

Продукты информационного агентства "INFOLine" были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство "INFOLine" было принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира "ESOMAR". В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства "INFOLine" сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует нашим клиентам получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты агентства "INFOLine". Компания "Lexis-Nexis" с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМИ всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства "INFOLine".



Информационное агентство "INFOLine" имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

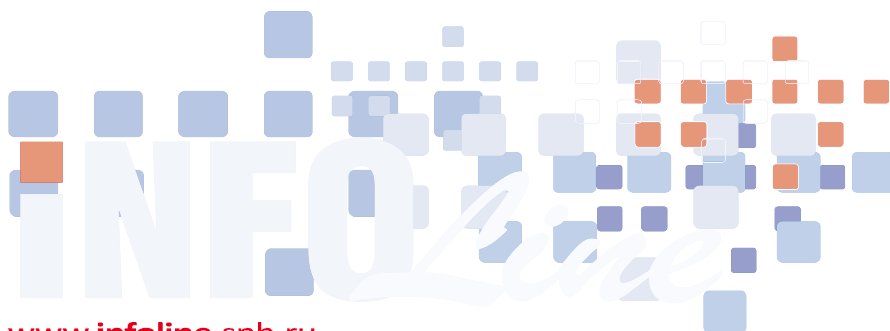
База событий

"Автомобильная промышленность РФ"

2010-2013

Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- PR-поддержка
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ и многое другое





Содержание выпуска

Общие новости автомобилестроения	4
<i>Ростат: О промышленном производстве в январе-ноябре 2013 года</i>	4
<i>Петербургский автотром в 2013 году останется на прошлогоднем уровне</i>	13
<i>Свое против завозного: пока проигрываем. "Эксперт Сибирь". № 1-4 2013</i>	13
<i>Уголь и машины в обмен на трубы. "Ведомости". 19 декабря 2013</i>	17
Автомобильные комплектующие	21
<i>Индустриальный комплекс "А-парк" прирос новыми площадями</i>	21
<i>Китайские бизнесмены хотят построить завод автокомплектующих в Ростовской области</i>	22
<i>Mercedes-Benz построит двигатель для Aston Martin</i>	22
<i>Топливо пришло по проводам. "КоммерсантЪ". 19 декабря 2013</i>	22
<i>Все в парк. "RBC daily". 20 декабря 2013</i>	23
<i>Выезжаем на компонентах. "Ведомости". 24 декабря 2013</i>	25
<i>"Пластик" продан. "Ведомости". 24 декабря 2013</i>	26
Инвестиционные проекты	28
<i>Создание промышленно-производственной особой экономической зоны в Приморье позволит увеличить объем сборки автомобилей на заводе "Соллерс" до 125 тысяч в год</i>	28
<i>В ОЭЗ "Тольятти" идет строительство производственных мощностей для выпуска Chevrolet Niva нового поколения</i>	28
<i>Рассматривается вопрос о размещении "IT-парк "Калининград" на площадке "Автотора" - губернатор Цуканов</i>	29
<i>Fiat и Renault хотят выпускать на ЗИЛе модели Fiat Ducato и Renault Master</i>	29
<i>Из особой зоны по твердым "ниткам" графика. "Гудок". 19 декабря 2013</i>	30
<i>Перемены по всему периметру. "Российская газета". 20 декабря 2013</i>	30
<i>Импорт замещается производством. "Деловой Петербург". 23 декабря 2013</i>	32
Легковое автомобилестроение	34
<i>АВТОВАЗ завершил выпуск LADA Samara</i>	34
<i>GM-AVTOVAZ: Временная приостановка конвейера</i>	34
<i>"АвтоВАЗ" закупит у ЗиТ электрооборудование на 426 млн рублей</i>	34
<i>"Группа ГАЗ" в начале 2014 года проведет модернизацию производства Горьковского автозавода</i>	35
<i>PSA Peugeot-Citroen начнёт серийное производство нового С4 Cactus уже в июне 2014 года на мощностях мадридского завода</i>	35
<i>Verso станет первой Toyota с двигателем BMW</i>	36
<i>Volvo XC60 будет выпускаться в Китае</i>	36
<i>Audi собирается выпустить модели SQ2 и SQ4</i>	37
<i>Будущий седан Toyota GT 86 получит турбомотор</i>	37
<i>Рабочим Mercedes-Benz придется трудиться больше и дольше</i>	38
<i>Daimler получил 5% в Aston Martin</i>	38
<i>GM сократит до 6 тысяч рабочих мест в Южной Корее</i>	39
<i>BMW начинает строительство завода в Бразилии</i>	39
<i>Южнокорейская Hyundai Group объявила о продаже трех своих компаний</i>	39
Обзор прессы по легковому автомобилестроению	41
<i>АвтоВАЗ разменял Москву на мелочь. "КоммерсантЪ". 20 декабря 2013</i>	41
<i>GM-АвтоВАЗ уходит на каникулы. "Российская газета". 20 декабря 2013</i>	41
<i>АвтоВАЗ завершил выпуск Lada Samara. "Российская газета". 24 декабря 2013</i>	41
<i>Автоваз выпустил последнюю Lada Samara. "Рейтер". 24 декабря 2013</i>	42
<i>АвтоВАЗ прекратил выпуск семейства Samara. "КоммерсантЪ". 24 декабря 2013</i>	42
<i>Aston Martin с немецким акцентом. "Ведомости". 20 декабря 2013</i>	43
<i>Первое лицо южного автотрома. "Эксперт Ю2". № 1-2 2013</i>	44
Грузовое автомобилестроение	46
<i>ОАО "КАМАЗ", входящее в состав госкорпорации "Ростех", подводит итоги 2013 года</i>	46
<i>"КАМАЗ" сэкономил на закупках более 3,8 млрд. рублей</i>	46
<i>Казанские перевозчики в 2014 году протестируют газомоторные автобусы</i>	46
<i>"Группа ГАЗ" поставит низкопольные автобусы ПАЗ в Тулу</i>	47
<i>Самосвал "МАЗ" презентовали в Петербурге</i>	47
<i>МАЗ и КАМАЗ совместно могут занять 70-75% российского рынка - вице-премьер Белоруссии</i>	48
<i>Iveco Daily CNG в списке 100 лучших товаров России</i>	48
<i>КрАЗ завершил выполнение очередного контракта с АРЕ</i>	49
<i>ПАО "АвтоКрАЗ" подписан очередной контракт с ОАО "Азнефтемаш"</i>	49
<i>Vestia - новый автобусный бренд</i>	50
<i>Банкротство "Аутосана"</i>	50
<i>Электроавтобус "Электрон"</i>	51
<i>Микро-грузовики Suzuki Carry К-класса</i>	52
<i>Развозные грузовики Nissan с повышенной грузоподъемностью</i>	52



<i>Сергей Когогин выводит КАМАЗ из офшорного сумрака. "БИЗНЕС Online". 19 декабря 2013</i>	<i>53</i>
<i>Главным дизайнером Audi станет автор экстерьера VW Golf. "РосБизнесКонсалтинг". 21 декабря 2013</i>	<i>62</i>
<i>Минск опять обещает приватизацию. "Независимая газета". 20 декабря 2013.....</i>	<i>62</i>
<i>Нефть в обмен на предприятия союзника. "Независимая газета". 23 декабря 2013</i>	<i>63</i>
<i>КамАЗ с евроремонтом. "Деловой Петербург". 23 декабря 2013</i>	<i>64</i>



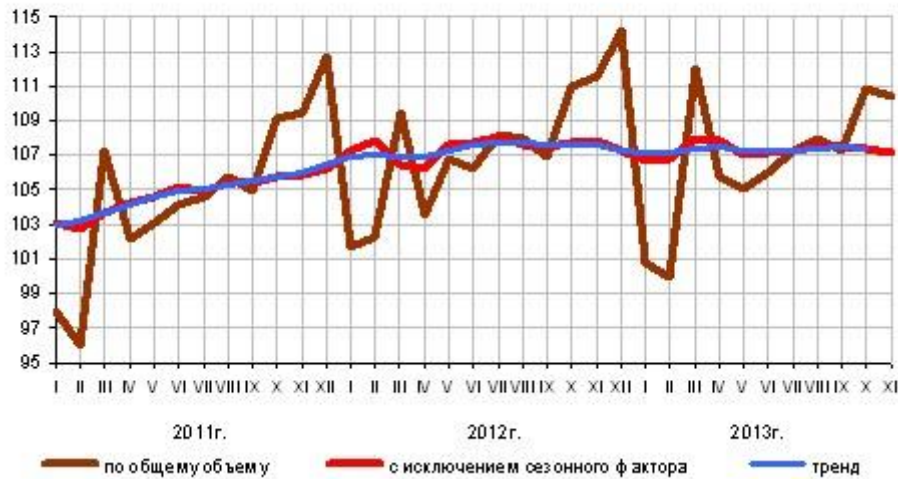
Общие новости автомобилестроения

Росстат: О промышленном производстве в январе-ноябре 2013 года.

Индекс промышленного производства

1) в январе-ноябре 2013г. по сравнению с январем-ноябрем 2012г. составил 99,9%, в ноябре 2013г. по сравнению с ноябрем 2012г. - 99,0%, по сравнению с октябрем 2013г. - 99,6%.

Индексы промышленного производства
в % к среднемесячному значению 2010г.



1) Индекс промышленного производства исчисляется по видам деятельности "Добыча полезных ископаемых", "Обрабатывающие производства", "Производство и распределение электроэнергии, газа и воды" на основе данных о динамике производства важнейших товаров-представителей (в натуральном или стоимостном выражении). В качестве весов используется структура валовой добавленной стоимости по видам экономической деятельности 2008 базисного года. С учетом поправки на неформальную деятельность.

Индексы промышленного производства:

	В % к				
	соответствующему периоду предыдущего года	предыдущему периоду		среднемесячному значению 2010г.	
		фактически	с исключением сезонного и календарного факторов ¹⁾	фактически	с исключением сезонного и календарного факторов ¹⁾
2012г.					
Январь	103,8	90,2	100,9	101,6	107,2
Февраль	106,5	100,6	100,5	102,2	107,8
Март	102,0	107,0	98,7	109,4	106,5
I квартал	104,0	94,5			
Апрель	101,3	94,6	99,7	103,5	106,2
Май	103,7	103,2	101,3	106,8	107,6
Июнь	101,9	99,4	100,1	106,2	107,7
II квартал	102,3	101,0			
I полугодие	103,1				
Июль	103,4	101,9	100,4	108,2	108,0



Август	102,1	99,8	99,6	108,0	107,6
Сентябрь	102,0	99,0	99,8	106,9	107,4
III квартал	102,5	102,1			
Январь-сентябрь	102,9				
Октябрь	101,8	103,8	100,2	111,0	107,7
Ноябрь	101,9	100,5	100,2	111,5	107,9
Январь-ноябрь	102,7				
Декабрь	101,4	102,4	99,5	114,2	107,3
IV квартал	101,7	104,3			
Год	102,6				
2013г.					
Январь	99,2	88,2	99,4	100,7	106,7
Февраль	97,9	99,2	100,1	99,9	106,7
Март	102,6	112,1	101,1	112,0	107,9
I квартал	100,0	92,9			
Апрель	102,3	94,4	99,9	105,7	107,8
Май	98,6	99,4	99,3	105,1	107,0
Июнь	100,1	100,9	100,1	106,0	107,1
II квартал	100,3	101,4			
I полугодие	100,1				
Июль	99,3	101,2	100,1	107,3	107,2
Август	100,1	100,6	100,4	107,9	107,6
Сентябрь	100,3	99,3	99,9	107,2	107,5
III квартал	99,9	101,7			
Январь-сентябрь	100,1				
Октябрь	99,9	103,4	99,9	110,8	107,4
Ноябрь	99,0	99,6	99,8	110,4	107,2
Январь-ноябрь	99,9				

1) Оценки данных с исключением сезонного и календарного факторов осуществлены с использованием программы "ДЕМЕТРА 2.2". При поступлении новых данных статистических наблюдений динамика может быть уточнена.

Динамика производства по видам экономической деятельности:

в процентах

	Добыча полезных ископаемых		Обрабатывающие производства		Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	
	к соответствующему	к предыдущему	к соответствующему	к предыдущему периоду	к соответствующему	к предыдущему



	периоду предыду- щего года	периоду	периоду предыду- щего года		периоду предыду- щего года	периоду
2012г.						
Январь	101,4	98,2	104,8	82,8	99,8	104,8
Февраль	103,7	95,1	106,3	105,7	106,7	99,3
Март	100,8	107,4	102,4	111,7	101,3	93,2
I квартал	101,9	98,5	104,4	89,8	102,6	113,5
Апрель	101,2	95,0	103,6	97,5	99,4	80,3
Май	99,7	102,2	107,0	106,0	101,2	84,9
Июнь	100,2	97,8	103,4	101,0	102,1	88,8
II квартал	100,4	100,2	104,7	111,3	100,8	66,3
I полугодие	100,9		104,5		101,8	
Июль	100,9	103,8	105,7	101,2	100,8	101,1
Август	100,8	100,0	104,1	99,5	100,2	101,5
Сентябрь	101,8	98,5	103,3	98,8	99,1	103,4
III квартал	101,2	102,5	104,5	103,1	100,0	89,8
Январь-сентябрь	101,0		104,5		101,3	
Октябрь	102,1	103,1	103,0	101,4	99,4	125,3
Ноябрь	100,3	97,8	104,0	99,7	97,4	113,2
Январь-ноябрь	101,2		104,4		100,7	
Декабрь	100,2	102,1	101,5	100,2	104,7	118,4
IV квартал	100,9	101,2	102,8	100,3	100,5	149,0
Год	101,1		104,1		101,2	
2013г.						
Январь	98,8	96,4	99,7	80,9	101,8	99,3
Февраль	97,8	93,3	99,9	105,8	90,0	90,0
Март	100,6	110,7	103,4	114,8	101,1	104,0
I квартал	99,1	95,9	101,2	88,3	98,0	108,8
Апрель	102,6	97,6	101,2	95,7	102,8	81,4
Май	102,3	103,2	95,6	99,8	100,5	83,6
Июнь	103,1	98,0	98,8	104,4	99,2	89,3
II квартал	102,7	103,5	98,7	108,0	100,8	69,3
I полугодие	101,0		100,0		99,3	
Июль	100,4	102,2	98,5	100,8	98,2	99,6
Август	102,0	101,1	99,8	100,2	98,0	101,1
Сентябрь	101,7	97,9	99,3	99,0	102,9	107,9
III квартал	101,4	101,9	99,2	103,4	99,8	89,3
Январь-сентябрь	101,1		99,7		99,5	
Октябрь	101,8	102,8	98,1	100,8	101,9	124,6
Ноябрь	101,1	96,9	99,1	100,2	95,4	105,3
Январь-ноябрь	101,2		99,4		99,3	

Выпуск важнейших видов продукции:

	Январь-	Ноябрь 2013г. в	Январь-
--	---------	-----------------	---------



	ноябрь 2013г.	% к		ноябрь 2013г. в % к январю- ноябрю 2012г.
		ноябрю 2012г.	октябрю 2013г.	
Добыча полезных ископаемых				
Уголь, млн.тонн	316	96,0	101,4	97,0
Нефть добытая, включая газовый конденсат, млн.тонн	478	100,9	97,3	100,8
Газ природный и попутный, млрд.м ³	603	100,9	92,7	102,4
Концентраты медные		111,6	104,7	108,2
Обрабатывающие производства				
Мясо и субпродукты пищевые убойных животных, млн.тонн	1,5	118,3	97,9	125,5
Мясо и субпродукты пищевые домашней птицы, млн.тонн	3,2	100,6	97,4	104,1
Изделия колбасные, в том числе фаршированные, млн.тонн	1,4	95,9	93,7	96,3
Консервы мясные (мясосодержащие), млн.усл.банок	576	96,1	78,9	105,4
Консервы мясорастительные, млн.усл.банок	95,9	114,9	97,9	109,3
Рыба и продукты рыбные переработанные и консервированные, млн.тонн	3,4	98,5	97,6	102,9
Соки фруктовые и овощные, млрд.усл.банок	2,3	102,7	111,1	101,5
Овощи и грибы, консервированные без уксуса или уксусной кислоты, млн.усл.банок	770	126,5	82,2	106,5
Джемы, желе фруктовые и ягодные; компоты фруктовые и ягодные; пюре и пасты фруктовые, ягодные и ореховые, млн.усл.банок	318	74,6	97,4	103,2
Масло подсолнечное нерафинированное и его фракции, млн.тонн	2,8	125,6	107,1	88,4
Молоко жидкое обработанное, млн.тонн	4,9	99,6	98,3	101,6
Масло сливочное и пасты масляные, тыс.тонн	202	123,3	97,9	101,2
Мука пшеничная и пшенично-ржаная, млн.тонн	8,3	97,5	94,4	98,5
Крупа гречневая, тыс.тонн	301	132,9	107,5	113,0
Крупа овсяная, тыс.тонн	44,5	141,7	109,1	97,2
Изделия хлебобулочные недлительного хранения, млн.тонн	5,7	99,3	96,6	97,2



Ткани, млрд.м ²	3,8	96,9	93,3	105,0
Нитки хлопчатобумажные швейные, млн.усл.катушек	97,7	106,1	104,5	92,5
Изделия трикотажные чулочно-носочные, млн.пар	230	78,4	74,2	88,3
Трикотажные изделия, млн.штук	128	108,2	114,6	98,3
Белье постельное, млн.штук	60,1	95,3	98,9	99,6
Одеяла (кроме электрических одеял) и пледы дорожные, млн.штук	6,8	102,2	94,8	111,4
Костюмы, млн.штук	4,1	105,6	87,6	110,9
Пальто женские с верхом из натурального меха, тыс.штук	90,5	99,2	97,8	112,0
Хромовые кожтовары, млрд.дм ²	2,1	72,2	96,1	93,4
Замша, млн.дм ²	173	100,9	94,9	89,1
Обувь, млн.пар	104	122,4	86,6	109,3
Лесоматериалы, продольно распиленные или расколотые, разделенные на слои или луцные, толщиной более 6 мм; шпалы железнодорожные или трамвайные деревянные, непропитанные, млн.м ³	19,1	99,9	91,7	98,8
Фанера клееная, состоящая только из листов древесины, млн.м ³	3,0	103,9	89,9	103,8
Плиты древесноволокнистые из древесины или других одревесневших материалов, млн.усл.м ²	382	87,9	96,1	89,8
Шпон луцный, тыс.м ³	629	104,6	85,3	107,9
Блоки дверные в сборе (комплектно), млн.м ²	13,9	109,7	99,2	101,5
Целлюлоза древесная и целлюлоза из прочих волокнистых материалов, млн.тонн	6,6	97,6	96,5	93,3
Бумага, млн.тонн	4,3	108,0	94,4	97,9
Картон, млн.тонн	2,8	97,6	96,9	100,3
Книги, брошюры, листовки печатные и аналогичные материалы печатные в виде отдельных листов (листов-оттисков), млрд.штук	5,4	99,6	95,8	95,4
Газеты (экземпляров; тираж условный \в 4-х полосном исчислении формата А2\), млрд.штук	15,9	87,3	97,1	89,8



Журналы (листов-оттисков), млрд.штук	7,7	112,3	91,2	97,2
Кокс металлургический из каменного угля, полученный путем карбонизации при высокой температуре, млн.тонн	23,8	99,5	100,4	96,4
Нефть, поступившая на переработку (первичная переработка нефти), млн.тонн	254	99,8	103,7	101,7
Прямогонный бензин, млн.тонн	12,2	94,0	108,5	97,3
Бензин автомобильный, млн.тонн	35,4	98,8	100,6	101,8
Топливо дизельное, млн.тонн	65,1	99,3	105,3	103,6
Мазут топочный, млн.тонн	69,8	101,8	107,1	103,2
Масла нефтяные смазочные, млн.тонн	2,5	109,5	97,5	107,6
Пропан и бутан, сжиженные, млн.тонн	11,1	104,3	103,6	105,1
Бензин газовый, млн.тонн	5,8	114,1	104,6	101,9
Кислота серная, олеум, млн.тонн	9,4	92,9	115,1	93,2
Карбонат динатрия (карбонат натрия, сода кальцинированная), млн. тонн	2,3	102,4	112,8	87,3
Аммиак безводный, млн.тонн	13,1	101,0	95,4	104,5
Удобрения минеральные или химические (в пересчете на 100% питательных веществ), млн.тонн	16,6	117,6	105,7	101,8
Пластмассы в первичных формах, млн.тонн	5,6	108,4	103,2	113,5
Каучуки синтетические, млн.тонн	1,4	97,8	102,1	104,2
Материалы лакокрасочные, аналогичные материалы и связанные с ними продукты; краски художественные и полиграфические, прочие, тыс.тонн	330	132,0	102,7	119,5
Пасты зубные (тубов), млн.штук	256	128,4	112,3	105,4
Химические волокна и нити, тыс.тонн	132	105,5	100,1	103,8
Шины, покрышки и камеры резиновые новые, млн.штук	47,1	93,3	94,5	101,2
Трубы, трубки, шланги, рукава и фитинги полимерные прочие, тыс.тонн	179	80,6	89,7	102,1
Плиты, листы, пленка и полосы (ленты) полимерные, неармированные или не комбинированные с другими материалами, тыс.тонн	774	98,9	89,5	100,4
Плиты, листы, пленка и полосы (ленты) полимерные, пористые прочие, тыс.тонн	188	111,6	93,1	115,9



