также принял участие в сделке, купив акции на 500 млн. евро, что соответствует 1,6% доли в компании. «Многие инвесторы считали, что EADS выкупит акции на 1—1,5 млрд. евро. Возможно, EADS сейчас важнее увеличение числа мелких акционеров, чем наращивание своей доли», — считают аналитики JP Morgan Cazenove.

Продажа прошла в рамках проводящейся реструктуризации EADS, по итогам которой руководство рассчитывает снизить влияние правительств Франции и Германии на политику компании. До недавнего времени власти стран контролировали по 22,5% акций EADS. Немцы — через автопроизводителя Daimler (15%) и банковский консорциум Dedalus (7,5%), французы — через правительство (15%) и Lagardere. Daimler и Lagardere давно хотели выйти из капитала EADS, однако правительства до последнего не хотели нарушать баланс. В итоге в конце 2012 года они все же согласились снизить свои доли до 12% каждая, чтобы с учетом 5,5% акций EADS, принадлежащих Испании, общая доля трех государств в компании не превысила 30%. Распродажу начал Daimler, который в декабре избавился от 7,5% акций EADS (полностью выйти из EADS автопроизводитель рассчитывает этим летом). На прошлой неделе Испания продала часть акций EADS, доведя долю до 4,2%. В рамках плана EADS выкупит 15% акций.

С выходом Lagardere в EADS вздохнули с облегчением. Во-первых, гендиректор компании Арно Лагардер был среди тех, кто выступал против слияния концерна с британской BAE Systems. Во-вторых, Лагардер, будучи назначенным в мае прошлого года председателем совета директоров EADS, манкировал своими обязанностями, умудрившись пропустить собрание акционеров концерна в честь его назначения. Наконец, Лагардер очень раздражал консервативно настроенных членов правления EADS, которые считали его простофилей и плейбоем. 51-летний медиамагнат прославился публичными отношениями с 22-летней бельгийской моделью Джейд Форэ, которая в сентябре родила от него девочку (пара снялась в довольно откровенной фотосессии для *Le Soir*). «В Германии карьере любого топ-менеджера после этого пришел бы конец», — говорили в EADS (*РБК daily, 2013, 10 апреля*).

Операционная прибыль Samsung Electronics составит по итогам I квартала 2013 г. 8,7 трлн вон (\$7,7 млрд) и на 53% превысит показатель годичной давности

Квартальная выручка южнокорейской компании за год выросла, согласно тем же прогнозным оценкам, на 15% до 52 трлн вон (\$46 млрд). Одним из главных факторов роста стало увеличение продаж недорогих смартфонов. В развитых странах спрос на смартфоны, в том числе среднего ценового сегмента, уже удовлетворен, но Samsung все активнее осваивает развивающиеся рынки. Хотя основа ее успеха – продажи смартфонов Galaxy, в целом ассортимент Samsung насчитывает более 30 моделей, охватывающих практически все сегменты рынка.

Этим Samsung выгодно отличается от Apple, полагающейся всего лишь на одну модель iPhone, принадлежащую к верхнему ценовому диапазону. По данным аналитиков, которые приводит Reuters, с января по март 2013 г. Samsung продала около 70 млн. смартфонов, тогда как в предыдущем IV квартале 2012 г. ее продажи составили 63 млн. устройств. У Apple продажи iPhone в предыдущем квартале снизились примерно на 30% до 30 млн. аппаратов. Несмотря на улучшение прогноза Samsung по прибыли, прошедший квартал оказался первым за последние полгода, когда компании не удалось побить собственный рекорд прибыльности. Некоторые аналитики уповают на выходящую в апреле модель Galaxy S4: благодаря новинке Samsung должна вернуть себе лидерство по продажам сотовых телефонов в США (*Ведомости (Москва), 2013, 8 апреля*).

У HTC рухнула прибыль

Тайваньский производитель смартфонов HTC Corp. получил в I квартале 2013 г. рекордно низкую прибыль – 85 млн. тайваньских долларов (\$2,85 млн) против 1 млрд. тайваньских долларов кварталом ранее и 10,9 млрд. тайваньских долларов в I квартале 2012 г. Это самый низкий результат с 2004 г., когда HTC начала публиковать отчетность. Худшие, чем ожидалось, результаты объясняются задержкой начала продаж нового смартфона HTC One – они стартовали только в трех странах, а не в 80, как предполагалось. В Европе, Северной Америке и Азиатско-Тихоокеанском регионе продажи начнутся не ранее конца апреля (*Ведомости, 2013, 9 апреля*).

Японские автоконцерны из-за возможных проблем с подушкой безопасности отзовут в мире более 3 млн. автомобилей, выпущенных в начале 2000-х гг.

Toyota, Nissan и Honda сообщили об отзыве около 3,3 млн. автомобилей по всему миру из-за возможных проблем, связанных с подушками безопасности для переднего пассажира, произведенными японской Takata Corp. По словам представителя Takata Хидеуки Мацумото, продукция, внимание на которую обратили автоконцерны, была выпущена в 2000–2002 гг. (цитата по Bloomberg); от других комментариев он отказался. Под сервисную кампанию попало около 1,7 млн. автомобилей Toyota, произведенных в 2000–2004 гг.; в России – около 3000 машин, сообщил представитель компании. По его словам, VIN-номера и конкретные модели сейчас уточняются. В тот период (2000–2004 гг.) Takata комплектовала часть своих подушек безопасности пиропатронами, выпущенными в условиях недостаточного уровня влажности и силы сжатия, поясняет собеседник. Технологические проблемы были устранены, сотрудничество Toyota с Takata (наряду с другими поставщиками подушек безопасности) продолжается, говорит он.

Honda отзывает более 1,1 млн. автомобилей, выпущенных в 2001–2003 гг., прежде всего с рынка США и Японии, поясняет представитель компании. «Автомобили, затронутые сервисной кампанией, официально в Россию не ввозились, но если владельцы этих машин к нам обратятся, то мы проведем бесплатную диагностику и в случае необходимости – замену», – пояснил он. Nissan отзывает с мирового рынка около 480 000 машин выпуска 2003–2004 гг., из них в России – чуть больше 100 автомобилей, рассказал представитель японского автоконцерна. «Ни одного случая некорректного срабатывания не зарегистрировано, – говорит он. – Клиенты будут приглашаться на бесплатную проверку и замену в случае необходимости».

Takata – один из крупнейших мировых производителей систем безопасности для автомобилей, поэтому не удивительно, что в сервисной кампании участвуют сразу несколько автоконцернов, комментирует исполнительный директор «Автостата» Сергей Удалов. У компании есть завод и в России – в Ульяновской области (начал работать в 2012 г.).

Устранение проблемы на станциях дилеров будет бесплатным для клиентов. Предполагаемые расходы в рамках сервисной кампании автоконцерны не раскрывают. В России замена каждой подушки безопасности для переднего пассажира может обойтись им в 15 000–20 000 руб. (с учетом оплаты работы дилеров и за вычетом торговой наценки), подсчитали директор Auto-dealer.ru Олег Дацкив и сотрудник одного из дилерских центров. Лучше провести сервисную кампанию, чем получить иски в случае, если компании знали, но скрыли тот или иной дефект, угрожающий безопасности автовладельцу, добавляет он (*Ведомости, 2013, 12 апреля*).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Указатель упоминаемых предприятий и организаций