Материалы для покрытия пола, стен и потолка полимерные, в рулонах или в форме плиток, млн.м ²	327	81,2	85,6	92,8
Окна и их коробки, подоконники полимерные, млн.м ²	26,2	99,0	68,6	107,7
Фурнитура для мебели, транспортных средств и аналогичные изделия полимерные; статуэтки и прочие декоративные изделия полимерные; прочие изделия полимерные, тыс.тонн	266	112,2	104,2	123,0
Стекло листовое термически полированное и стекло листовое с матовой или полированной поверхностью, но не обработанное другим способом, млн.м ²	161	125,4	103,7	117,8
Стеклопакеты (без оконных переплетов), млн.м ²	15,2	99,3	77,6	103,4
Сетки, холсты, маты, матрасы, плиты и прочие изделия из стекловолокна, кроме стеклотканей, млн.м ³	59,6	79,3	77,8	100,6
Кирпичи, блоки, плитки и прочие изделия огнеупорные, кроме изделий из кремнеземистой каменной муки или диатомитовых земель, тыс.тонн	1093	95,9	100,3	92,7
Плитки керамические глазурованные для внутренней облицовки стен, млн.м ²	64,5	96,5	91,3	106,2
Кирпич керамический неогнеупорный строительный, млрд.усл.кирпичей	6,5	104,1	93,4	103,0
Портландцемент, цемент глиноземистый, цемент шлаковый и аналогичные цементы гидравлические, млн.тонн	62,7	111,3	80,5	107,6
Блоки и камни стеновые мелкие из бетона, млн.усл.кирпичей	448	92,3	81,1	96,6
Блоки стеновые крупные (включая блоки стен подвалов) из бетона, млн.усл.кирпичей	739	88,3	87,3	98,9
Конструкции и детали сборные железобетонные, млн.м ³	24,7	104,4	91,1	107,0
Растворы строительные (сухие), млн.тонн	3,5	87,1	80,9	96,8
Трубы и муфты асбестоцементные, тыс.км усл.труб	6,4	64,2	91,0	92,2
Блоки для производства облицовочных изделий из природного камня, тыс.м ³	31,9	39,3	80,0	54,3
Материалы кровельные и гидроизоляционные рулонные из асфальта или	515	97,9	58,3	98,3



аналогичных материалов (нефтяного битума, каменно-угольного пека и т.д.), млн.м ²				
Чугун, млн.тонн	45,8	98,7	97,6	99,1
Сталь, млн.тонн	63,0	99,5	96,2	97,3
Прокат готовый черных металлов, млн.тонн	53,0	100,0	93,4	97,8
Трубы стальные, млн.тонн	9,3	100,4	97,4	104,7
Палладий и его сплавы		86,8	76,2	98,0
Конструкции строительные сборные из стали, млн.тонн	3,5	94,9	92,9	96,6
Радиаторы центрального отопления с неэлектрическим нагревом из черных металлов, млн.кВт	2,5	70,0	77,0	73,1
Двигатели судовые с искровым зажиганием, прочие двигатели, штук	476	88,2	102,3	98,1
Турбины газовые, кроме двигателей турбореактивных и турбовинтовых, тыс.кВт	1005	49,2	180,0	76,4
Насосы воздушные или вакуумные; компрессоры воздушные или газовые прочие, тыс.штук	124	в 3,1р.	119,6	102,8
Подшипники шариковые или роликовые, млн.штук	58,6	87,2	95,9	87,0
Лифты, тыс.штук	21,6	84,7	108,1	97,7
Тракторы для сельского и лесного хозяйства прочие, тыс.штук	7,0	72,7	60,3	53,8
Комбайны зерноуборочные, тыс.штук	5,6	185,7	70,4	102,0
Машины кузнечно-прессовые, тыс.штук	1,7	69,4	55,2	85,3
Экскаваторы, тыс.штук	1,6	83,4	75,4	86,8
Холодильники и морозильники бытовые, млн.штук	3,9	88,8	82,6	97,2
Аппараты контрольно-кассовые, тыс.штук	312	83,0	101,2	108,1
Электродвигатели универсальные (переменного /постоянного тока) мощностью более 37,5 Вт, тыс.штук	362	91,4	92,8	93,9
Генераторы переменного тока (синхронные генераторы), млн.кВт	7,2	137,5	в 6,4р.	56,5
Преобразователи электрические статические; элементы балластные для газоразряд-	6,6	102,8	88,6	117,4



ных ламп, прочие катушки индуктивности и дроссели, млрд.рублей				
Провода медные обмоточные эмалированные и лакированные, тыс.тонн	17,1	117,5	90,7	99,6
Аккумуляторы свинцовые, кроме стартерных, тыс.штук	45,1	в 2,0р.	194,7	91,3
Платы печатные, млн.штук	17,6	75,1	85,3	97,5
Аппаратура приемная телевизионная, в том числе видеомониторы и видеопроекторы, млн.штук	12,9	86,0	107,0	89,5
Изделия медицинские, включая хирургическое оборудование, ортопедические приспособления и их составные части, млрд.рублей	24,3	67,3	98,3	91,2
Приборы и аппаратура для автоматического регулирования или управления, млрд.рублей	22,5	97,0	128,3	94,8
Счетчики производства и потребления жидкости, млн.штук	6,0	80,6	61,3	82,3
Автомобили легковые, млн.штук	1,8	98,4	97,9	97,7
Автобусы, тыс.штук	48,4	96,3	133,2	94,0
Троллейбусы, штук	459	98,2	103,7	161,6
Автомобили грузовые (включая шасси) (кроме автосамосвалов), тыс.штук	188	106,0	83,7	97,6
Кузова для автотранспортных средств, тыс.штук	135	189,4	168,1	123,3
Электровозы магистральные, штук	360	188,9	97,1	122,4
Вагоны пассажирские магистральные, штук	639	105,6	144,6	84,1
Вагоны грузовые магистральные, тыс.штук	54,8	103,1	101,8	82,6
Столы кухонные, для столовой и гостиной, млн.штук	3,4	83,3	96,7	83,9
Шкафы для детских вещей деревянные, тыс.штук	50,7	111,6	107,2	107,9
Шкафы деревянные общего назначения, млн.штук	1,5	73,0	95,4	83,4
Изделия ювелирные с бриллиантами, млн.штук	1,7	96,1	98,0	110,8
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды				
Электроэнергия, млрд. кВт.ч	951	95,6	100,5	99,0
в том числе произведенная электростанциями:				

атомными	155	101,5	103,8	96,2
тепловыми	630	93,2	99,3	97,1
гидроэлектростанциями	165	100,0	102,3	109,9
Тепловая энергия, млн.Гкал	1136	93,4	117,9	100,5

(INFOLine, ИА (по материалам ФСТС) 17.12.13)

Петербургский автопром в 2013 году останется на прошлогоднем уровне.

По данным "Auto-Dealer-СПб", в январе-ноябре 2013 года петербургские автозаводы Toyota, GM, Nissan и Hyundai выпустили 358600 автомобилей, что на 0,5% больше, чем за первые 11 месяцев прошлого года. В ноябре заводы города произвели 35900 автомобилей – на 10% меньше, чем годом ранее.

"Прошлогодний ноябрь стал лучшим для автопрома Петербурга за всю историю его развития, поэтому нынешнее падение было вполне предсказуемо, – говорит генеральный директор "Auto-Dealer-СПб" Михаил Чаплыгин. – На фоне результатов этого года, когда объем производства автомобилей практически не превышал 35000 в месяц, итоги ноября можно признать успешным.

Отметим, что показатель производства автомобилей в ноябре уступил в этом году только данным за апрель (38200 машин) и октябрь (36800 машин). При этом по сравнению с тем же октябрём, в ноябре было на три рабочих дня меньше".

Доля петербургского автопрома в общем объеме производства автомобилей в России по итогам 11 месяцев 2013 года составляет 20%. "По итогам года, согласно нашему прогнозу, в Петербурге будет выпущено порядка 390 тысяч автомобилей, что повторит результат 2012 года", – отмечает Михаил Чаплыгин.

Всего на четырех автомобильных заводах Петербурга выпускается 11 моделей автомобилей: Chevrolet Cruze, Opel Astra, Chevrolet Trailblazer, Nissan Teana, Nissan X-Trail, Nissan Murano, Infiniti FX, Infiniti M, Toyota Camry, Hyundai Solaris, Kia Rio. Из них пять – Solaris, Rio, Cruze, Astra и Camry – по итогам января-ноября 2013 года вошли в Топ-25 наиболее продаваемых моделей автомобилей в России. (Автостат 20.12.13)

Свое против завозного: пока проигрываем. "Эксперт Сибирь". № 1-4 2013

Пищепром, химия, машиностроение — основные отрасли, потенциал импортозамещения в которых может стать основой для роста новых бизнесов, ориентированных на удовлетворение существующего внутреннего спроса

В импорте Сибирского федерального округа (СФО) традиционно преобладают три группы товаров. Во-первых, продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье. Во-вторых, продукция химической промышленности. В-третьих, машины, оборудование, в широком плане — транспортные средства. В прошлом году их импорт составил соответственно 10,6%, 31,1% и 34,6%, то есть свыше 3/4 от всего объема ввезенных товаров (см. графики 1, 2 и 3).

Тут стоит отметить, что таможенная статистика позволяет оценивать только тот объем ввезенных товаров, который был оформлен таможнями Сибирского таможенного управления (СТУ). Товары, ввезенные в СФО из других регионов России, статистика не разделяет на импортные и собственного производства. Очевидно, что объем импорта в 6,2 млрд долларов — 3,2% от общероссийского — не охватывает всей импортной продукции, потребляемой в Сибири. Если оценивать реальные объемы только импортных товаров народного потребления (ТНП), реализованных на рынке СФО в розничной торговле, получим сумму, превышающую 20 млрд долларов. Таким образом, региональными импортерами ввозится лишь небольшая часть товаров. Остальной импорт, потребляемый в российских регионах, в Сибири в том числе, ввозится узким кругом посредников, зарегистрированных в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге и в меньшей степени на Дальнем Востоке. В основном это импорт электроники, машин, оборудования, комплектующих, ТНП, а также таких высоколиквидных товаров, как мясо и фармацевтическая продукция. Сырье производственного назначения, продукция сельского хозяйства — товары с гораздо меньшей ликвидностью по сравнению с теми, что реализуются в розничной сети — в основной массе ввозятся региональными импортерами.

Очевидно, что потенциал местного рынка достаточно высок и пока мало занят местными игроками. Проблема заключается в том, что после открытия рынка в начале девяностых отечественные товары не смогли выдержать конкуренции с импортными, а потому зарубежные производители легко завоевали свои места под солнцем. Российским бизнесменам приходится сейчас и еще долго придется в дальнейшем возвращать утраченные позиции. Это сложнее, но интереснее. Сложнее, потому что рынок кажется уже занятым под завязку. Интереснее, потому что на самом деле свободных ниш осталось еще достаточно. Государство должно оказывать организационное и административное содействие бизнесу в развитии импортозамещающих производств. Правда, например, в легкой промышленности наверстать упущенное будет непросто. Зато в сферах, ориентированных на обслуживание традиционных отраслей сибирской экономики, не все еще потеряно. Высокий потенциал собственного производства демонстрирует и пищевая промышленность.



Что мы едим?

За период с 2000 по 2010 год среднегодовой прирост импорта продовольственных товаров в Сибирь составил 9,9%, объем ввоза вырос в 2,2 раза. Если учитывать товары, оформленные при импорте таможенными СТУ, большая часть их объема приходится на овощи, фрукты, сахар и некоторые виды зерновых. Такая структура импорта носит объективный характер, поэтому от него нам не избавиться — кофе, какао-бобы, тропические фрукты в Сибири не вырастить (во всяком случае в промышленных масштабах). Лишь в некоторой степени такой импорт можно заместить по отдельным видам овощей. В остальном же в регионах Сибири существует экономически оправданная зависимость от импорта зерновых из Казахстана, фруктов из Китая и Средней Азии, сахара из Бразилии и с Кубы.

Безусловно, здесь не учтен импорт мяса, поступающий в СФО опосредованно из других регионов страны. Он регулируется Министерством сельского хозяйства РФ и осуществляется относительно небольшим количеством предприятий, имеющих соответствующие разрешения. Между тем критическая зависимость от импортных товаров существует именно в этой группе: потребление мяса в регионах заметно превышает показатели собственного производства, несмотря на то что оно в СФО с 2000 по 2008 год увеличилось в 2,6 раза. Так, в 2008 году (более свежих данных найти не удалось) объемы собственного производства мяса, мяса птицы и полуфабрикатов составили 565,4 тыс. тонн, импорт через таможи СТУ — 28,6 тыс. тонн, а объем потребления мясной продукции в СФО и вовсе — 1 368,7 тыс. тонн. Таким образом, 774,7 тыс. тонн (или 56,6%) было ввезено в Сибирь из других регионов РФ! При этом внутренний ввоз более чем на 90% состоит из поставок импортной продукции, оформленной в Москве и Московской области.

Становится очевидным, что государственная поддержка животноводства нуждается в совершенствовании. В ближайшее время потребности в мясе и мясопродуктах в СФО можно будет удовлетворить за счет наращивания производства свинины и мяса птицы. Развитие этих отраслей животноводства возможно при условии получения дешевого фуражного зерна. Так как корма составляют около 70% затрат, их цена определяет конкурентоспособность свиноводства и птицеводства. В целом движение в этом направлении происходит. В Алтайском крае и Новосибирской области, Томском регионе и Бурятии заявлено о реализации целого ряда крупных и средних инвестиционных проектов в сфере мясного животноводства. Но очевидно, для ощутимого снижения зависимости от ввоза мяса Сибири еще предстоит изрядно потрудиться.

Потенциально возможные объемы производства позволяют полностью удовлетворить потребности регионов округа в зерне, пищевые и технологические потребности в картофеле, обеспечить население овощами местного ассортимента и продуктами их переработки на 60–70% от рекомендуемой нормы, полностью покрыть спрос населения на продукты животноводства (за исключением мяса и мясопродуктов, потребность в которых будет удовлетворена на 95–97%). Да и вообще сельское хозяйство Сибири в целом может стать крупным районом производства экологически чистых, высококачественных и безопасных для потребления продовольственных товаров, что даст им конкурентные преимущества как на местном рынке, так и за его пределами. В системе агропромышленного комплекса наиболее эффективны завершающие стадии: переработка сельскохозяйственной продукции и реализация готовых для потребления продуктов.

Для региональных производителей вопрос сохранения собственной ниши на продовольственном рынке СФО усложняется тем, что успешные предприятия рано или поздно переходят в руки федеральных компаний. С одной стороны, это означает приток инвестиций и модернизацию производства, с другой — происходит монополизация рынка. Единственный, пожалуй, плюс местных производителей — в возможности производить скоропортящиеся продукты. "Бизнес всегда занимался импортозамещением. Это основа его будущего. Вопрос в том, что мы будем заменять — продукт или технологии. Будем ли мы завозимую сегодня картошку заменять на свою, замороженную, или же подумаем, как эту картошку, может быть, чистить, замораживать, выращивать по-другому", — говорит генеральный директор ЗАО "Сибкабель" (Томск) Дмитрий Васечко.

Наибольшую роль сельское хозяйство сыграет в Алтайском крае, где структура отрасли может быть максимально диверсифицированной. В других регионах специализация станет более узкой: в Омской, Новосибирской областях и Красноярском крае — производство основных продуктов питания (зерна, мяса, молока, яиц), в Новосибирской области — льняная отрасль, в республиках Бурятия и Тыва — овцеводство. Однако для повышения конкурентоспособности, расширения рынков сбыта и технологической модернизации сектора необходимо снижение транспортных издержек и совершенствование государственного регулирования рынков сельскохозяйственной продукции. К примеру, немаловажную роль в том, чтобы импортозамещающая продукция находила своего потребителя, играют розничные сети. Не всегда их требования обоснованы и равны для всех поставщиков. Речь идет в первую очередь о дискриминационной бонусной политике. "Входной бонус" в первую очередь исключает из состава поставщиков предприятия малого и среднего бизнеса. Неясно, насколько будет эффективна мера, прописанная в ФЗ "Об основах государственного регулирования торговой деятельности в РФ", которая обязывает сети предоставлять информацию об условиях отбора контрагентов на сайте в Интернете или по запросу. Региональным властям имеет смысл инициировать собственные законопроекты, стимулирующие местный пищевой и продвижение на продуктовый рынок продукции местных производителей. Правда, тут бы желательно не впадать в крайности и доходить до ограничения конкуренции. Необходимо предпринимать сбалансированные меры при проведении политики на региональных розничных продовольственных рынках.



Уроки химии

В импорте продукции химической промышленности ситуация достаточно стабильная: объем ввоза за названный период увеличился в 1,7 раза, среднегодовой прирост — 8,3%. В 2010 году объем импорта составил 1,9 млрд долларов, почти две трети этого объема приходится на ввоз из стран дальнего зарубежья, в основном это азиатские и ближневосточные производители нефтехимической продукции. Более 70% стоимостного объема импорта СФО составляют продукты неорганической химии, органические и неорганические соединения драгоценных и редкоземельных металлов. Из стоимости последних почти 90% приходится на глинозем. Основным импортером, понятное дело, ОК "Русал". Рынок глинозема является дефицитным. Ачинский глиноземный комбинат, сырьевую базу которого составляют Кия-Шалтырский нефелиновый и Мазульский известняковый рудники, обеспечивает около 1/5 потребляемого компанией глинозема. К тому же из-за глубокого залегания бокситов его себестоимость выше импортного.

Импорт продукции химической промышленности составляют также пластмассы и изделия из нее, лакокрасочные материалы, химические волокна и нити, катализаторы, шины — то есть продукция с высокой долей добавленной стоимости. Рост потребления в регионах СФО таких химических продуктов, как полиэтилен, полиэтилентерефталат, лакокрасочные материалы, синтетические моющие средства, волокна и нити, изделия из пластмасс, не удовлетворяется объемами собственного производства. Объяснения уже были оскомину: устаревшее оборудование и технологии, а также высокая степень износа производственных мощностей. Кроме того, ассортимент продукции отрасли не отвечает современной структуре спроса даже на внутреннем рынке.

С другой стороны, продукция химической отрасли, которая производится на территории СФО и поступает на экспорт, в недостаточной степени используется в производстве внутри самого округа. Рост внутреннего спроса на продукцию химпрома может быть стимулирован развитием лесопереработки, машиностроения, строительства и сельского хозяйства. Правда, стоит признать, что значительное увеличение производства химической продукции на базе существующих мощностей даже при условии их технологической реконструкции и полного обновления невозможно. Необходимо создание новых производств. Решить проблему дефицита первичного сырья поможет развитие газовой отрасли Восточной Сибири. Но в целом местные производители вполне могут рассчитывать на освоение регионального рынка, ведь конкурировать с импортом можно за счет отсутствия значительных затрат на перевозку по территории страны.

Специфика химической отрасли состоит еще и в том, что чем выше степень передела производимой продукции, тем больше расходы на энергию и затраты трудовых ресурсов. Поэтому здесь наиболее эффективны предприятия, входящие в различные интеграционные образования, которые гораздо легче могут привлекать инвестиции. Малый бизнес может прорасти в сопутствующих производствах. Катализаторы, компоненты, реактивы и другое малотоннажное сырье более эффективно могут производить малые и средние предприятия. Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России предполагает расширение сети малого предпринимательства до 2015 года, что позволит улучшить ассортимент товаров бытовой химии, лакокрасочных материалов, изделий из полимерных материалов и других продуктов, а также их качество и внешний вид (упаковку). Соответственно, создание новых качественных продуктов даст возможности для импортозамещения в отрасли.

Машиностроение: пациент жив?

Объем ввоза машиностроительной продукции увеличился более чем в четыре раза за рассматриваемый период, а среднегодовой прирост составил 19,1%. Наибольший объем импорта составляют товары следующих трех групп ТНВЭД: котлы, оборудование, механические устройства и их части (свыше 50%), средства наземного транспорта, кроме железнодорожного (около 15%), а также электрические машины и оборудование (более 10%). В первой группе преобладает ввоз горнодобывающих и строительных машин, очевидно, провоцируемый ростом в угольной отрасли в Кузбассе. Наибольший объем стоимости импорта второй группы составляют легковые автомобили и прочие моторные транспортные средства для перевозки людей. Что также очевидно, поскольку в Сибири просто нет собственных автомобильных заводов. В импорте третьей группы около половины обеспечивается ввозом угольных электродов, щеток, изделий из графита и других видов углеродов, применяемых в электротехнике, а также электрических трансформаторов и преобразователей.

Можно с уверенностью говорить о том, что импорт оборудования в ближайшее время продолжит свой рост. Техническая база действующих предприятий Сибири не отвечает задачам, стоящим перед экономикой региона. Износ мощностей составляет больше 60%, коэффициент обновления оборудования на протяжении многих лет не превышает двух процентов, средний возраст используемого оборудования — более 20 лет. Предприятия испытывают недостаток прогрессивных видов технологического оборудования. Рентабельность производств как гражданских, так и оборонных предприятий остается низкой, а соответственно, привлечение инвестиций затруднительно.

Тем не менее традиционные отрасли машиностроения — энергетическое и электротехническое, станкостроение, приборостроение, химическое и нефтяное — необходимо развивать в том числе для производства импортозамещающей продукции, особенно для нефтегазовой отрасли и глубокой переработки сырья. "Самая главная наша проблема, это, безусловно, неоправданное использование в стратегических для нашей страны



отраслях систем, комплектующих и приборов иностранного производства. Я вовсе не против импорта, тем более там, где он действительно необходим. Но представьте себе ситуацию, при которой в других отраслях, определяющих Россию как сверхдержаву, мы начнем впадать в зависимость от зарубежных комплектующих — их поставок и обслуживания. Нефтегазовый сектор здесь не исключение. Причем измерительная аппаратура — это, по сути, "нервная система" нефтегазовой отрасли, залог ее безопасного и бесперебойного функционирования", — говорит заместитель директора по развитию бизнеса ЗАО "Физтех" (Томск) Александр Макогон.

"Наихудшая ситуация в станкостроении. Мы в свое время проводили большую реконструкцию, но не помню за последние лет восемь, чтобы мы что-то серьезное по стоимости купили российского производства для обновления станочного парка. Все оборудование для литейного производства — импортное, все станки с ЧПУ для машиностроительного производства — тоже. И это понятно — просто нет предложения на рынке, которое может конкурировать с заграничными образцами", — сетует генеральный директор ОАО "Сибэлектромотор" (Томск) Константин Нотман.

Очевидно, первоочередной задачей является техническое перевооружение самого машиностроения, которое будет производиться на базе отечественной и импортной техники. По мнению заместителя генерального директора ОАО "СУЭК" Анны Беловой, "основной параметр, по которому стараются конкурировать отечественные предприятия — это цена. Но необходимо понимать, что затраты на оборудование неэквивалентны затратам на его приобретение — в расчет надо принимать весь жизненный цикл этого оборудования, куда входит не только срок службы, но и частота ремонтов. В итоге стоимость оборудования может составлять только 40% от стоимости жизненного цикла. Иностранные поставщики оборудования, как правило, осуществляют более качественный и быстрый сервис". Кроме того, по ее мнению, "в результате других "культурных" особенностей у российских машиностроительных организаций скорость внедрения новых разработок занимает годы, в то время как иностранные конкуренты затрачивают на аналогичные мероприятия месяцы. Быстрому внедрению, да и маркетингу, продажам оборудования способствует также наличие устойчивых связей машиностроения с инжиниринговыми компаниями. Взаимодействие с иностранным инжинирингом отечественным машиностроительным предприятиям не всегда удобно и доступно, а уровень отечественного инжиниринга достаточно слаб. Вот так миля за милей создается пропасть между отечественным и иностранным машиностроением и инжинирингом".

В машиностроительном комплексе Сибири традиционно большой вес имеют предприятия, относящиеся или ранее относившиеся к оборонно-промышленному комплексу. Это прежде всего дает возможность качественно нарастить объемы производства высокотехнологичной продукции гражданского назначения, конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках. Особую актуальность это приобретает для целого ряда регионов СФО, по структуре экономики не относящихся к экономически благополучным "сырьевым" субъектам Федерации, но обладающих значительными промышленным и научно-техническим потенциалами: Омской и Новосибирской областей.

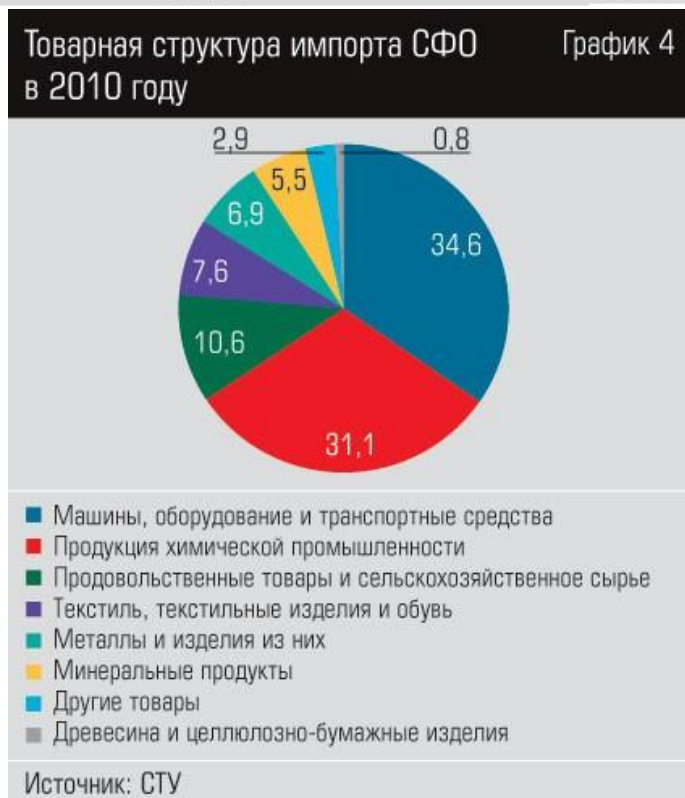
Ситуация в отечественном машиностроении подтолкнула заводы СФО к объединению в машиностроительный синдикат, основной целью которого объявлено производство высокотехнологичного импортозамещающего оборудования. Программа получила название "Сибирское машиностроение". Со скрипом она реализуется, каждому региону прописана "своя" деланка: Новосибирская область — электротехническое машиностроение, Кузбасс — производство оборудования для угольной промышленности, Алтайский край — для АПК, Томская область — медицинское и точное машиностроение, Омская область — оборудование для ТЭК и транспортное машиностроение, Иркутская область — оборудование для строительства и ЖКХ, Красноярский край — для горнорудной промышленности, металлургии и лесопереработки. Тем самым планируется исключить межрегиональную конкуренцию за одну и ту же товарную позицию. При успешной реализации программы в первую очередь возможно сокращение и замещение импортных поставок горнодобывающей техники, строительных и дорожно-строительных машин, котлов.

Несмотря на ряд спорных моментов, основное преимущество программы "Сибирское машиностроение" — наличие платежеспособных заказчиков, спроса на внутреннем рынке, по некоторым из подпрограмм отсутствие конкурентных производств на территории России. К тому же это первый опыт создания настолько масштабного регионально отраслевого объединения, в рамках которого организовываются производства импортозамещающей продукции. Правда, о прорыве говорить пока преждевременно. Но ведь и состояние отрасли таково, что простым лечением ей не поможешь — требуется хирургическое вмешательство. Возможно, спасет жесткий протекционизм. Так, недавно премьер-министр Владимир Путин объявил о скором закрытии российского рынка энергетического оборудования для иностранцев (по всем позициям, которые могут быть произведены внутри страны). Если учесть, что стоимость инвестпрограммы в энергетике страны, по данным Минэнерго, может составить 20 трлн рублей до 2030 года, протекционистские меры, заявленные премьером, могут существенно помочь отечественным машиностроителям.

Другой вопрос, что одними запретами рационализировать импорт и подстегнуть развитие импортозамещающих производств вряд ли получится. Действительно, государство декларирует особое внимание к развитию секторов, наиболее перспективных с точки зрения замещения и наращивания внутреннего спроса. В частности, речь идет о производстве продукции сельского хозяйства, строительстве жилья, пищевой и легкой промышленности, фармацевтике, автомобилестроении, внутреннем туризме. Соотношение в структуре источников покрытия



внутреннего спроса, согласно прогнозу, должно существенно измениться: если в 2008 году внутреннее производство обеспечивало около 50% внутреннего спроса, то к 2020 году будет обеспечивать свыше 76%. Но цель будет достигнута в том числе за счет стимулирования бизнес-активности в регионах. Без масштабного роста новых предприятий, модернизации действующих, реального сращивания инновационных проектов с массовым производством доля импорта даже в простейших отраслях еще долго будет оставаться значительной.



(Эксперт Сибирь 25.12.13)

Уголь и машины в обмен на трубы. "Ведомости". 19 декабря 2013

Договоренности России и Украины не ограничиваются скидками на газ. Страны готовы увеличить товарооборот. Но пойдет ли это на пользу обеим экономикам, не ясно

Украина, без всяких сомнений, в полном смысле этого слова наш стратегический партнер и союзник. К сожалению мы наблюдаем за два последних года определенное снижение товарооборота: в прошлом году — на 11%, в этом — еще на 14,5%", — посетовал президент Владимир Путин на встрече с президентом Украины Виктором Януковичем во вторник. Но похоже, что в 2014 г. ситуация изменится. Получив скидку на газ, Украина открывает границы для российского угля, автомобилей, однако рассчитывает на возможность снова поставлять трубы без пошлин.



Газа хватит всем

В дополнительном соглашении к контракту с "Газпромом" (копия есть у "Ведомостей") говорится, что условия соглашения, за исключением цены (в том числе "бери или плати"), "остаются без изменений". Представитель "Газпрома" это не комментирует.

Согласно дополнительному соглашению к контракту на поставку газа от 17 декабря "Нафтогаз" и "Газпром" с 2014 г. будут ежеквартально подписывать дополнительные соглашения, подтверждая цену газа в \$268,5 за 1000 куб. м, заявил украинским телеканалам вице-премьер Украины Юрий Бойко. Источник, близкий к "Газпрому", объяснил, что привязка цены для Украины в формуле к ценам на нефть сохранится: "В этом году средняя цена на газ для Украины ожидается на уровне \$380-390 за 1000 куб. м. А с учетом скидки эта цена в 2014 г. составит \$268,5". При этом, по его словам, "Нафтогаз" может увеличить закупки газа, чтобы за счет роста поставок компенсировать скидку. Чтобы компенсировать снижение цены до \$268,5, Украине будет необходимо закупать не менее 30 млрд куб. м газа в год, подсчитала аналитик "ВТБ капитала" Екатерина Родина. Если исходить из потребления в 25 млрд куб. м в год, годовые потери "Газпрома" от такого снижения цены могут составить около \$3,5 млрд, подсчитал аналитик ИК "Анкоринвест" Сергей Вахрамеев.

Сейчас российский газ на Украину импортируют государственный "Нафтогаз" и Ostchem Дмитрия Фирташа. Ведет переговоры о начале поставок газа на Украину ВЭТЕК. При этом суммарная скидка на российский газ позволит Украине сэкономить только в 2014 г. более \$7 млрд, заявил вчера украинский министр энергетики Эдуард Ставицкий. По его словам, в следующем году экономика Украины будет требовать импорта от 30 млрд до 33 млрд куб. м газа. Договоренности России и Украины не предусматривают появления посредника в поставках, дополнение касается только "Газпрома" и "Нафтогаза", заверил Ставицкий.

Уголь в обмен на трубы

Украина в 2014 г. отменит квоты на российскую угольную продукцию, заявил вчера министр экономического развития и торговли Украины Игорь Прасолов (его слова передал "Интерфакс"). Квоты на ввоз коксующегося угля были введены с июня этого года из-за роста поставок российского угля (см. инфографику). Вначале они составляли 10,2 млн т, а в сентябре были увеличены до 11,2 млн т. Также был введен запрет на ввоз кокса и полукокса, которые используются для выплавки стали.

Представители украинских угольно-металлургических компаний — ДЭТК, "Индустриального союза Донбасса" и "Метинвеста", — а также крупнейшего в России производителя коксующегося угля, "Мечела", и Evraz не ответили на вопросы "Ведомостей". Их коллега из "Северстали" отметил лишь, что угольная "дочка" компании — "Воркутауголь" не поставляет уголь на Украину. Получить комментарии "Распадской" не удалось.

Отказ от квот — неплохая новость, говорит аналитик Deutsche Bank Георгий Буженица. По его данным, до введения квот Украина была крупным рынком для "Мечела", "Распадской" и "Северстали". В 2012 г. доля Украины в общих продажах компаний составила 15, 9 и 8%. Но даже после отказа от квот поставки на Украину не вырастут, говорит сотрудник горно-металлургической компании: украинские металлурги часто задерживают платежи. К тому же после введения квот российские угольщики переориентировали поставки на более прибыльный рынок Азии и на внутренний рынок.

Россия в ответ снимает заградительные пошлины на ввоз украинских труб. Это соглашение также было достигнуто на переговорах во вторник, рассказал министр промышленной политики Украины Михаил Короленко (его слова передал "Интерфакс"). Этот вопрос обсуждался, но решения пока нет, говорит чиновник российского профильного ведомства. Вероятность, что оно будет принято, высока, добавляет чиновник другого ведомства.

До 30 июня для ввоза украинских труб на территорию Таможенного союза действовали квоты: по 300 000 т беспошлинно в Россию, Белоруссию и Казахстан в 2011 и 2012 гг. и 120 000 т — с 1 января по 30 июня.

С 1 июля до ноября 2015 г. были введены заградительные пошлины (на обсадные трубы — 18,9%, нефтепроводные — до 37,8%). Для российских трубников возврат квот будет неприятным, отмечает один из них: украинские трубы уступают им по качеству, зато более дешевы. Как пояснил представитель ЕЭК, сейчас идет повторное антидемпинговое расследование в отношении некоторых видов труб с Украины.

Как торгуют Россия и Украина

Структура импорта Украины по странам

январь – сентябрь 2013 г.



Экспорт легковых автомобилей из России на Украину

шт.	\$ млн
2008	72 149
2009	10 522
2010	17 636
2011	39 612
2012	36 982

Импорт стального проката и труб в Россию с Украины

млн т
2008
2009
2010
2011
2012

«Те соглашения, которые подготовлены, и меры, которые мы будем принимать в самое ближайшее время, позволяют нам в значительной степени улучшить ситуацию. В отдельных отраслях нам, конечно, нужно принимать кардинальные решения. И мы можем целый ряд продукции, уже новой продукции, нового качества, выпускать совместно»

ПРЕЗИДЕНТ УКРАИНЫ ВИКТОР ЯНУКОВИЧ
17.12.2013, www.kremlin.ru

Экспорт каменного угля из России на Украину

млн т	\$ млрд
2008	13,4
2009	8,1
2010	12,9
2011	10,4
2012	11

ИСТОЧНИКИ: ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА СТАТИСТИКИ УКРАИНЫ, ФТС РОССИИ, ИА «МЕТАЛ-КУРЬЕР»

Машины в обмен на корабли

Украина пообещала рассмотреть возможность либерализации спецпошлин на ввозимые легковые автомобили, рассказал Прасолов. По его словам, есть три возможных варианта, какие — он не уточнил (цитата по "Интерфаксу").

Эти пошлины Украина ввела весной 2013 г. на три года, чтобы остановить падение внутреннего производства. Ставки варьируются от 6,4% (машины с двигателем 1-1,5 л) до 12,95% (объем двигателя — 1,5-2,2 л). Они прибавляются к таможенной пошлине в 10% (кроме стран, входящих в зону единой торговли СНГ).

Результат появился недавно: в ноябре, по данным "Укравтопрома", производство автомобилей в стране выросло, например легковых машин — на 1,4% (5200 шт.).

Легковые автомобили на Украину из России поставляют "АвтоВАЗ" и некоторые заводы, построенные иностранными концернами, — "Автофрамос" (Renault), HMMR (Hyundai, Kia). Представитель Hyundai не стал комментировать инициативу украинских властей: "За 11 месяцев мы направили на Украину 10 000 автомобилей, из них 5600 Hyundai, за аналогичный период прошлого года — 12 500 и 6900". Представитель "АвтоВАЗа" на вопросы не ответил.

Продажи Lada на Украине падают. По данным "Укравтопрома", в ноябре они составили 324 шт. — впятеро меньше, чем годом ранее. За девять месяцев продажи Lada составили 7206 шт. (-44%); доля марки сократилась с 8 до 4,6%, по данным "АвтоВАЗа". Чтобы поддержать продажи, "АвтоВАЗ" изучает возможность сборки новых моделей Lada на Украине. Завод поставляет машинокомплекты для выпуска автомобилей "десятого" семейства на "Богдане".

Представитель Renault не стал комментировать инициативу властей Украины. С декабря на Украину начались поставки Renault Duster российской сборки, рассказал он. Введение спецпошлин привело к изменению структуры продаж, в частности, от автомобилей с бензиновыми двигателями к дизельным, цены на которые остались стабильными, говорит он.

После распада СССР Украине отошло несколько судостроительных заводов, производящих крупнотоннажные корабли — танкеры, сухогрузы, крейсера и т. д., напоминает представитель Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), но из-за отсутствия заказов большая часть их мощностей простаивает. Комментируя подписанный меморандум об активизации сотрудничества в судостроении, он заметил, что конкретных проектов пока нет. ОСК, по его словам, сотрудничает с украинскими машиностроителями, прежде всего с заводом "Зоря-машпроект", закупая его газовые турбины.

В 2012 г. на Россию пришлось 32% украинского товарооборота. Но за 10 месяцев этого года взаимная торговля сократилась на 25% — прежде всего из-за ограничений для украинской продукции, которые вводила Россия. Резервы для роста товарооборота есть — по крайней мере его можно восстановить, считает главный экономист ФК "Открытие" Владимир Тихомиров. Если снять все ограничения (в первую очередь квоты), Украина могла бы



нарастить поставки труб, есть резервы для украинского авиапрома и оборонки, сельскохозяйственной продукции, рассуждает он.

Но вряд ли стоит ждать взрывного роста совместных проектов, указывает он: инвестиции в украинские предприятия непривлекательны для российских компаний из-за слабой защиты прав собственности. Заявления о развитии взаимной торговли и производственной кооперации носят скорее декларативный характер и служат прикрытием для основных договоренностей — о финансовой помощи и скидке на газ, заключает Тихомиров.

Достроить АЭС

Соглашение о сотрудничестве в строительстве 3-го и 4-го энергоблоков мощностью 2 ГВт Хмельницкой АЭС Россия и Украина подписали в 2010 г. По его условиям Россия должна была взять на себя финансирование проекта, строительства и ввода в эксплуатацию блоков при частичном участии украинской стороны. Стоимость строительства оценивается в 40 млрд руб. В 2011 г. украинская сторона сообщила о принципиальной договоренности со Сбербанком о привлечении до \$1 млрд, но долю участия банка и условия финансирования стороны не могут согласовать до сих пор. Сбербанк готов был выдать кредит под госгарантии Украины, но она отказывалась их предоставлять, говорит менеджер Сбербанка. (Ведомости 19.12.13)



Автомобильные комплектующие

Индустриальный комплекс "А-парк" прирос новыми площадями.