А

Apple 46
Areva-Mitsubishi 24
Auto-Dealer-СПб 14

В

BAE Systems 45
Boeing 45

С

Cadence 13
Capital Legal Services 14

Д

Daimler 45
Danish Interpretation Systems 38
Dedalus 45

Е

EADS 45

Ф

Fennovoima 24

Г

Gartner 11, 12
General Motors 13, 14, 25
Greenlee Communication 39

Н

Highstat Limited 17
Honda 46, 47
HTC Corp. 46

И

IBM 22
IDC 11

Ж

JP Morgan Cazenove 45

К

Katimex 39
KOVOSVIT MAS 42

Л

Lagardere 45
Lenovo 12

М

Magna 13
Microsoft 11

Н

Nissan 46, 47

Р

PricewaterhouseCoopers 27

С

Samsung Electronics 46
Siemens 24, 31
Sollers 18

Sumitomo 13

Т

Takata Corp 46, 47
Toshiba 24
Toyota 13, 46

А

Авиадвигатель 19, 20, 21
Авиастар-СП 29
Авилон 25, 27
Автокомполит 16, 18
Автолокатор 28
Автомир 25
Акрон 18
Алтайвагон 30
Амкодор 40
Ангстрем 21
Ангстрем-Т 22
АСМ-холдинг 10
Ассоциация европейского бизнеса 24
Аттивита 43, 44

Б

Базэл 8
Банк «Россия» 33
Бегаева и партнеры 17
БелАЗ 40
Белстанкоинструмент 39, 40
Бриз 22
Буревестник 37

В

Вега плюс 22
Вертолеты России 15
ВНИИЖТ 31
ВТБ 43
ВТБ Капитал 18, 27
ВЭБ 17, 18, 22

Г

Газпромбанк 33
Газфонд 33
Гомсельмаш 40
Группа «Развитие» 29
Группа ГАЗ 8, 28
Группа МТЕ 42

Д

Даурия аэропейса 33
Дерябинь оружие 23
Дробмаш 16

Е

Европолис 22

Ж

Желдорремаш 17

И

Ижмаш 22, 23

Ильюшин Финанс Ко 19

Интерстройсервис 22

Иркут 15

Иркутский авиационный завод 15

Искра 20

К

КАМАЗ 9, 10, 36

Карагандинский машиностроительный консорциум 41

Картэкс 18

Красный борец 40

Л

Листерн 22

М

МАЗ 40

Машиностроительный завод имени Дзержинского 19

МЗОР 39

Мотовилихинские заводы 36, 37

МТЕ финанс 43, 44

МТЗ 40

Н

Новая оценочная компания 17

О

ОАК 15, 29

ОАК-транспортные самолеты 30

Оборонпром 19

Оборонсервис 21

Объединенная вагонная компания 30

Объединенная двигателестроительная корпорация 20

П

Пермский моторный завод 19, 20

Пластимат Ру 13

Промконтракт 22

Р

Ремстрой 44

РЖД 17, 30, 31

РИАЛ 19

Ритм 22

РКК «Энергия» 32, 33

Рольф 25, 27

Росатом Оверсиз 24

Роскосмос 6, 7

Российская ассоциация

станкоинструментальной продукции 41

Роствертол 15

Ростех 22

Ростехнологии 6

Русские машины 9

Русстайл 22

С

Сарапульский радиозавод 22

Сатурн 20

СвязьКомплект 38

Силовые машины 17

Синара 31

СинтезПроектФинанс 23

СОЖТ 30

Спецэлектронкомплект 21

СТАНКИН 41, 42

СтанкоГомель 40

Станкоинструмент 42

Стерлитамакский станкостроительный завод 43, 44

Стройфин 23

Т

Тенрон 21

Тихвинский вагоностроительный завод 11

ТМХ-Сервис 17, 18

Трансмашхолдинг 17

Трубметпром 15

У

УК «Лидер» 33

Укрстанкоинструмент 41

Уралвагонзавод 11

Уралмаш 18

Уральские локомотивы 31

Уральский союз 28

Ф

Фаворит моторс 25, 27

Филтро инвестментс лимитед 43

ФинЭкспертиза 28

Ц

Центр анализа стратегий и технологий 34

ЦСКБ-Прогресс 33

Э

ЭМАльянс 17

Энергомаш 32

Ю

Юниджи 22

Юнитехно 22