Группа компаний "Эспро" завершила работу над новым производственным объектом в рамках проекта "А-парк" в Калуге. Заказчиком выступила международная компания Visteon – производитель автомобильных комплектующих и действующий резидент индустриального парка. Проект реализован по принципу built-to-suit.



"Данный проект – важный этап сотрудничества с одним из наших резидентов в "А-парке".

Одним из элементов нового производственного корпуса является современная установка по контролю качества, ведь в той сфере, где работает компания Visteon, не может быть погрешностей и допущений, – комментирует Иван Потехин, генеральный директор "Эспро Менеджмент". – Для нас очень приятно, что благодаря растущим потребностям резидентов мы постоянно поддерживаем высокую планку проекта, которую задали с самого начала".

Индустриальный комплекс "А-парк" – один из немногих российских проектов, который полностью реализуется по принципу built-to-suit. Он расположен в черте г. Калуга, в промышленной зоне "Грабцево", по соседству с заводом Volkswagen. Площадь участка – 20 га.

В 2010 году была введена в эксплуатацию первая очередь проекта, которая принесла "А-парку" звание лучшего индустриального комплекса в рамках федеральной премии CRE Awards'2011.

Резиденты "А-парка" занимаются изготовлением автомобильных компонентов, которые высоко ценятся на мировом рынке. За несколько лет после своего размещения в А-Парке наши резиденты существенно расширили список потребителей своей продукции и поставляют ее теперь не только на завод Фольксваген, но и на заводы других автопроизводителей, работающих на российском рынке.

"А-парк" расположен вблизи федеральных трасс М-3 "Украина", А-101 "Москва – Рославль", Р-132 "Калуга – Тула – Рязань", рядом с окружной автомагистралью. На его территории созданы все условия для организации разнообразного производства. Развитая инженерная инфраструктура позволяет предоставить клиенту любые необходимые мощности, а близость к Калуге решает вопрос привлечения квалифицированных трудовых ресурсов. Проектом предусмотрено строительство складских площадей для логистических операторов, дистрибьютеров, ритейлеров, производственных компаний и др.

Справка о ГК "Эспро":

Группа компаний "Эспро" специализируется на девелопменте, управлении и последующей эксплуатации складских и офисно-складских комплексов класса "А". В ГК "Эспро" входят компании "Эспро Девелопмент", "Эспро Менеджмент" и "Эспро Сервис". Отдельным направлением бизнеса является разработка успешно реализуемых на рынке IT технологий (компании "Эспро Консалт" и "Эспро Диджитал"). Портфель проектов ГК "Эспро" на сегодняшний день насчитывает около 450 000 кв. м складских, производственных и офисных помещений.

Реализованные компанией проекты: офисно-складской комплекс и бизнес-центр на ул. 8 Марта (г. Москва), офисно-складской комплекс "Южный" (г. Москва), складской комплекс "Балтия" (Московская обл.), логистический парк "Истра" (г. Истра Московской обл.), индустриальный парк "Восточный" (г. Ногинск Московской обл.), офисно-складской комплекс "Кулон-Пулково" (г. Санкт-Петербург), офисно-складской комплекс "Кулон Югрос" (г. Минеральные Воды).

В настоящий момент ГК "Эспро" продолжает реализовывать первый built-to-suit проект в России – индустриальный "А-парк" в г. Калуге, где уже введены в эксплуатацию три заводских здания для компаний поставщиков автомобильных компонентов завода Volkswagen. Компания также приступила к работе над другим built-to-suit проектом "В-парк" на территории индустриального парка "Росва" в Калужской области. Успех работы ГК "Эспро" подтвержден шестью "Золотыми кирпичами" профессиональной премии в области коммерческой недвижимости Commercial Real Estate Awards. Подробнее с деятельностью компании можно ознакомиться на сайте: www.espro.ru

Справка о компании Promotion Realty

Promotion Realty - агентство маркетинговых коммуникаций, специализированное на рынке недвижимости. Основано весной 2008 г. Promotion Realty предоставляет полный комплекс услуг по продвижению компаний и их объектов: от разработки системы уникальной идентификации, названия и слогана до реализации рекламных кампаний и PR-поддержки компаний на рынках жилой и коммерческой недвижимости. Программы продвижения Promotion Realty нацелены на то, чтобы сохранить индивидуальность компании-клиента.

Специалисты компании не только являются профессионалами в области маркетинговых коммуникаций, но также обладают большим опытом работы в области недвижимости.

Среди клиентов компании: ГК "Эспро", GVA Sawyer, Storm Properties, ГК "Экоофис", ВРГ, ТРЦ "Арена" (Воронеж), Delta estate, MD Facility Management, ЗАО "Желдорипотека" и др.

Для справки: Название компании: Группа компаний ЭСПРО Регион: Москва Адрес: 119034, Россия, Москва,



Гагаринский пер., 23 Вид деятельности: Девелопмент Телефоны: (495)7979353 Факсы: (495)6375036 E-Mail: info@espro.ru Web: <http://www.espro.ru> Руководитель: Потехин Иван, генеральный директор

Для справки: Название компании: *Вистеон Рус, ООО (Visteon Corporation)* Адрес: 248009, Россия, Калуга, 1-й Автомобильный проезд, 7 Вид деятельности: Автомобильная промышленность Телефоны: (4842)211260 (4842)211272 Web: <http://www.visteon.com> (INFOLine, ИА (по материалам компании) 24.12.13)

Китайские бизнесмены хотят построить завод автокомплектующих в Ростовской области.

В Торгово-промышленной палате Ростовской области состоялась рабочая встреча с представителями бизнес-миссии из Китайской провинции Гуандун.

Китайские предприниматели заявили о своем желании построить на территории области завод по производству автокомплектующих, а именно по производству тормозных колодок.

Предприниматели самой южной провинции Китая заявили о том, что рассматривают Ростовскую область, как наиболее перспективного партнера для ведения совместного бизнеса. Стартовая стоимость технологического оборудования предполагает инвестиции в размере 4,5 млн долларов США. По предварительным расчетам китайской стороны, завод предоставит около 100 рабочих мест.

Заместитель губернатора Ростовской области – министр промышленности и энергетики Ростовской области Александр Гребенщиков рассказал о преференциях, которые существуют в области для крупных инвесторов, а также поставил условия.

"У нас есть только два условия. В качестве рабочей силы вы должны использовать жителей Ростовской области и они должны получать не меньше средней заработной платы по области", - сказал г-н Гребенщиков.

Китайские предприниматели поинтересовались: сколько это будет в денежном выражении и сообщили, что заработная плата в Китае меньше в 2 раза.

Для того чтобы планы китайских бизнесменов были реализованы уже в следующем году стороны договорились вести уже предметные переговоры с Агентством инвестиционного развития Ростовской области. Генеральный директор АИР Игорь Бураков обещал в письменной форме ответить на все вопросы предпринимателей и предложить наиболее удачные места для локализации китайского завода. (Деловой квартал (Ростов-на-Дону) 24.12.13)

Mercedes-Benz построит двигатель для Aston Martin.

Немецкая и британская компания официально объявили о подписании полноценного договора о сотрудничестве. Немцы получают небольшую часть акций Aston Martin, а взамен помогут с разработкой нового силового агрегата и, возможно, компонентов различных электронных систем.

Только что подписанным договором поставлена долгожданная точка в длившемся не один год переговорном процессе. В соответствии с соглашением специалисты подразделения AMG, которое отвечает за разработку "заряженных" версий автомобилей Mercedes-Benz, создаст для Aston Martin новый восьмицилиндровый мотор. Он должен прийти на смену немолодой "восьмерке", которой, в частности, комплектуется модель Vantage.

Дальнейшие возможности сотрудничества два производителя еще обсуждают. К примеру, официально не исключена перспектива совместной разработки неких электрических и электронных компонентов. Кроме того, представители компаний сделали туманное заявление об "исследовании дополнительных сфер возможного сотрудничества в будущем".

Согласно договору, концерн Daimler отойдет 5% акций Aston Martin без права голоса, причем владельцем ценных бумаг Daimler будет становиться постепенно, по мере выполнения договоренностей. Кроме того, немцы смогут присутствовать в совете директоров Aston Martin в качестве наблюдателей. (Авто.Вести.Ru 23.12.13)

Топливо пришло по проводам. "КоммерсантЪ". 19 декабря 2013

О том, каким должно быть автомобильное топливо будущего, спорят, пожалуй, только в компаниях, производящих традиционные бензин и солярку. Автопроизводители же сделали свой выбор. Не осталось, пожалуй, ни одной крупной автомобильной компании, не представившей свой вариант гибрида или электромобиля. Для некоторых это демонстрация возможностей собственного отдела R&D, для других — вполне пригодный к продаже серийный образец. К числу последних относится модель BMW i8, которую изучил корреспондент "Ъ" АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ. Полигон под Марселем раньше принадлежал местной компании, производящей шины. Шинники были поглощены Michelin, а испытательный полигон некоторое время простаивал, пока не был куплен концерном BMW. Немцы перестроили его, проложили новую трассу, и получился прекрасный трек для тестирования абсолютно новых машин, которые не следует до времени показывать посторонним. Полигон расположен в стороне от населенных пунктов, прикрыт с одной стороны морем, а с другой — железной дорогой. Да и рельеф местности такой, что любопытствующие при всем желании не смогут подсмотреть и тем более сфотографировать то, что на огромной скорости проносится по испытательному кольцу.



Автомобили, на которых предлагалось покататься группе журналистов, пока еще оклеены камуфлирующей пленкой: такая пленка затрудняет распознавание реальных контуров деталей на фотографиях, сделанных телеобъективом, стандартная защита автомобильных брендов от промышленных шпионов.

На пит-стопе — свежестроенная электрическая заправка, одна новая машина уже стоит около нее, пополняя запас энергии в аккумуляторе.

Серия i позиционируется концерном BMW как новый модельный ряд электромобилей, технология будущего, которая в обозримой перспективе придет на смену традиционным двигателям внутреннего сгорания. Но, строго говоря, i8, в отличие от младшей модели i3, надо считать не электромобилем, а скорее гибридом. Только если на продающихся сейчас гибридных автомобилях электромотор помогает работе бензинового двигателя, то у i8, напротив, роль вспомогательной силовой установки выполняет двигатель внутреннего сгорания.

В новой машине конструкторы BMW применили оригинальную компоновку. Электромотор мощностью, эквивалентной 130 л. с., передает крутящий момент на переднюю ось. Это основной двигатель, то есть машина при движении с крейсерской скоростью может считаться переднеприводной. Заднюю ось приводят в движение две силовые установки — бензиновый двигатель мощностью 230 л. с. и вспомогательный электромотор. Двигатель внутреннего сгорания — это фактически половина обкатанной компанией на многих моделях "шестерки", только на i8 от мотора оставлено всего три цилиндра.

Надо сказать, что оригинальная силовая установка не единственная инновация, которой может похвастаться новая модель. Скажем, стекла сделаны из материала Gorilla Glass — того самого, из которого производят экраны коммуникаторов. Это стекло легче традиционного и не ломается при изгибе, разбить его практически невозможно. Кузов сделан из карбона, каркас приборной панели и ряд конструктивных элементов — из магниевого сплава. За счет применения новых материалов вес этой относительно большой машины составил всего 1490 кг. Практически все материалы внутренней отделки утилизируемые: электромобиль должен во всем соответствовать статусу "зеленого". Салон представлен в компоновке 2+2, впрочем, задним пассажирам не позавидуешь: места за передними сиденьями явно мало.

BMW i8 сделан как машина, "по динамическим характеристикам не уступающая автомобилям с бензиновым двигателем", рыночный успех Tesla явно не остался незамеченным в немецкой компании. Низко расположенные аккумуляторные батареи хотя и добавляют веса, обеспечивают автомобилю прекрасную устойчивость в поворотах. Разные режимы — спортивный, с включенным двигателем внутреннего сгорания или обычный, когда работает только передний электромотор, — позволяют оценить характер машины. Динамические характеристики действительно на высоте: в спортивном режиме машина разгоняется до 100 км/ч за 4,5 секунды, а максимальная скорость (ограниченная электронным контролером) составляет 250 км/ч. Скорость, развиваемая только за счет электромотора, — 120 км/ч. Правда, надо привыкнуть к тому, что разгон на электротяге происходит в абсолютной тишине — как будто сидишь за экраном игры-симулятора с отключенным звуком, а не за рулем полноценного автомобиля на настоящем треке. Еще одна заслуживающая внимания цифра: потребление бензина при включенном двигателе внутреннего сгорания — 2,5 л на 100 км.

Если отковырять защитную пленку с внутренней поверхности дверцы, видна табличка с предупреждающими надписями. В том числе на русском языке. "Да, мы планируем продавать i8 в России, — говорит представитель компании. — Впрочем, о стоимости и планируемом объеме продаж говорить пока рано. Вы же понимаете, что это очень нишевая модель. Скорее ее купит тот, у кого уже есть, как минимум, один BMW". (Коммерсантъ 19.12.13)

Все в парк. "RBC daily". 20 декабря 2013

Министр инвестиций и инноваций Московской области Денис Буцаев недавно заявил, что до 2016 года в Подмосковье будет создано восемь индустриальных парков с прогнозным объемом инвестиций 50 млрд руб. Сейчас в области успешно реализуются проекты четырех таких парков.

Индустриальный парк (ИП) — это специально организованная для размещения новых производств территория, обеспеченная энергоносителями, инфраструктурой, необходимыми административно-правовыми условиями, управляемая специализированной компанией. Как считают специалисты, в будущем ИП имеют все шансы стать одним из самых перспективных сегментов недвижимости.

Вот что думает об ИП Алексей Скопин, профессор кафедры региональной экономики и экономической географии Высшей школы экономики: "Если рассматривать развитие индустриальных парков в контексте вывода промышленных объектов из Москвы, то это очень выгодно всем. Предприятия получают большие участки земли, где можно эффективно организовать производство, ресурсная обеспеченность в Московской области лучше, чем в Москве". По его мнению, бизнес от такого переселения получит и огромный рынок сбыта продукции. Однако, создавая индустриальные парки Подмосковья, необходимо позаботиться о создании единой транспортной инфраструктуры. Такую роль призвана выполнить Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД), которая, по мнению г-на Скопина, "могла бы избавить Москву от большегрузного транспорта, а разумная инфраструктура, например стоянки для него, помогла бы решить вопросы трафика во всем регионе".

Ногинский многофункциональный



Строительство многофункционального парка с участием иностранных инвесторов из Германии, Швеции, Австрии и Бельгии идет в Ногинском муниципальном районе при поддержке властей с 2006 года. По завершении проекта 80% 140-гектарной территории будут занимать производство и логистика, остальное – торговая и обслуживающая сеть. Этот парк обеспечит занятость 10 тыс. квалифицированных специалистов – жителей района и окрестностей.

Ногинский кластер – один из наиболее успешных в России проектов девелоперской компании Dega AG. Главным слагаемым успеха стало наличие автономной инфраструктуры, включающей собственную ТЭЦ мощностью 30 МВт. Это позволяет кластеру не зависеть от энергетических монополистов и предоставлять резидентам определенные технические преимущества. В результате девелоперу удалось привлечь на свою территорию целый ряд ведущих зарубежных компаний – Bayer AG, Metro Group, Peri GmbH, Oriflame Cosmetics и многих других.

"Южные врата"

В 30 км к югу от Москвы, на пересечении Новокаширского шоссе и "бетонки", в границах городского округа Домодедово расположен индустриальный парк "Южные врата". Компания Radius Group реализует проект с 2009 года. Общая площадь парка – 144 га и 650 тыс. кв. м производственных и складских площадей. На сегодня введено в эксплуатацию и сдано в аренду 155 тыс. кв. м, в процессе строительства – 210 тыс. В 2013 году Radius Group инвестировала в развитие парка 200 млн долл., а общий объем инвестиций – 800 млн долл.

Немногим больше месяца назад в "Южных вратах" открылся производственно-логистический центр немецкой компании Paul Hartmann, ведущего европейского разработчика и поставщика продукции медицинского назначения. Как говорят в компании, решение расположить производство именно здесь было продиктовано прежде всего экономическими соображениями и удобством расположения площадки: 40 мин. езды до Москвы и 20 мин. – до международного аэропорта. Сейчас компания занимает более 20 тыс. кв. м площадей, в дальнейшем эта цифра будет только увеличиваться.

Комплекс по производству и центр запчастей компании John Deere занимает почти 130 тыс. кв. м, Volvo Trucks – более 4 тыс. Среди резидентов парка – американская Kimberly-Clark, для которой девелопер к сентябрю 2014 года построит распределительный центр площадью 21 тыс. кв. м. Точно такой же будет построен и для группы "Связной". Французский спортивный ритейлер Decathlon в конце ноября получил одобрение Градостроительного совета Московской области на ввод в эксплуатацию производственно-складского комплекса площадью 32 тыс. кв. м. Рабочие места получат 269 человек, а бюджет Московской области – ежегодное пополнение на 22 млн руб.

До работы – пять минут

Один из муниципалитетов-лидеров по привлечению инвестиций – Ступинский район – реализует два проекта индустриальных парков: "Ступино-1" и "Ступино-2". Аналога одному из них, "Ступино-2", в регионе пока нет. Здесь будет развернуто не просто производство: территория общей площадью 1195 га застраивается комплексно. Малоэтажный город-спутник Новое Ступино сможет предоставить желающим 1,75 млн кв. м жилья, под социальные объекты отведено 175 тыс. кв. м. Уже построены торговый центр, детский сад, на 2014 год запланировано строительство транспортной развязки, школы и еще двух детских садов. Будут здесь рекреационные и коммерческие зоны. Производственные объекты займут 200 га.

"Парк готов к приему резидентов, – рассказал первый заместитель главы района Иван Паламарчук. – Здесь планируется размещение предприятий легкой, пищевой и деревообрабатывающей промышленности, объектов сельскохозяйственного производства. Возможно также размещение производств, связанных с нанотехнологиями, выпуском бытовой техники и иной продукции потребительского назначения, объектов транспортно-логистической системы, информационных технологий и электроники. Для жителей Нового Ступина планируется создать до 10 тыс. новых рабочих мест. Проект должен быть завершен в 2018 году.

Индустриальный парк "Ступино-1" по своим масштабам посромнее – всего 25 га. Парк предназначен для размещения малых и средних промышленных предприятий, инновационных и IT-технологий, научно-производственных, внедренческих компаний, опытно-конструкторских, логистических и других организаций. Им управляет итало-голландская компания "Ступино-Про". Вся исходно-разрешительная документация оформлена, начаты строительные работы первой очереди проекта. В общей сложности здесь будет 80 тыс. кв. м производственных площадей.

Первый этап проекта завершится во втором квартале 2014 года, а весь проект – в 2016 году.

Отличное место для старта

На востоке Подмосковья, в Егорьевске, есть промышленно-логистический комплекс "Завод АТИ" с территорией 10,6 га и 55 тыс. кв. м промышленных, офисных и складских площадей. Несмотря на достаточно большую удаленность от Москвы – около 100 км, жизнь здесь кипит. Резидентами парка стали более 30 компаний. Как считает коммерческий директор индустриального парка Роман Глебов, это идеальный вариант для размещения сложных и энергоемких производств, ибо мощностей здесь в избытке. Кроме того, данный парк – отличное место для старта, так как сочетает в себе преимущества Большой Москвы в виде высокого уровня развития инфраструктуры и рынка труда и тихие, комфортные условия проживания. А главное – здесь обеспечен гибкий и современный подход администрации района к инвесторам. В муниципалитете наработан богатый опыт – район занимает седьмое место в области по объемам инвестиций.

Индустриальное "кольцо"



Перспективными районами для размещения индустриальных парков Денис Буцаев называет Дмитровский, Щелковский, Наро-Фоминский, Можайский, Истринский районы, города Сергиев Посад и Электросталь. Все они создают как бы индустриальное "кольцо" Подмоскovie, которое с началом строительства ЦКАД может получить реальный стимул к развитию.

"ЦКАД – это не только линия обороны Москвы против транзитного трафика", – подчеркивает профессор Высшей школы урбанистики Михаил Блинкин, возглавляющий Институт экономики транспорта и транспортной политики. Он уверен, что "такая трасса будет большим облегчением и стимулом развития для всей ближней зоны Подмоскovie". (RBC daily 20.12.13)

Выезжаем на компонентах. "Ведомости". 24 декабря 2013

Несмотря на падение продаж машин на 6% в этом году, рынок автокомпонентов продолжает развиваться. Этому способствует соглашение о промышленной сборке автомобилей

В августе Россия достигла пика в продажах автомобилей и стала крупнейшим авторынком Европы: по данным "Автостата", было продано до 240 000 автомобилей. После рынок стал постепенно сокращаться, и к концу года "Автостат" прогнозирует падение продаж на 6% по сравнению с прошлым годом — до 2,6 млн легковых автомобилей. В 2012 г. было продано 2,9 млн шт.

На фоне падения продаж автомобилей сокращались и темпы роста рынка автокомпонентов. Если в 2011 г., по данным "Автостата", рынок вырос на 32% до \$38,7 млрд, то уже в 2012 г. он увеличился лишь на 8% до \$41,8 млрд. По итогам этого года темпы упадут до 5,2% и составят \$44 млрд, говорит исполнительный директор "Автостата" Сергей Удалов. Впрочем, если автомобильный рынок продолжит падать в 2014 г., рынок автокомпонентов ждет рост, уверен ведущий аналитик агентства "Автостат" Дмитрий Ярыгин.

Низкий уровень автомобилизации в России и стимулы, созданные правительством для организации локальных производств, привели к тому, что в России в этом году появились заводы многих глобальных производителей автокомпонентов. По данным "Автостата", заявленные мощности существующих в стране автозаводов составляют 3,2 млн автомобилей в год, тогда как продажи автомобилей не переваливали за 3 млн.

По словам Ярыгина, основную стоимость рынка автокомпонентов составляют запчасти для иномарок: их парк в России растет, а отечественных авто — сокращается: "Стоимость отечественных запчастей — копейки". Вторичный рынок автокомпонентов для легковых автомобилей в этом году составит более \$21 млрд, добавляет Ярыгин. (В 2012 г. было 20,4 млрд.) В будущем году, по предварительным прогнозам, он вырастет до \$22 млрд.

Автомобильное Поволжье

Половина выпущенных автомобилей в России приходится на Поволжье. Именно здесь сосредоточены гиганты автоиндустрии: "АвтоВАЗ" — в Тольятти, "Камаз" — в Набережных Челнах, ГАЗ — в Нижнем Новгороде, УАЗ — в Ульяновске. Рядом с ними появились крупные СП с иностранным участием: "GM-АвтоВАЗ", "Мерседес-Бенц тракс восток", Ford Sollers.

Несмотря на замедление рынка, автомобилестроительный сектор Татарстана в этом году развивался бурно. Причиной тому в основном был Ford Sollers: к концу года в Татарстане выпускалось уже шесть моделей Ford: Transit, S-Max, Tourneo Custom и Galaxy, Kuga и Explorer. С начала 2014 г. начнут собирать кроссоверы EcoSport и Edge. В мае 2013 г. Ford Sollers начал строительство завода двигателей в Набережных Челнах стоимостью \$274 млн.

В Нижнем Новгороде на Горьковском автозаводе началась сборка Mercedes-Benz Sprinter. Общие инвестиции в реализацию проекта составят 190 млн евро, из которых 100 млн — инвестиции концерна Daimler и 90 млн в модернизацию своего производства вложит группа ГАЗ.

С января 2014 г. российско-турецкое СП Cukurova-Elaz будет собирать экскаваторы-погрузчики Tarsus на мощностях "Елаза". В июне этого года стороны подписали в Москве лицензионное соглашение. Планируется собирать четыре модели Tarsus — 880, 883, 885, 888. Основные потребители — ЖКХ, малый и средний бизнес, строительные и дорожные компании. Мощность производства — 300 единиц техники в год. За четыре года объем сборки предполагается увеличить.





"Камаз" впервые с момента своей работы в 1976 г. начал производство грузовика с новой кабиной. Предсерийная сборка магистральных тягачей "Камаз-5490" начата с октября. Промышленную сборку планируется начать в 2014 г., рассказал директор департамента по связям с общественностью "Камаза" Олег Афанасьев. Впрочем, снижение рынка сказалось и на производителе грузовиков: если в 2013 г. "Камаз" планировал выпуск 45 000 автомобилей, то в минувшем сентябре гендиректор Сергей Когогин объявил, что в связи с конъюнктурой компания выпустит на 1700 машин меньше. Выручка "Камаза" по РСБУ за девять месяцев упала на 6% до 77,1 млрд руб.

Спасительная локализация

Главным инструментом развития автопрома последние годы остается соглашение о промышленной сборке автомобилей, дающее льготы на импорт комплектующих, говорит Удалов. В обмен на это автоконцерны должны увеличить мощности российских заводов и уровень локализации выпускаемых здесь автомобилей — вплоть до 60%.

В планах Ford Sollers — достигнуть 60% локализации к шестому году производственной деятельности, т. е. к 2014 г., говорит представитель СП в Татарстане Индира Салимгараева.

Планы Ford Sollers уже привлекли в Татарстан и Нижний Новгород глобальных производителей автокомпонентов — Magna, Faurecia Automotive Exteriors. Последняя создаст СП с местной компанией "Хитон-пласт" для производства бамперов. В начале декабря о строительстве производства в Нижнем Новгороде объявила испанская Grupo Antolin, она будет производить автомобильные потолочные модули и стеклоподъемники для Ford и Volkswagen. В октябре о своем возможном открытии производства в Татарстане рассказали "Ведомостям" менеджеры мексиканской Metalsa. Немецкая Kiekert открывает производство автомобильных дверных замков на территории Камского индустриального парка (КИП) "Мастер". В 2014 г. компания планирует выпускать 150 000 замковых комплектов и удвоить объем уже через год. Инвестиции в проект составляют 2 млн евро.

Другим центром притяжения автокомпонентного бизнеса стал Тольятти. На "АвтоВАЗе" помимо Lada начата сборка Nissan Almera, в будущем году начнется производство моделей Renault и Datsun.

В сентябре 2013 г. на заводе ГАЗ открылось производство рам для автомобилей Mitsubishi Pajero Sport. Кроме того, подписано соглашение с итальянской Magnetto Wheels о создании на ГАЗе производства колес. В 2013 г. подписано соглашение между правительством Нижегородской области и компанией Pedro Sanz Clima об открытии производства климатического оборудования для автобусов.

Традиционная татарская отрасль

Правительство Татарстана определило восемь секторов, открытых для инвестиций, среди них машиностроение и производство автокомпонентов. У Ford Sollers в Татарстане две площадки — в "Алабуге" и Набережных Челнах. "Если в Санкт-Петербурге у нас уже имеются прочные и долгосрочные отношения с поставщиками для производства автомобилей Ford во Всеволожске, то в Татарстане в данный момент мы активно занимаемся формированием пула партнеров", — говорит Салимгараева. По ее словам, с запуском кроссовера EcoSport на модернизированном заводе Ford Sollers в Набережных Челнах во второй половине 2014 г. СП планирует локализацию 30 компонентов, которые будут поставляться Ford Sollers от 24 местных поставщиков.

Производители автокомпонентов в Татарстане сосредоточены в Набережных Челнах в основном на территории КИП "Мастер"; свободных площадей там нет уже полгода, говорит менеджер отдела аренды парка. Парк планирует весной 2014 г. открыть новый корпус и начнет набор арендаторов, говорит собеседник "Ведомостей". Вторая площадка для производителей автокомпонентов — особая экономическая зона "Алабуга". Сейчас здесь строится завод по производству автомобильных стекол ЗАО "Аутоматив гласс альянс рус", турецкий холдинг Coskunoz строит завод по штамповке крупноузловых деталей автомобилей.

"Камаз" не раскрывает количество поставщиков автокомпонентов, говорит Афанасьев: "Оно все время меняется". По его словам, завод старается, чтобы по каждому компоненту было несколько поставщиков, "чтобы было удобнее маневрировать". Политика в отношении поставщиков достаточно жесткая, добавляет он.

На рынке автокомпонентов, как и на автомобильном рынке, наблюдается стагнация, что логично, учитывая их тесную связь, говорит аналитик АФогех Нарек Авакян. Разница лишь в том, что на рынке автокомпонентов стагнация наступает с временным лагом, который возникает из-за того, что все контракты на поставку заключаются заранее и продолжают выполняться даже тогда, когда продажи автомобилей переживают спад. Рост будет составлять от 1-3%, прогнозируют Авакян и аналитик "Инвесткафе" Андрей Шенк. В III квартале Авакян ожидает, что рынок уйдет в минус 2-3%. Восстановление же наступит в IV квартале: "Но уже после нормализации ситуации на рынке автомобилей". На конец 2014 г. придется окончание программы утилизации автохлама, но "я уверен, что для стимулирования продаж будут предприняты новые меры", резюмирует эксперт.

"Я не исключаю, что и в следующем году рынок автокомпонентов сохранит положительные темпы роста — из-за переноса мощностей в Россию, в том числе развития производственных кластеров", — добавляет Шенк. Потенциал сохраняют и рынок легковых автомобилей, и рынок автокомпонентов за счет низкого уровня насыщения, резюмирует он. (Ведомости 24.12.13)

"Пластик" продан. "Ведомости". 24 декабря 2013



Нижегородская группа "Автокомпонент" завершила сделку по покупке ОАО "Пластик" с заводом в Сызрани у ООО "Криста", 99,94% акций "Пластика" — у ЗАО "УК "Автокомпонент", сообщил вчера "Пластик" на сайте раскрытия. ФАС одобрила сделку 28 июня.

Вчера же минпром Самарской области сообщил, что "Автокомпонент" открывает на заводе производственную линию.

"Пластик" возглавил Андрей Ильин, управляющий директор ЗАО "Производственная компания "Автокомпонент", говорится в ответе "Ведомостям" пресс-службы "Автокомпонента". В приемной завода сообщили, что менеджмент отправлен в отпуск, но производство работает.

По данным минпрома, условиями сделки является реструктуризация долга ОАО "Пластик" в 3 млрд руб. перед Сбербанком и "АвтоВАЗом" на семь лет. Пресс-служба "Автокомпонента" это не комментирует. Связаться с "Кристой" не удалось. Сбербанк и "АвтоВАЗ" не ответили на запрос "Ведомостей".

Ранее председатель Поволжского банка Сбербанка Владимир Ситнов говорил "Самарскому обозрению", что схему реструктуризации задолженности "Пластика" одобрил центральный аппарат банка: "Ставки и сроки по действующему кредиту остаются неизменными. Выполнение обязательств подкрепляется гарантиями со стороны "Автокомпонента".

В планах новых владельцев "Пластика" — увеличение объемов производства, в том числе увеличение поставок на "АвтоВАЗ" за счет потребностей для новых моделей: "Лада-Калина", "Лада-Ларгус", Nissan Almera, говорится в ответе "Автокомпонента".

Кредиторская задолженность "Пластика" на конец прошлого года составила 4,4 млрд руб., чистые активы — 1,9 млрд руб., следует из бухгалтерского отчета за 2012 г. Основные потребители — "АвтоВАЗ" (40%) и "GM-АвтоВАЗ" (20%). Оборот предприятия в прошлом году — 5,6 млрд руб. (на 12,7% ниже, чем в 2011 г.). Завод снизил выручку в 2012 г. на 12,7% по сравнению с 2011 г. в связи с завершением производства на "АвтоВАЗе" автомобилей модельного ряда "Классика" и снижением производства модельного ряда "Самара-2", "Приора" и "Калина", говорится в отчете.

У "Автокомпонента" есть завод в Тольятти, созданный для локализации производства автокомплектующих Renault и "АвтоВАЗа".

Управляющий активами АФогех Сергей Ковжаров оценивает сделку в 200-250 млн руб. — с учетом большой долговой нагрузки.

"АвтоВАЗ" переориентируется на более дешевых поставщиков автокомпонентов, старые модели постепенно уходят, говорит Ковжаров. Завод стал заложником ориентации на одного покупателя, объясняет он. Новому собственнику придется диверсифицировать продуктовую линейку, уверен Ковжаров.

Номенклатура автокомпонентов "Пластика" — более 1000 наименований. Среди них — комплектующие из пластмасс для автомобилей "ВАЗ", "Шевроле-Нива", "ГАЗ", "УАЗ", "Камаз". В том числе детали экстерьера — бамперы, молдинги, решетки радиатора; интерьера — панели приборов, обивки крыш и дверей; детали подкапотного пространства — впускные коллекторы, расширительные бачки системы охлаждения, тормозной системы, бачки омывателя и др. (Ведомости 24.12.13)



Инвестиционные проекты

Создание промышленно-производственной особой экономической зоны в Приморье позволит увеличить объем сборки автомобилей на заводе "Соллерс" до 125 тысяч в год.

По информации департамента промышленности и транспорта Приморского края, кроме увеличения числа выпуска автомобилей, создание особой экономической зоны позволит привлечь японских производителей автокомпонентов и увеличить локализацию их производства до уровня 30 процентов.

С 2013 года ОАО "Соллерс" при участии Внешэкономбанка начал реализацию проекта по созданию Дальневосточного индустриального парка автомобильных технологий, на базе которого и предполагается создание промышленно-производственной особой экономической зоны.

В настоящее время ведется доработка заявки Приморского края на создание промышленно-производственной особой экономической зоны.

Напомним, компания "Соллерс - Дальний Восток" собирает автомобили марок SsangYong, Mazda и Toyota.

Губернатор Приморского края Владимир Миклушевский не раз отмечал, что предприятие – пример успешного сотрудничества региона с иностранными партнерами.

"Приморью нужны именно такие высокотехнологичные производства. На предприятии "Соллерс" производительность труда в разы превышает среднюю в крае", - отметил глава региона.



Для справки: Название компании: *СОЛЛЕРС, ОАО (SOLLERS, ранее Северсталь-авто)* Регион: Москва Адрес: 123317, Россия, Москва, ул. Тестовская, 10, блок 19-2, Москва-СИТИ, деловой центр "Северная башня" Вид деятельности: *Автомобильная промышленность* Телефоны: (495)2283045 (495)2283043 Факсы: (495)2283044 E-Mail: pr@sollers-auto.com Web: <http://www.sollers-auto.com> Руководитель: *Швецов Вадим Аркадьевич, генеральный директор; Херман Дэвид Джозеф, председатель Совета директоров; Хильгерт Франц Герхард, директор по стратегическому развитию* (INFOLine, ИА (по материалам Администрации) 25.12.13)

В ОЭЗ "Тольятти" идет строительство производственных мощностей для выпуска Chevrolet Niva нового поколения.

В особой экономической зоне "Тольятти" полным ходом идет строительство производственных мощностей ООО "Джей Ви Системз". Это дочерняя структура ЗАО "GM-АВТОВАЗ", созданная для реализации проекта по выпуску автомобилей Chevrolet NIVA нового поколения.

На территории компании-резидента в ОЭЗ площадью более 20га идет строительство основных производственных и административных объектов. В частности, продолжается строительство пресового цеха. На объекте ведутся забивка свай и бетонные работы. Монтаж металлокаркасов начался на зданиях цеха сварки, склада СМА и склада запасных частей. На месте административно-бытовых корпусов и столовой идут бетонные работы. Параллельно подрядной организацией продолжается прокладка сетей инженерно-технического обеспечения энергетического комплекса.

Строительство производственных мощностей ООО "Джей Ви Системз" началось 14 июня 2013г. Для работ по проектированию и строительству предприятия привлечен генподрядчик ОАО "Автозаводстрой" (г.Тольятти). Ожидается, что строительные работы завершатся в 2015г.. Начало производства запланировано на декабрь того же года. Заявленная мощность – 120 тыс. кузовов в год.

Напомним, что всего в ОЭЗ строительные работы на конец 2013 года ведут 4 резидента. В следующем году к ним должны присоединиться еще, как минимум, 10 компаний.



Для справки: Название компании: *Джи Эм-АВТОВАЗ, ЗАО (GM-AVTOVAZ, GM-АвтоВАЗ)* Адрес: 445967, Россия, Самарская область, Тольятти, ул. Вокзальная, 37 Вид деятельности: *Автомобильная промышленность* Телефоны: (8482)758000 Факсы: (8482)758060 Web: <http://www.gm-avtovaz.ru> Руководитель: *Гари Алан Тилсон, генеральный директор*

Для справки: Название компании: *Особая экономическая зона Тольятти (ОЭЗ ППТ Тольятти, Филиал ОАО ОЭЗ в Самарской области)* Адрес: 445051, Россия, Самарская область, Тольятти, ул. Фрунзе, 8, офис 508 Вид деятельности: *Особые экономические зоны* Телефоны: (8482)555179 (8482)555163 (8482)555235 Факсы: (8482)555177 E-Mail: as.kashtanova@oetztl.ru Web: <http://oetzogliatti.ru> Руководитель: *Пахоменко Алексей Владимирович* (INFOLine, ИА (по материалам Особые экономические зоны, ОАО) 20.12.13)

**Рассматривается вопрос о размещении "IT-парк "Калининград" на площадке "Автотор" - губернатор Цуканов.**

Правительство Калининградской области обсуждает возможность строительства "IT-парк "Калининград" на площадке автокластера "Автотор", сообщил журналистам во вторник губернатор Калининградской области Николай Цуканов.

"Вопрос получения федерального финансирования на создание инфраструктуры для будущих промышленных и IT-парков весьма сложен. При этом у нас в ФЦП отдельной строкой стоял автомобильный кластер, на который тоже предполагалось выделение средств по этой программе. Поступило предложение, на мой взгляд, требующее внимания и более тщательного рассмотрения: объединить два проекта и, возможно, разместить IT-парк на той площадке, которую мы готовим под автомобильный кластер. Мы сейчас изучаем, насколько это осуществимо", - заявил Н.Цуканов.

По его словам, создание единой инфраструктуры для двух проектов позволит сэкономить серьезные государственные средства. В этом вопросе не следует забывать и о том, что и сам "Автотор" продекларировал свои потребности в части IT-продуктов. Автомобильное производство будет заказчиком работ в IT-парке.

Именно поэтому сегодня конкурс на разработку проекта IT-парка, отложен. При этом губернатор пообещал, что проект будет целенаправленно реализовываться.

Как сообщалось, в конце ноября правительство области объявило конкурс на разработку проекта IT-парка "Калининград". Объект планировалось разместить на базе промышленно-строительного техникума в Калининграде. Парк будет состоять из IT-центра, научно-образовательного учреждения, бизнес-инкубатора для инновационных IT-проектов, инкубатора для начинающих предпринимателей, центра обработки данных и жилых домов для сотрудников. Примерная стоимость проекта оценивается в 4,5 млрд рублей, из которых на областной бюджет приходится 500 млн рублей, остальное - на федеральный.

Построить технопарк планируется к 2016 году. С запуском технопарка в регионе появится около 300 новых предприятий, на которых будут заняты 2,5 тысячи человек, а в смежных отраслях экономики откроется 6 тыс. вакансий.

В октябре группа компаний "Автотор" приступила к строительству под Калининградом автомобильного кластера площадью более 1200 гектаров.

На данной территории предполагается строительство до 2020 г. пяти автомобильных заводов полного цикла, до 16 заводов по производству автомобильных компонентов, транспортной и логистической инфраструктуры.

Производственная мощность предприятий позволят "Автотору" производить до 350 тыс. легковых, автомобилей, коммерческих и грузовых автомобилей в год.

Масштаб проекта и концентрация рабочей силы вблизи производства требуют создания дополнительной инженерной инфраструктуры в месте размещения производства. Данная подпрограмма проекта включает строительство нового жилого района Калининграда с необходимой коммунальной, и дорожной инфраструктурой, объектов социальной сферы, учебных центров, университетского кампуса.

Общие инвестиции в проект оцениваются в 22,9 млрд рублей, из них: инженерная инфраструктура - 14 млрд рублей, образование - 4,2 млрд рублей, здравоохранение - 4,7 млрд рублей. Все строительство должно быть завершено в 2020 году. (Интерфакс - Россия 25.12.13)

Fiat и Renault хотят выпускать на ЗИЛе модели Fiat Ducato и Renault Master.

"МосАвтоЗИЛ" (СП правительства Москвы и Сбербанка) ведет переговоры с Renault и Fiat о возможности производства на площадке московского ЗИЛа легких коммерческих автомобилей (LCV), сообщили агентству "Прайм" в Сбербанке.

"На сегодняшний день ведутся переговоры с двумя компаниями - Fiat (по автомобилю Fiat Ducato) и Renault (по автомобилю Renault Master). Оба автомобиля - из сегмента легкой коммерческой техники в исполнениях фургон, автобус и прочее. Другие модели Fiat и Renault на данном этапе не обсуждаются", - говорится в сообщении.

Объем производства не называется, поскольку "является коммерческой тайной и не подлежит разглашению без предварительного согласования с Fiat и Renault. Ранее СМИ со ссылкой на неофициальные источники сообщали, что объем производства может составить 50 тысяч Fiat Ducato и Renault Master ежегодно.

Соглашение о намерениях с компаниями было подписано еще 1 августа, а юридически обязывающее соглашение может быть подписано в ближайшее время, если стороны достигнут договоренностей по оставшимся открытым вопросам.

ООО "МосАвтоЗИЛ" было создано в мае 2012 году для реализации проекта по модернизации московского автозавода ЗИЛ и организации производства легких коммерческих автомобилей на территории предприятия. В СП Сбербанку принадлежит 51%, правительству Москвы - 49%.

Общая сумма инвестиций в проект оценивается в 12 миллиардов рублей, из которых 6 миллиардов рублей - кредитные средства Сбербанка, остальные 6 миллиардов - вложения в уставный капитал СП. Ожидается, что к 2019 году завод выйдет на проектную мощность - 150 тысяч машин в год (из них 100 тысяч - легковых и 50 тысяч - грузовых). (ПРАЙМ 20.12.13)

Из особой зоны по твёрдым "ниткам" графика. "Гудок". 19 декабря 2013

Вопрос создания особой экономической зоны (ОЭЗ) на базе автомобильного производства ОАО "Соллерс" во Владивостоке власти Приморского края прорабатывают с Министерством экономического развития РФ.

По словам губернатора Владимира Миклушевского, сейчас обсуждаются параметры финансирования. Краем предусмотрены инвестиции около 395 млн руб. Примерно столько же планируется выделить из федерального бюджета.

"Думаю, в середине следующего года должны выйти на постановление Правительства РФ", – проинформировал Владимир Миклушевский.

Планируется, что резидентами ОЭЗ станут производители автокомпонентов. Управлять зоной будет созданная "Соллерсом" компания.

"Для автокомпонентчиков очень важно располагаться рядом с заводом: современные автопроизводители не работают со складами, – отметил губернатор. – Плюс у генерального директора ОАО "Соллерс" Вадима Шевцова есть мысль экспортировать избыток автокомпонентов, а рядом с заводом как раз есть причальная стенка".

Важную роль играет и имеющийся у предприятия выход на Транссиб. В этом году за счёт вывода на рынок дополнительных продуктов ООО "Соллерс-Дальний Восток" удвоило погрузку на станции Гайдамак по сравнению с прошлогодним периодом. По итогам года она может составить 140 тыс. тонн.

В свою очередь ДВЖД изыскивает резервы для привлечения дополнительных объёмов перевозок. Так, изменив специализацию путей на станции Гайдамак, выделив отдельные ёмкости для отстоя прибывших под погрузку порожних вагонов, соблюдая технологию вывозного движения на участке Угольная – Гайдамак – Мыс Чуркин, удалось дополнительно погрузить почти 40 тыс. тонн продукции "Соллерса", сообщили в Дальневосточном ТЦФТО.

Для дальнейшей доставки автомобилей с завода во Владивостоке в западные регионы страны планируется организовать перевозки по твёрдым "ниткам" графика. Соответствующие переговоры ведутся с ООО "Пасифик Лоджистик" (транспортное подразделение ООО "Соллерс-ДВ"). "Компания намерена отправлять продукцию с согласованным временем отправления и прибытия на станции Белые Столбы и Орехово-Зуево МЖД", – уточнил начальник ТЦФТО Максим Белоусов.

Отправителя интересует и обратная перевозка порожних вагонов по расписанию, что ускорит оборот вагонов-сеток. (Гудок 19.12.13)

Перемены по всему периметру. "Российская газета". 20 декабря 2013

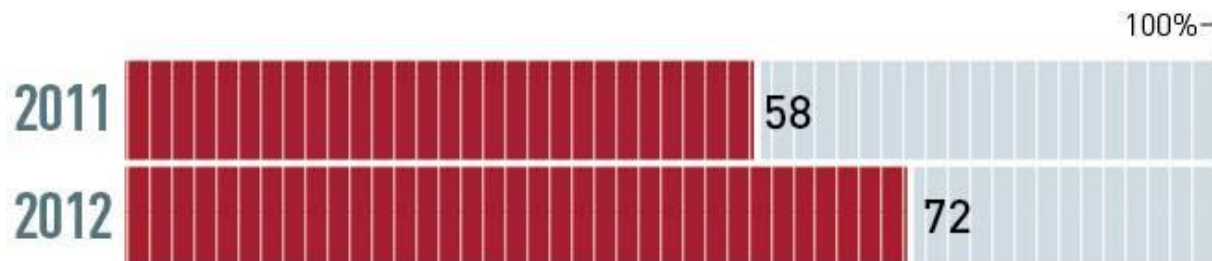
Владимир Миклушевский: Наступающий год должен стать для региона годом большого рывка вперед.

Как известно, развитие Дальнего Востока и Восточной Сибири - вопрос национального приоритета на весь XXI век. Разворот к Тихому океану, динамичное освоение восточных территорий откроет для России новые возможности в экономике и даст дополнительные инструменты для проведения активной внешней политики. Поэтому новая модель социально-экономического развития Приморья ориентирована на создание сети территорий опережающего экономического развития и условий ведения бизнеса, конкурентных с ключевыми деловыми центрами АТР. Такая работа активно ведется.

Создание благоприятного инвестиционного климата и условий для экономического роста - приоритетная задача работы приморской администрации. Наиболее важными событиями для бизнеса и экономики в уходящем году власти считают внедрение регионального инвестиционного стандарта, предложенного Агентством стратегических инициатив (АСИ).

ДОЛЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ, %

Источник: Администрация Приморского Края



Во Владивостоке в этом году появились как представительства федеральных институтов развития - АСИ, РФПИ, Фонд развития Востока России, так и региональные. Среди них Инвестиционное агентство Приморского края, выполняющее сервисные функции в индивидуальной работе с инвесторами по принципу "одного окна", Корпорация по развитию Приморского края, Общественный совет по привлечению инвестиций.



Создается необходимое для улучшения инвестиционного климата правовое поле: законопроекты о "налоговых каникулах" для "гринфилдов" приняты в трех чтениях. В первые пять лет ставка налога на прибыль и налог на имущество составит ноль процентов, в следующие пять - налог на прибыль - 10 процентов, на имущество - полпроцента.

К рассмотрению в 2014 году готовится законопроект "Об участии Приморского края в проектах государственно-частного партнерства", который позволит расширить перечень видов и форм инвестиционного взаимодействия власти и бизнеса, обеспечит привлечение частных инвестиций в сектор социальных услуг и подключит к формату ГЧП малый бизнес. А новая редакция Закона "О государственной поддержке инвестиционной деятельности в Приморском крае" установит меры государственной защиты прав инвесторов, закрепит положения инвестиционного стандарта, определит конкретные меры государственной поддержки инвестиционной деятельности.

Во Владивостоке утверждена инвестиционная декларация, которая провозглашает принципы равенства и вовлеченности всех субъектов инвестиционной деятельности в процесс принятия решений, а также прозрачность и открытость деятельности органов власти.

Разработан механизм подготовки и переподготовки кадров в соответствии с потребностями создаваемых предприятий. Приморский край готов обеспечить каждого инвестора квалифицированными кадрами.

Все значимые инвестиционные проекты, в том числе инфраструктурные, объединены в единый План, размещенный на инвестиционном портале вместе с интерактивной картой. Причем все проекты сгруппированы по муниципальным образованиям. Такой подход позволяет инвесторам наглядно увидеть перспективы развития конкретных территорий и степень их обеспеченности инфраструктурой.

Рост валового регионального продукта (ВРП) Приморья по итогам года составит более двух процентов, что выше среднероссийского уровня в 1,4 раза. Специалисты отмечают, что раньше он обеспечивался масштабными бюджетными инвестициями в стройки саммита АТЭС и крупными инфраструктурными проектами государственных монополий, а теперь - промышленностью. По прогнозам специалистов, темп роста промышленного производства составит 14%, в том числе обрабатывающего сектора - около 22%.

Повышение привлекательности края для бизнеса подтверждает пятикратный рост в 2012 году привлеченных иностранных инвестиций - до 417 млн долларов. Доля частного капитала в структуре инвестиций увеличилась до 72% (в 2011 году - 58%). Рост интереса к Приморью подтвердил прошедший в сентябре 2013 года Первый Дальневосточный инвестиционный конгресс, в рамках которого было подписано 11 соглашений более чем на миллиард долларов.

За последние несколько лет на территории края уже реализованы масштабные и значимые инфраструктурные проекты, обеспечившие ряд социально-экономических конкурентных преимуществ. Это нефтепровод ВСТО и "Спецморнефтепорт Козьмино", Восточный газопровод, международный аэропорт, способный принимать воздушные суда любого класса и обслуживать до 20 млн человек в год, ряд других проектов, позволяющих сделать следующий шаг и перейти к созданию новой экономики.

В 2014 году в разных районах Приморья развернется работа по созданию пяти индустриальных парков ("гринфилдов"). За счет средств краевого бюджета к ним будут подведены необходимые коммуникации, поэтому приморцы с большим энтузиазмом восприняли информацию о возмещении государством затрат на их создание. Как сообщил в Послании глава государства, "дополнительные федеральные налоги, которые в течение трех лет поступят от размещенных там предприятий, будут возвращаться в субъект РФ в виде межбюджетных трансфертов". Так, уже идет работа над созданием транспортной и коммунальной инфраструктуры для интегрированной развлекательной зоны "Приморье". В начале года группа Melco начнет инвестирование в создание первой очереди. По оценкам экспертов, с выходом проекта на полную мощность турпоток в край может увеличиться до 10-12 млн человек в год.

Индустриальный парк будет создан в Надеждинском районе, агротехнопарк - в Михайловском, кластер строительных материалов - в Спасском районе, а рыбный кластер для всего Дальнего Востока, уже получивший "добро" от правительства РФ, - скорее всего в Шкотовском районе.

В следующем году перейдут в активную стадию проекты создания во Владивостоке автосборочной ОЭЗ промышленно-производственного типа. Это позволит увеличить выпуск автомобилей в крае, включая переход на мелкоузловую сборку, с 75 до 125 тысяч машин в год и 30-процентную локализацию производства компонентов. В настоящее время готовится необходимая документация, "якорным" резидентом выступает компания "Соллерс - ДВ".

В следующем году закипит работа на площадках Восточного нефтехимического комплекса ("Роснефть"), завода по сжижению природного газа ("Газпром") и специализированного угольного порта в бухте Суходол.

Продолжится строительство трех свинокомплексов общей производительностью более 500 тысяч голов в год (инвестор - группа "МИГ") и трех животноводческих комплексов по 1800 голов дойного стада каждый (инвестор - холдинг "Грин Агро"). Реализация всех этих проектов позволит создать в Приморье почти 45 тысяч высокотехнологичных рабочих мест.



- Я не буду утверждать, что мы решили все проблемы, но мы постарались создать в крае конкурентные преимущества для новых предприятий и рассчитываем на приток частных инвестиций. Готовы работать в формате ГЧП. Наступающий год должен стать для нас годом большого рывка вперед, - заявил губернатор Владимир Миклушевский.

НАИБОЛЕЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ, %

Источник: Администрация Приморского Края



(Российская газета 20.12.13)

Импорт замещается производством. "Деловой Петербург". 23 декабря 2013

В России открываются новые заводы по производству иностранных грузовиков. В 2014 году им придется повысить цены на продукцию из-за утилизационного сбора.

По прогнозам "АСМ-холдинга", в России в 2013 году будет выпущено примерно 200 тыс. грузовых автомобилей, или на 3 % меньше по сравнению с 2012 годом. Из них 30 тыс. штук составят иномарки российской сборки, как и годом ранее. Вместе с тем за 10 месяцев 2013 года импорт новых грузовиков сократился на 28,8 % (до 87,45 тыс. единиц), а его доля сузилась с 41,6 до 35,6 %.

В этом году также был зафиксирован спад продаж во всех сегментах рынка грузовых автомобилей, кроме иномарок российской сборки.

Объем их продаж стабилизировался на уровне прошлого года и за 10 месяцев 2013 года прибавил всего 1,8 % (до 23,87 тыс. единиц).

Местная сборка

Производители коммерческого транспорта продолжают расширять производства на территории России. Так, с конвейера калининградского завода "Автотор" в сентябре прошлого года сошли первые коммерческие автомобили Hyundai HD 78. В этом году здесь стали также собираться модели HD 179 и HD 120. Мощности производства на первом этапе — 10 тыс. грузовиков в год. В перспективе они могут быть доведены до 25 тыс. автомобилей в год. Инвестиции компаний в проект составили порядка \$ 23 млн. В январе 2014 года производство на мощностях "Автотора" планирует начать Tata Daewoo.

В июле 2013 года стартовала контрактная сборка коммерческого фургона Mercedes-Benz Sprinter Classic на заводе "ГАЗ" в Нижнем Новгороде. В общей сложности обеими сторонами в проект было инвестировано 190 млн евро.

Летом 2013 года в Петербурге состоялось официальное открытие завода MAN. Инвестиции в производство составили 25 млн евро. Производственная мощность предприятия составляет до 6 тыс. машин в год.

На сегодняшний день основная доля производимых на предприятии автомобилей — грузовики линейки TGS, наиболее востребованные в России. Кроме того, здесь выпускаются грузовики TGX.

"Петербург — это современный, динамично развивающийся город с хорошо развитой инфраструктурой, и, что особенно важно, в СЗФО уровень подготовки технических специалистов, доступных на рынке труда, традиционно высок", — объясняет выбор Петербурга в качестве места для размещения производства Йорг Моммертц, генеральный директор ООО "МАН Трак энд Бас РУС".

Локализация



Среди прочих иностранных грузовых автомобилей, уже получивших российскую прописку, транспорт марок Scania, Volvo, Renault, Mercedes-Benz, Baw, Fuso, Iveco и др. "Перед вступлением в ВТО было много опасений по поводу того, что автомобильным компаниям будет невыгодно производство в России, и они начнут сворачивать производство. Этого не произошло, все проекты работают", — говорит Татьяна Арабаджи, директор Russian Automotive Market Research.

По словам ведущего аналитика агентства "Автостат" Азата Тимерханова, открывая собственное производство в России, иностранные производители грузовых автомобилей получают не только таможенные льготы на ввоз комплектующих, но и имеют возможность расширения рынка сбыта.

Иностранные производители коммерческой техники увеличивают уровень локализации в первую очередь за счет сотрудничества с российскими производителями надстроек. "Кроме того, Volvo в 2013 году начал строительство завода кабин в Калужской области. "Мерседес-Бенц Тракс Восток" локализует производство кабины на КамАЗе. Таким образом, производственные проекты иностранных компаний реализуются, импорт планомерно заменяется производством", — отмечает Татьяна Арабаджи.

Новые испытания

По прогнозам "АСМ-холдинга", в 2014 году объем производства грузового транспорта в России сохранится на уровне текущего года — 200 тыс. штук, при этом доля иномарок в производстве увеличится с 15 до 16 %.

Серьезным испытанием для производителей станет введение с 1 января 2014 года утилизационного сбора, от уплаты которого до сих пор были освобождены компании, имеющие заводы в России. Данная мера приведет к росту цен на коммерческий транспорт. "В этом году такой сбор платили только импортеры, и он серьезно сказался на объеме ввоза грузовой техники в РФ, который упал почти наполовину", — указывает Азат Тимерханов.

Помимо распространения утилизационного платежа на весь коммерческий транспорт, к негативным факторам Татьяна Арабаджи относит планируемое введение с 1 ноября 2014 года дорожного сбора на грузовые автомобили свыше 12 т, что увеличит стоимость владения грузовиками. Эксперт отмечает, что на рынок LCV также оказывает влияние введение антидемпинговой пошлины. (Деловой Петербург 23.12.13)



Легковое автомобилестроение

АВТОВАЗ завершил выпуск LADA Samara.

24 декабря 2013 года с конвейера АВТОВАЗа сошел последний автомобиль семейства LADA Samara (5-дверный хэтчбек). Всего с 1984 года на АВТОВАЗе и фирмах-партнерах было изготовлено более 5,2 миллиона автомобилей этого семейства - при этом около 70% выпуска пришлось на машины первого поколения. Сегодня LADA Samara остается самым доступным отечественным авто - от 274 тысяч рублей (цена на 5-дверный хэтчбек со скидкой, акция актуальна до 31.12.13). Преемником LADA Samara в модельной гамме АВТОВАЗа должен стать хэтчбек LADA Granta, который в 2014 году планируется освоить на автозаводе в Ижевске.



LADA Samara стала первым серийным переднеприводным автомобилем АВТОВАЗа. Мировая тенденция перехода на передний привод наметилась к концу 70-х годов. Внедрение переднеприводной компоновки позволяет увеличить полезное пространство автомобиля, снизить массу, повысить экономичность. Преимуществом переднеприводных автомобилей стали также лучшая управляемость и устойчивость. Для АВТОВАЗа внедрение переднеприводных моделей означало и возможность технологического перевооружения. Первый эскиз компоновки переднеприводной "Лады" был представлен весной 1977 года. Первый опытный образец автомобиля был изготовлен в декабре 1978 года. В 1979 году руководство страны приняло решение о постановке автомобиля на производство - но возникла необходимость привлечения зарубежного партнера для ускорения доводки автомобиля и освоения его выпуска. В 1980 были подписаны контракты с фирмами Porsche (консультант по конструкции) и UTS (консультант по технологии, дочерняя фирма FIAT). "Проект "Самара" был уже частично в разработке инженеров АВТОВАЗ, когда мы к нему подключились. Речь шла о том, чтобы поднять этот автомобиль до высочайшего западного уровня", - вспоминал представитель фирмы "Порше" В.Гориссон. Сотрудничество с этой немецкой инжиниринговой фирмой продолжается и сегодня.

Для LADA Samara было приобретено более 20 лицензий у различных зарубежных фирм, в том числе - на реечное рулевое управление сцепление, передние дисковые тормоза, подвеску типа МакФерсон, замки дверей, шины и др. К 1984 году был создан переднеприводный автомобиль, который не только отлично подходил для работы в российских условиях, но и полностью соответствовал международным требованиям, предъявляемым к автомобилям такого класса. Благодаря хорошим ходовым качествам LADA Samara на многие годы стала любимой автомобилестроителей и популярной машиной для спортивных соревнований.

В 1991 году было принято решение об обновлении семейства "Самара". Машины получили новую переднюю часть кузова, новые бамперы, светотехнику, обтекатели порогов, обновленную панель приборов и обивки дверей. Повысился комфорт благодаря таким нововведениям как поперечина панели приборов (снижает вероятность возникновения нефункциональных шумов), отопитель новой конструкции и регулируемая по углу наклона рулевая колонка. В 1997 году начался выпуск второго поколения LADA Samara. Сначала в серию пошел седан, затем его дополнили 3- и 5-дверные хэтчбеки. Седан был снят с производства в декабре 2012 года, 3-дверный хэтчбек - летом 2013 года, в декабре 2013 года АВТОВАЗ окончил выпуск 5-дверного хэтчбека LADA Samara.

Для справки: Название компании: *АвтоВАЗ, ОАО* Адрес: *445024, Россия, Самарская область, Тольятти, Южное шоссе, 36* Вид деятельности: *Автомобильная промышленность* Телефоны: *(800)2005232 (8482)739295* Факсы: *(8482)737125* E-Mail: press@vaz.ru Web: <http://www.lada-auto.ru> Руководитель: *Бу Андерссон, президент; Карлос Гон, председатель Совета директоров (INFOLine, ИА (по материалам компании) 24.12.13)*

GM-AVTOVAZ: Временная приостановка конвейера.

В соответствии с производственным графиком GM-AVTOVAZ приостанавливает производство автомобилей Chevrolet NIVA 31 декабря, 9 и 10 января с предоставлением сотрудникам очередного отпуска. В эти дни на конвейере будут проведены профилактические работы.

В период с 13 по 17 января конвейер будет приостановлен с целью ребалансировки линии сборки. Компенсация за время простоя для работников предприятия будет производиться в соответствии с Трудовым Кодексом РФ в размере двух третей от средней заработной платы.

Начиная с 20 января, конвейер СП будет работать 5 дней в неделю в двухсменном 8-часовом режиме. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 20.12.13)

"АвтоВАЗ" закупит у ЗиТ электрооборудование на 426 млн рублей.

ОАО "Завод им. А.М.Тарасова" (ЗиТ, Самара), крупный производитель автотракторного электрооборудования и запчастей для автомобильных, моторостроительных и тракторных заводов, заключило допсоглашение с ОАО "АвтоВАЗ" на поставку электрооборудования на общую сумму 425 млн 891 тыс. рублей.



Как говорится в сообщении ЗиТ, сделка совершена 23 декабря 2013 года, срок исполнения обязательств по сделке - 2014 год.

Ранее сообщалось, что в марте 2012 года ОАО "Завод им А.М.Тарасова" и ОАО "АвтоВАЗ" заключили контракт на поставку стартеров и генераторов на общую сумму 1,598 млрд рублей. (Интерфакс - Россия 25.12.13)

"Группа ГАЗ" в начале 2014 года проведет модернизацию производств Горьковского автозавода.

С начала января 2014 года на Горьковском автозаводе "Группы ГАЗ" будут проводиться масштабные работы по модернизации производства. Основные работы по установке нового оборудования пройдут на линиях окраски и сварки. Необходимость модернизации связана с подготовкой выпуска новых моделей и модификаций семейства NEXT.



Применение современных технологий автоматизации позволит обеспечить сварку и окраску восьми различных типов кабин в автоматическом режиме и в рамках единого технологического цикла. В одном потоке будут производиться как существующие модели и модификации автомобилей "ГАЗель NEXT", "ГАЗель БИЗНЕС" и среднетоннажного грузовика "Валдай", так и новые модели, в том числе грузопассажирская версия автомобиля "ГАЗель NEXT" с двухрядной кабиной и новое семейство среднетоннажных грузовиков.

Основные изменения произойдут в окрасочном производстве, где предусмотрена замена окрасочных роботов на самые современные автоматы производства французской компании Sames. Новая линия позволит обеспечить более высокую коррозионную стойкость кузовов и кабин автомобилей, увеличить количество цветов и повысить степень автоматизации процесса окраски.

На линии сварки кабин будут установлены новые роботы, которые необходимы для выпуска среднетоннажного грузовика NEXT. Начало выпуска модели запланировано на вторую половину 2014 года, выпуск предсерийных образцов начнется уже весной.

Во время корпоративного отпуска также будет проведен монтаж транспортной системы, которая позволит в автоматическом режиме подавать кабины и кузова "ГАЗель NEXT" и "ГАЗель БИЗНЕС" в окрасочный комплекс Eisenmann. Комплекс был открыт летом 2013 года в рамках проекта организации контрактной сборки Mercedes Sprinter, здесь будет проводиться окраска автомобилей "ГАЗель" двухслойными эмалями с металлоэффектом.

Во время корпоративного отпуска будут также проведены монтаж и модернизация другого оборудования, установка которого невозможна без остановки производства. В частности, будет установлена новая станция зафланцовки капотов, внедрены современные энергосберегающие осветительные технологии, будут проведены усовершенствования на компонентных производствах.

Для обеспечения выполнения всех работ в максимально сжатые сроки установка нового оборудования начнется в первых числах января. Модернизация производства будет вестись до конца месяца, в связи с этим работникам основного производства ГАЗа, по согласованию с профсоюзом, после окончания новогодних каникул будет предоставлен традиционный оплачиваемый корпоративный отпуск до конца января. В декабре 2013 года Горьковский автозавод работает в усиленном режиме, чтобы обеспечить сбытовую сеть необходимыми запасами товарной продукции на начало 2014 года.

Для справки: Название компании: *УК Группа ГАЗ, ООО* Адрес: *603004, Россия, Нижний Новгород, пр. Ленина, 88*
 Вид деятельности: *Автомобильная промышленность* Телефоны: *(831)2990984 (831)2990990* Факсы: *(831)2990999*
 E-Mail: odrpa@ruspromauto.ru Web: <http://www.gazgroup.ru> Руководитель: *Андерссон Бу Инге, президент*
 (INFOLine, ИА (по материалам компании) 24.12.13)

PSA Peugeot-Citroen начнёт серийное производство нового С4 Cactus уже в июне 2014 года на мощностях мадридского завода.

О таком решении сообщил генеральный директор испанского отделения Citroen Альфредо Вила. Было также объявлено о начавшемся производстве предсерийной версии автомобиля.

Citroen С4 Cactus возьмёт за основу концепт Cactus, показанный на последнем Франкфуртском автосалоне. В Cactus французский производитель сделал упор на низкий расход топлива, на высокие технологии (концепт предполагает наличие Интернет-соединения в автомобиле) и на необычный дизайн (кузов украшен мягкими вставками). Peugeot-Citroen возлагают большие надежды на новую модель и с помощью Cactus надеются поправить сложную экономическую ситуацию в компании.



(5 колесо 20.12.13)

Verso станет первой Toyota с двигателем BMW.

Toyota оснастит минивэн Verso дизельным силовым агрегатом от BMW в рамках соглашения о сотрудничестве компаний. Компании заявляют, что это первый шаг к сотрудничеству в сфере "технологий нового поколения". Toyota рассказали и о новом двигателе: 1,6-литровый D-4D будет развивать 112 лошадиных сил. Для новой силовой установки компании пришлось переработать систему трансмиссии и усовершенствовать систему Start-Stop. Производство Toyota с баварским мотором начнётся уже в январе следующего года на заводе в Турции. Комментируя это событие, представитель Toyota отметил, что гибридные технологии остаются важной частью стратегии японской компании, однако "чистый дизель" имеет не менее важное значение для Европы.



(5 колесо 23.12.13)

Volvo XC60 будет выпускаться в Китае.

Первой моделью Volvo, производство которой будет запущено на китайском заводе, станет удлиненная версия седана S60. В ближайшем будущем к ней присоединится и кроссовер XC60.

Сейчас Volvo импортирует в Китай эту модель, но ожидается, что к концу следующего года потребности китайского рынка в кроссоверах XC60 будет обеспечивать местное предприятие, пишет Авто.Вести.Ru. Volvo собирается выпускать на заводе в провинции Чэнду модификации XC60 с двумя двигателями – 240-сильным четырехцилиндровым T5 и трехлитровым турбомотором T6 мощностью 305 л.с.

По расчетам Volvo, локализация производства XC60 позволит снизить стоимость кроссовера на китайском рынке как минимум на 25%. В будущем с конвейера того же предприятия начнет сходить и новинка компании, не представленный пока Volvo XC40.



Стоит отметить, что кроссоверы Volvo китайского производства могут попасть и на российский рынок. Во всяком случае, запуская конвейер по сборке седана S60L, руководство компании обозначило планы по организации экспорта автомобилей, выпущенных в Чэнду. Но приоритетом для китайских Volvo все же останется внутренний рынок.



(Автостат 19.12.13)

Audi собирается выпустить модели SQ2 и SQ4.

Руководство компании Audi уже озвучивало планы по вводу в строй в ближайшие годы сразу 11 новых моделей. Похоже, немцы уже перешли от слов к делу: благодаря утечке из патентных бюро стали известны главные кандидаты на серийное воплощение.

Портал Autocar, опубликовавший сведения, самым интересным среди зарегистрированных товарных знаков называет обозначение SQ2. Очевидно, в этом случае речь идет о намерении Audi построить традиционную "заряженную" версию своего самого компактного кроссовера Q2. Загвоздка в том, что самого кроссовера еще не существует – есть только концепт Crosslane Coupe, а сам кроссовер должен появиться через два года.

Получит "заряженную" модификацию и планируемый в Audi кроссовер Q4: обозначение SQ4 для этой модели тоже уже зарегистрировано. Сам Audi Q4, как ожидается, станет ближайшим конкурентом Range Rover Evoque.

Помимо имен для быстрых и мощных, но относительно компактных кроссоверов, ингольштадцы застолбили за собой и обозначение для самого большого. Audi Q9, как ожидается, займет позицию на ступень выше кроссовера Audi Q7, считающегося сейчас самым крупным представителем внедорожной линейки этой марки.

Свои электрические модели Audi обозначает именем e-tron. Однако сейчас компании принадлежит и обозначение f-tron. Для какой линейки ингольштадцы готовят новое имя, пока достоверно неизвестно, однако уже высказываются предположения, что Audi планирует запустить в серию несколько моделей с водородными двигателями на топливных ячейках. Портал Autocar отмечает, что от комментариев по поводу вышеизложенного в Audi отказались.



(Авто.Вести.Ru 24.12.13)

Будущий седан Toyota GT 86 получит турбомотор.

Идея о строительстве четырехдверной модификации купе Toyota GT 86, похоже, начинает претворяться в жизнь. Стали известны некоторые предварительные технические данные о седане, в том числе и о двигателях, которые





альянс Toyota и Subaru планирует устанавливать на будущую новинку.

Некоторое представление о том, как может выглядеть Toyota GT 86 в кузове седан, может дать концепт Subaru Cross Sport, представленный на автосалоне в Токио. Об этом источники в компании Toyota сообщили portalу Motoring. По словам участников проекта, пожелавших остаться неизвестными, переработать внешность купе таким образом, чтобы получился гармоничный седан, не составит никаких проблем.

Трансформация из одного типа кузова в другой ожидаемо приведет к увеличению габаритов. Длина будущего седана составит 4,75 м при 2,75-метровой колесной базе. Таким образом, расстояние между колесами создателям седана придется увеличить по сравнению с купе примерно на 200 мм – ожидается, что все они будут отданы задним пассажирам.

Взросшую массу в Toyota собираются компенсировать более мощным силовым агрегатом. По некоторым данным, базовая модификация седана получит турбированную версию того двухлитрового "оппозитника", который сейчас устанавливается на купе Toyota GT 86 и Subaru BRZ. Однако производитель не исключает и появления гибридной модификации седана, причем с оригинальной силовой установкой. По слухам, в Toyota сейчас обдумывают идею применения на передней оси электродвигателей, встроенных в колеса. Это позволит снабдить седан полным приводом с возможностью точного распределения крутящего момента между колесами.

По сведениям источников, на проработку всех возможных вариантов у Toyota уйдет еще не менее трех лет. Таким образом, седан на платформе Toyota GT 86 появится не ранее конца 2016 года.

(Авто.Вести.Ru 23.12.13)

Рабочим Mercedes-Benz придется трудиться больше и дольше.

Компания Mercedes-Benz вынуждена увеличить объемы производства S-класса, так как нынешние не способны удовлетворить спрос. Впрочем, флагманский седан - далеко не единственная модель, которая в следующем году будет собираться в больших количествах, чем планировалось изначально.

Добиваться увеличения объемов производства в Mercedes-Benz намерены, удлиняя рабочий день. По сообщению агентства Automotive News, рабочие смены на заводе компании в Зиндельфингене в нынешнем году уже продлены на 30 минут, а в следующем их продолжительность увеличится еще на 74 минуты. Кроме того, рабочим завода придется перейти на шестидневную неделю и трудиться над новыми S-классами еще и по субботам.

В расписание работы завода в Бремене, где выпускаются Mercedes-Benz GLK и Mercedes-Benz C-класса, в ноябре и декабре этого года добавили 10 дополнительных смен. Еще 21 дополнительная смена выпала на долю сотрудников завода в Раштатге, где выпускаются хэтчбеки A-класса.

Согласно заявлению руководства компании, появление нового поколения S-класса и расширение семейства компактных моделей позволили немецкой компании в прошлом месяце опередить своих извечных конкурентов из BMW и Audi. В целом Mercedes-Benz планирует в этом году установить собственный рекорд продаж. (Авто.Вести.Ru 19.12.13)

Daimler получил 5% в Aston Martin.

Немецкий автоконцерн Daimler получит 5% легендарного британского производителя автомобилей Aston Martin. Стороны подписали соглашение о техническом сотрудничестве между Aston Martin, Daimler и Mercedes-AMG GmbH (100-процентная "дочка" Daimler).

Согласно документу партнеры начнут работать над моторами V8, которые будут использоваться на новых моделях Aston Martin. Daimler AG, в свою очередь, получит 5% неголосующих акций британского автопроизводителя и место наблюдателя в совете директоров. Пакет будет передаваться постепенно, пишет газета "Ведомости". Партнеры планируют обсудить условия дополнительного соглашения о поставках электрических и электронных компонентов.

Сделка не предполагает денежного вознаграждения, но Daimler получит статус наблюдателя в совете директоров Aston Martin. Daimler присоединится к нынешним владельцам компании, включающим Prime Wagon, Adeem Investment и Investindustrial.

Компания Aston Martin, производитель автомобилей для Джеймса Бонда, была основана в 1913 году, с 1994 по 2007 год принадлежала Ford Motor Company. В середине 2012 года британский инвестиционный фонд Investindustrial стал основным акционером (37,5% акций) Aston, внося 150 млн. фунтов (241 млн. долларов) в уставный капитал и обязавшись инвестировать в компанию более 500 млн. фунтов (804 млн. долларов) в течение пяти лет. Он конкурировал с индийским автоконцерном Mahindra & Mahindra. Индийская компания готова была платить больше, но предложение Investindustrial включало технологическое партнерство с Mercedes-Benz и AMG.

Продажи Aston упали в период экономического кризиса в 2008 году. После чего компания начала поиски инвестора, чтобы соперничать с такими компаниями, как Jaguar Land Rover и Bentley. В планах компании – увеличить продажи автомобилей к 2016 году до 7000 с 4000 в этом году, пишет Financial Times. В 2012 году прибыль Aston Martin из-за последствий экономического кризиса 2008 года упала на 9%, было продано на 10% меньше автомобилей, чем в 2011 году: 3800 штук. (Автостат 24.12.13)



GM сократит до 6 тысяч рабочих мест в Южной Корее.

Американский автоконцерн General Motors до конца марта 2014 года планирует сократить рабочие места в Южной Корее в связи с прекращением продаж бренда Chevrolet в Европе.

В 2012 году на долю GM Korea, 77% акций которого принадлежит GM, пришлось порядка 90% автомобилей Chevrolet, проданных в Европе, и 28% из 654 тысяч автомобилей всех брендов группы, поставленных в Европу, пишет агентство "Финмаркет".

Как заявил на недавней встрече с персоналом глава GM Korea Серджио Роча, компания запустит программу добровольного увольнения для 6 тысяч офисных сотрудников. Однако штат производственных работников GM Korea, насчитывающий 10 тысяч человек, не подпадает под действие этой программы. Программа распространяется на 2,5 тысяч сотрудников из конструкторско-исследовательского отдела.

Ранее GM заявил, что намерен прекратить продажи автомобилей Chevrolet в Европе не позднее чем через 2 года. Предполагается, что в связи с этим GM Korea сократит производство автомобилей на 15-20% к 2016 году.

Напряженные трудовые отношения и повышение логистических расходов в Южной Корее увеличили стоимость производства и транспортировки автомобилей. GM начала сокращать операции в Южной Корее в конце прошлого года после отказа от идеи выпуска в стране модели Cruze следующего поколения. В прошлом году по программе добровольного увольнения из GM Korea ушли 250 человек.

Еще один удар последовал в июле, когда GM решил перебазировать значительную часть операций по производству кроссовера Opel Mokka на завод в Испании со второй половины 2014 года. (Автостат 20.12.13)

BMW начинает строительство завода в Бразилии.

Баварский автоконцерн BMW Group начинает строительство нового завода в Бразилии, который будет расположен в Арауари (штат Санта-Катарина).

"Новый завод укрепит наши отношения с Бразилией и станет еще одним этапом в стратегии долгосрочного развития BMW Group. По темпам роста экономики Бразилия входит в число мировых лидеров. Бразильский рынок обладает колоссальным потенциалом для будущего", – отметил директор BMW Group в Северной и Южной Америке Людвиг Виллиш.

В планах BMW Group – достичь сбалансированного роста на всех рынках и континентах. Большую роль в достижении этой цели играют быстроразвивающиеся рынки – Бразилия, Россия, Индия и Китай. Завод в Бразилии станет частью глобальной производственной сети BMW Group, которая будет состоять из 29 производственных и сборочных предприятий в 13 странах на пяти континентах.

"Сегодня мы начинаем строительство первого завода BMW Group в Южной Америке. Новый завод в Бразилии станет значительным элементом в нашей международной производственной сети, а также вкладом в глобальное развитие BMW Group. Наш стратегический принцип "производство следует за рынком" уже оправдал свою эффективность в США и Китае. Он должен быть успешным в Бразилии, которая является важным развивающимся рынком", – заявил член совета директоров BMW AG по производству Харальд Крюгер.

Начать работу на новом заводе планируется осенью 2014 года. В течение ближайших нескольких лет планируется инвестировать в новый завод более 200 млн. евро, что соответствует объему производства 30 тысяч автомобилей в год. Модельный ряд будет включать MINI Countryman, BMW 1 серии 5 дверей, BMW 3 серии Седан, BMW X1, BMW X3. Для нового предприятия потребуется примерно 1300 работников.

Дополнительные рабочие места появятся в сети поставщиков предприятия. Для завода в Арауари BMW Group планирует наладить местное производство многих деталей. Поэтому компания уже на раннем этапе собирается сотрудничать с бразильскими поставщиками.

В 1995 году концерн BMW Group создал Международную организацию по сбыту, которую в 1999 году сменила Финансово-сбытовая компания по Бразилии. С 2009 года компания производит мотоциклы в городе Манаус (Бразилия). (Автостат 19.12.13)

Южнокорейская Hyundai Group объявила о продаже трех своих компаний.

Крупнейший южнокорейский конгломерат Hyundai Group объявил в воскресенье о продаже трех компаний для улучшения своего финансового положения, сообщает агентство Ренхап.

Бизнес-группа намерена получить 3,3 триллиона вон (3,1 миллиарда долларов) за счет продажи своих финансовых единиц.

"Запасов денежной наличности компании должно хватить до конца первой половины следующего года, но мы предприняли упреждающие добровольные меры, чтобы развеять обеспокоенность рынков (по поводу наших денежных потоков)", – заявил представитель Hyundai Group.

В ближайшее время на торги будут выставлены Hyundai Securities, Hyundai Asset Management Co. и Hyundai Saving Bank.

Hyundai Group, основанная в 1947 году, является вторым по величине конгломератом Южной Кореи. После финансового кризиса 1997 года от компании отделились ее наиболее известные предприятия, среди которых



Hyundai Automotive Group, Hyundai Department Store Group и Hyundai Heavy Industries Group. Основной сферой деятельности Hyundai Group в настоящее время являются производство лифтов и оборудования, обслуживание контейнеров и туризм в горах Кымгансан в КНДР. (ПРАЙМ 22.12.13)



Обзор прессы по легковому автомобилестроению

АвтоВАЗ разменял Москву на мелочь. "Коммерсантъ". 20 декабря 2013

От Lada отказываются крупные дилеры

На фоне падения общих продаж в России у АвтоВАЗа возникли проблемы и с продажами в столичном регионе. Завод почти лишился крупных дилеров в Москве: по информации "Ъ", перезаключать соглашение с ним на 2014 год отказался "Автомир". Участники рынка и аналитики говорят, что АвтоВАЗ продолжит терять клиентов в Москве, а спрос сместится в регионы. Уже сейчас столица не крупнейший центр продаж завода, она уступает Самарской области и Татарстану.

О том, что крупный автодилер "Автомир" прекращает сотрудничество с АвтоВАЗом, "Ъ" рассказал источник на рынке. Эту информацию подтвердили в "Автомире", сообщив, что "по обоюдному решению дилерское соглашение на 2014 год не перезаключено". Причиной в компании назвали оптимизацию портфеля брендов. Но источник "Ъ" в "Автомире" утверждает, что отказ связан с автосервисом: "Сервисное обслуживание приносит неплохой доход, но покупатели Lada редко ремонтируются у нас, предпочитая неофициальных дилеров". Сейчас "Автомир" распродает остатки Lada Granta и Kalina.

ГК "Автомир" — крупнейший столичный продавец автомобилей, из 45 его салонов 17 находятся в Москве. Холдинг является дилером 20 марок, среди которых Citroen, Chevrolet, Hyundai, Kia, Mitsubishi, Mazda, Nissan, Volkswagen. Согласно СПАРК, 100% акций ГК владеет глава совета директоров Александр Митьков. В 2012 году "Автомир" продал 89,1 тыс. машин, из них 57,4 тыс. — в столице, выручка холдинга — 89,4 млрд руб., в том числе 6,7 млрд руб. — на автосервисе. По данным "Автомира", в 2012 году продано 4,71 тыс. машин, а в этом планирует реализовать около 2,5 тыс.

Из крупных дилеров Lada в Москве остался только "Автогермес". В компании не комментируют взаимоотношения с заводом, в АвтоВАЗе на запрос "Ъ" не ответили. Lada в Москве продают и небольшие дилеры — "Автокомплекс", "Авторезерв", АЛАН-авто, "Бруклин", "Лада Центр", "Мега Моторс". До кризиса у Lada было несколько крупных продавцов в столице — "Инком-Авто", "Элекс-Полнос", "Ростокино-Lada", но они закрылись в 2009 году, тогда же от продаж Lada отказался "Фаворит Моторс". До этого на шесть крупнейших дилеров приходилось до 70% продаж Lada в Москве, говорит президент "Фаворит Моторс" Владимир Попов. Он видит в отказе "Автомира" от Lada плохой признак: "Если даже старейший партнер АвтоВАЗа отказался с ним работать, значит, ситуация для них в Москве тяжелая".

Сергей Целиков из "Автостата" находит решение "Автомира" логичным, поясняя, что дилеры все чаще пытаются заработать в первую очередь на сервисе. Но в регионах дилеры АвтоВАЗа не испытывают проблем с сервисом. "Очередь на ремонт расписана на неделю вперед", — говорит гендиректор петербургского салона Lada "Интей" Алексей Румянцев. "В последнее время покупатели Lada все чаще обращаются к нам, а не к неавторизованным дилерам", — подтверждает замгендиректора казанского "КАН-авто" Сергей Чернов (продает 16-18 тыс. Lada в год). По оценке дилера Lada в Ростове-на-Дону "Кристалл", у него ремонтируется 50% проданных машин.

Москва, где за январь—ноябрь 2013 года было продано 32,3 тыс. Lada, уже не крупнейший регион продаж: лучше Lada продается в Самарской области и Татарстане (за 11 месяцев 2013 года — 39 тыс. и 36,1 тыс. машин соответственно). При этом регионы до сих пор, несмотря на общее падение продаж, сталкиваются с нехваткой моделей, например Largus. Спрос на нее (на рынке с июля 2012 года) вырос в январе—ноябре на 322%, до 51,3 тыс. машин. Объем продаж Lada в России за этот период упал на 19%, до 417,3 тыс. штук, по сравнению с 2012 годом.

Пик продаж Lada в Москве пришелся на апрель (5,6 тыс. штук), в остальные месяцы спрос не превышал 2,3-2,7 тыс. машин. Спрос на продукцию АвтоВАЗа в Москве снижается с 2008-2009 годов, а среди брендов Lada находится во второй десятке, констатирует Сергей Целиков. Но, считает Владимир Беспалов из "ВТБ Капитала", дилеры получают за Lada неплохую маржу и объемы "Автомира", видимо, перераспределятся между мелкими продавцами. Но опрошенные "Ъ" дилеры сообщили, что перед ними стоит задача стабилизации продаж, а не роста. (Коммерсантъ 20.12.13)

GM-АвтоВАЗ уходит на каникулы. "Российская газета". 20 декабря 2013

В соответствии с производственным графиком GM-АвтоВАЗ приостанавливает производство автомобилей Chevrolet NIVA 31 декабря, 9 и 10 января с предоставлением сотрудникам очередного отпуска. Руководство предприятия планирует организовать в эти дни профилактические работы на конвейере.

Кроме того, остановка конвейера намечена и на период с 13 по 17 января. По данным пресс-центра, это связано "с целью ребалансировки линии сборки". За время простоя работники завода получают компенсацию, которая составляет, в соответствии с Трудовым Кодексом РФ, две трети от средней заработной платы.

Заявлено, что с 20 января конвейер СП будет работать 5 дней в неделю в двухсменном 8-часовом режиме. (Российская газета 20.12.13)

АвтоВАЗ завершил выпуск Lada Samara. "Российская газета". 24 декабря 2013



С конвейера АвтоВАЗа 24 декабря сошел последний автомобиль семейства Lada Samara (пятидверный хэтчбек). Всего с 1984 года на заводе и фирмах-партнерах было изготовлено более 5,2 миллиона автомобилей этого семейства. При этом около 70 процентов выпуска пришлось на машины первого поколения, сообщает пресс-центр АвтоВАЗа.

Преемником Lada Samara в модельной гамме автозавода должен стать хэтчбек Lada Granta, который в 2014 году планируется освоить на автозаводе в Ижевске.

Lada Samara стала первым серийным переднеприводным автомобилем АвтоВАЗа. Это позволило увеличить полезное пространство автомобиля, снизить массу, повысить экономичность.

Первый эскиз компоновки переднеприводной "Лады" был представлен весной 1977 года. Первый опытный образец автомобиля был изготовлен в декабре 1978 года. В 1979 году руководство страны приняло решение о постановке автомобиля на производство, но возникла необходимость привлечения зарубежного партнера для ускорения доводки автомобиля и освоения его выпуска. В 1980 были подписаны контракты с фирмами Porsche (консультант по конструкции) и UTS (консультант по технологии, дочерняя фирма FIAT).

Для Lada Samara было приобретено более 20 лицензий у различных зарубежных фирм, в том числе - на реечное рулевое управление сцепление, передние дисковые тормоза, подвеску типа МакФерсон, замки дверей, шины и другие. К 1984 году был создан переднеприводный автомобиль, который не только подходил для работы в российских условиях, но и полностью соответствовал международным требованиям, предъявляемым к автомобилям такого класса.

В 1991 году было принято решение об обновлении семейства "Самара". Машины получили новую переднюю часть кузова, новые бамперы, светотехнику, обтекатели порогов, обновленную панель приборов и обивки дверей.

В 1997 году начался выпуск второго поколения Lada Samara. Сначала в серию пошел седан, затем его дополнили 3- и 5-дверные хэтчбеки. Седан был снят с производства в декабре 2012 года, 3-дверный хэтчбек - летом 2013 года. (Российская газета 24.12.13)

Автоваз выпустил последнюю Lada Samara. "Рейтер". 24 декабря 2013

Российский автогигант Автоваз выпустил во вторник последний автомобиль Lada Samara, разработанный еще в доперестроечные времена с помощью Porsche и Fiat, сообщила компания.

Почти за 30 лет с момента выпуска первого автомобиля в 1984 году с конвейера завода в Тольятти сошло больше 5,2 миллиона Samara.

Первая переднеприводная модель Автоваза была разработана в 1980-х годах прошлого века с участием инженеров немецкой Porsche и "дочки" итальянского автоконцерна Fiat компании UTS, и за все годы выпуска модель пережила только одну легкую модернизацию в 1997 году.

Во времена позднего СССР престижные "восьмерки" и "девятки" стали самыми массовыми машинами средней ценовой категории - в "бюджетном сегменте" пальму первенства удерживали "жигули", которые ушли с конвейера лишь осенью прошлого года.

До конца этого года Автоваз будет распродавать остатки Lada Samara со скидкой по цене от 274.000 рублей против обычных 297.000, сделав ее самым дешевым российским авто.

Автоваз, встретивший кризис 2008-2009 годов с безнадежно устаревшим модельным рядом, по приказу тогдашнего премьера РФ Владимира Путина был спасен на деньги налогоплательщиков и теперь почти не платит процентов по гигантским долгам, продленным до 2032 года.

Команда бывшего главы автозавода Игоря Комарова вместе со стратегическим партнером Renault-Nissan разработала стратегию развития Автоваза до 2020 года стоимостью почти 180 миллиардов рублей, включающую в себя полное обновление модельного ряда.

"Преемником Lada Samara в модельной гамме Автоваза должен стать хэтчбек Lada Granta, который в 2014 году планируется освоить на автозаводе в Ижевске", - говорится в сообщении автоконцерна.

Granta пришла на замену устаревшей "классике" в начале 2012 года, но пока Автоваз наладил производство только Granta в кузове седан, которая при цене от 279.000 рублей стала самой популярной моделью в РФ.

Автоваз, обновляющий модельный ряд и одновременно переживающий спад спроса на рынке в бюджетном сегменте, снизил продажи автомобилей Lada в РФ за одиннадцать месяцев на 15,6 процента до 417.361 автомобиля. Сейчас 25 процентами Автоваза владеет французский автоконцерн Renault, в 2014 году альянсу Renault-Nissan должен перейти контрольный пакет. (Рейтер 24.12.13)

АвтоВАЗ прекратил выпуск семейства Samara. "КоммерсантЪ". 24 декабря 2013

Но в модельном ряду завода осталась еще одна старая модель

Автомобиль, выпускавшийся с небольшими изменениями 29 лет, заменят седаны и хэтчбеки Lada Granta. Продажи Samara начали падать сразу после завершения программы льготного автокредитования в 2012 году, в минувшем ноябре снижение составляло 66%. Теперь самой старой моделью в линейке АвтоВАЗа стала Priora, продажи которой тоже падают более чем на 50%.



АвтоВАЗ прекратил сегодня производство модели Lada Samara, сообщил автозавод. Заменить Samara должна модель Lada Granta, которая со следующего года также будет выпускаться в кузове хетчбэк. Освободившиеся мощности АвтоВАЗа будут модернизированы для производства новых моделей на платформе альянса Renault-Nissan.

Продажи Samara падали с января 2012 года, когда закончилась программа льготного кредитования. По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), за прошлый год они сократились на 45%, до 67,9 тыс. машин, за 11 месяцев 2013 года — еще на 40%, до 37,6 тыс. В ноябре АвтоВАЗ продал 2,5 тыс. Lada Samara, на 66% меньше, чем в ноябре 2012 года.

АвтоВАЗ начал производство Samara в 1984 году. Несмотря на участие инженеров из Porsche и Fiat, Lada Samara стала первой собственной моделью АвтоВАЗа, которая, кроме того, была переднеприводной (предыдущие модели классического семейства — ВАЗ-2101, ВАЗ-2107 — построены на заднеприводной платформе Fiat 124). Автомобиль мог быть трехдверным (ВАЗ-2108) или пятидверным хетчбэком (ВАЗ-2109) или седаном (ВАЗ-21099). Название Samara изначально носили только экспортные модели, машины для внутреннего рынка до 1997 года назывались "Лада Спутник". В 1997–2004 годах АвтоВАЗ запустил второе поколение Samara (ВАЗ-2113, ВАЗ-2114, ВАЗ-2115).

Кроме тольяттинского автозавода Samara из машинокомплектов собирали на предприятии "РосЛада" в Сызрани, на украинском Запорожском автомобильном и Херсонском автосборочном заводах, а также на заводе в финском городе Уусикаупунки. По данным АвтоВАЗа, за 29 лет всего было выпущено 5,2 млн автомобилей семейства Samara.

С 2010 года АвтоВАЗ начал постепенно сворачивать производство старых моделей, которые уже не соответствовали мировым стандартам экологии и безопасности. В декабре 2010 был завершён выпуск ВАЗ-2105, но дальнейшее обновление модельной линейки было заморожено из-за программ утилизации и льготного кредитования (завершены в июне 2011 и январе 2012 года), которые обеспечивали высокий спрос на классику. В апреле 2012 года было прекращено производство седана ВАЗ-2107, в сентябре — универсала ВАЗ-2104. В декабре 2012 года АвтоВАЗ прекратил выпуск седанов ВАЗ-2115, в июне 2013 года — трехдверных хетчбэков ВАЗ-2113.

Самой старой моделью в линейке тольяттинского завода теперь стала Lada Priora, которая появилось в 2007 году и представляет собой слегка измененное семейство ВАЗ-2110. По данным АЕБ, за 11 месяцев этого года продажи упали на 55%, до 52,3 тыс. шт. Priora выпускалась на том же конвейере, что и Samara, но теперь ее производство будет перенесено на подконтрольный АвтоВАЗу удмуртский завод "ИжАвто". (Коммерсантъ 24.12.13)

Aston Martin с немецким акцентом. "Ведомости". 20 декабря 2013

Немецкий автоконцерн Daimler получит 5% легендарного британского производителя автомобилей Aston Martin. Сделка беспроигрышна для обеих сторон, считает Daimler

Концерн Daimler AG и компания Aston Martin вчера подписали соглашение о техническом сотрудничестве между Aston Martin, Daimler и Mercedes-AMG GmbH (100%-ная "дочка" Daimler). Согласно документу партнеры начнут работать над моторами V8, которые будут использоваться на новых моделях Aston Martin. Daimler AG, в свою очередь, получит 5% неголосующих акций британского автопроизводителя и место наблюдателя в совете директоров. Пакет будет передаваться постепенно. Партнеры планируют обсудить условия дополнительного соглашения о поставках электрических и электронных компонентов.

Сделка не предполагает денежного вознаграждения, говорится в сообщении компаний, но Daimler получит статус наблюдателя в совете директоров Aston Martin. Daimler присоединится к нынешним владельцам компании, включающим Prime Wagon, Adeem Investment и Investindustrial.

"Это стратегическое сотрудничество в интересах Aston Martin позволит в следующем поколении роскошных спортивных автомобилей предложить нашим клиентам более высокую производительность, самые современные функции, сохраняя при этом уникальный характер и стиль Aston Martin", — приводятся в совместном заявлении компании слова представителя британского автопроизводителя.

Компания Aston Martin, производитель автомобилей для Джеймса Бонда, была основана в 1913 г., с 1994 по 2007 г. принадлежала Ford Motor Company. В середине 2012 г. британский инвестиционный фонд Investindustrial стал основным акционером (37,5% акций) Aston, внося 150 млн фунтов (\$241 млн) в уставный капитал и обязавшись инвестировать в компанию более 500 млн фунтов (\$804 млн) в течение пяти лет. Он конкурировал с индийским автоконцерном Mahindra & Mahindra. Индийская компания готова была платить больше, но предложение Investindustrial включало технологическое партнерство с Mercedes-Benz и AMG.

Продажи Aston упали в период экономического кризиса в 2008 г. После чего компания начала поиски инвестора, чтобы соперничать с такими компаниями, как Jaguar Land Rover и Bentley. В планах компании — увеличить продажи автомобилей к 2016 г. до 7000 с 4000 в этом году, пишет Financial Times. В 2012 г. прибыль Aston Martin из-за последствий экономического кризиса 2008 г. упала на 9%, было продано на 10% меньше автомобилей, чем в 2011 г.: 3800 шт.

На двигатели, как правило, приходится треть себестоимости автомобиля, замечает главный редактор "Авто бизнес ревью" Сергей Баранов. Но продукция Aston Martin штучная, поэтому вряд ли Daimler ожидает получить



существенную прибыль от этой сделки, замечает он. К тому же Daimler и без того демонстрирует высокую доходность бизнеса, добавляет Баранов. По его мнению, сделка прежде всего выгодна Aston Martin.

Беспроектное соглашение

Тобиас Моерс

председатель правления Mercedes-AMG

"Mercedes-AMG обеспечит британскую икону Aston Martin двигателями для будущих спортивных автомобилей. В штаб-квартире нашей компании в Аффальтербахе мы гордимся сотрудничеством с Aston Martin — это соглашение беспроектное для обеих сторон".

19.12.2013, пресс-релиз Daimler и Aston Martin (Ведомости 20.12.13)

Первое лицо южного автопрома. "Эксперт Юг". № 1-2 2013

Президент автозавода "Дервейс" Хаджи-Мурат Дерев — пока единственный бизнесмен, который смог успешно развернуть на юге России крупномасштабное производство автомобилей. Сейчас карачаево-черкесское предприятие входит в десятку крупнейших компаний Северного Кавказа, и сомнения в будущем этого проекта окончательно исчезли. В 2015 году "Дервейс" планирует выйти на проектную мощность — 120–130 тысяч машин в год

Машиностроение — редкая отрасль на юге России, не говоря уже о Северном Кавказе. В нашем последнем рейтинге крупнейших компаний ЮФО её представляют только девять компаний, а в первой сотне крупного бизнеса СКФО значатся всего четыре машиностроительных предприятия. А если из этого узкого круга отобрать те компании, которые были созданы с нуля за последние десятилетия, то их список окажется совсем коротким, и первым номером в нём будет именно "Дервейс", которому в этом году исполнилось всего 11 лет.

Становление предприятия было сложным, но показательным для истории первоначального накопления капитала в России. Основатели "Дервейса" — известная бизнес-династия Деревых из города Черкесска — начинали с минеральной воды, то есть с той сферы, в которой их родная республика имеет естественные преимущества. Идея создания автомобильного производства была впервые широко озвучена в 2002 году, когда компания Деревых "Меркурий" уже стала одним из крупнейших российских игроков на рынке минеральных и питьевых вод. Правда, никаких естественных преимуществ для автопрома не просматривалось, кроме разве что недорогой рабочей силы. Поэтому с самого начала "Дервейс" предсказуемо вызывал у многих скептическое отношение, вплоть до заявлений, что создавать автозавод на Северном Кавказе — это полное безумие.

Первые шаги предприятия действительно сложно назвать успешными — попытка производить машины собственной разработки под маркой Cowboy не дала серьёзных результатов. Но в процессе поиска новых поставщиков комплектующих черкесские бизнесмены вышли на китайский автопром, который в середине прошлого десятилетия только начинал пробираться на внешние рынки, и это определило дальнейшую судьбу проекта. Уже в июне 2008 года в Черкесске стартовала линия конвейерной сборки автомобилей компании Lifan, которые на тот момент были новинкой и в самом Китае.

Первоначальная производственная мощность новой линии "Дервейса" составляла 25 тысяч автомобилей в год, в последующие два года к Lifan добавились ещё две китайские марки — Haima и Geely. А в конце 2010 года владельцы "Дервейса" решились на радикальное расширение производства с перспективным увеличением проектной мощности до 150 тысяч авто в год. Для этого под залог собственного имущества завод взял в Сбербанке кредит в 120 млн долларов на капвложения в новое производство, а под оборотные средства в размере 90 млн долларов "Сбербанк Капитал" получил 51% долей уставного капитала предприятия с правом обратного выкупа.

Сразу после этого "Дервейс" стал демонстрировать темпы роста, характерные для классической "газели". Если в 2010 году выручка завода составляла 3,492 млрд рублей, то в 2011 году она достигла 7,735 млрд, а в 2012 году — 13,321 млрд рублей. Значительный вклад "Дервейс" внёс и в макроэкономические показатели Карачаево-Черкессии — по итогам прошлого года индекс промпроизводства в этой республике был одним из самых высоких в России.

Вопреки стереотипам о китайском качестве, автопром из Поднебесной оказался очень ходовым товаром на российском рынке. По данным Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса, за первые десять месяцев этого года в России было продано примерно по 22 тысячи автомобилей марок Geely и Lifan, которые занимают сейчас соответственно 24 и 25 место в общем рейтинге отечественных продаж. Однако можно с уверенностью предположить, что в скором будущем китайские машины смогут подняться в этом рейтинге заметно выше. За указанный период в сравнении с январем-октябрем 2012 года у Geely рост продаж составил 60%, а у Lifan — 30%, и это одни из лучших показателей на российском авторынке.

Исполнительный директор "Дервейса" Мухадин Дерев в интервью "Эксперту ЮГ" так объяснял неожиданную популярность китайских машин в России: "Японские автомобили в своё время тоже не считались престижными, но потом ситуация изменилась благодаря тому, что японцы делали качественный продукт. Потом такая же ситуация была с корейскими машинами. Я думаю, то же самое сейчас должно произойти с теми марками, которые мы выпускаем". Аналогия с корейскими авто в самом деле уместна — если посмотреть на первые модели Hyundai (что, кстати, в переводе с корейского означает "современность"), то едва ли можно было заподозрить, что именно эта



марка станет одним из мировых лидеров. А на подходе у "Дервейса" — тайваньские машины: в этом году завод первым в России начал выпускать хит тамошнего автопрома — кроссовер Luxgen.

Успех "Дервейса" ещё более примечателен на фоне судьбы другого крупного проекта в южном автопроме — Таганрогского автомобильного завода. Сравнение двух этих проектов наводит на размышления о неоднозначной роли политического фактора в становлении российского капитализма. ТагАЗ, изначально выросший в тепличных условиях при максимальной поддержке экс-губернатора Ростовской области Владимира Чуба, пока так и не смог пережить последствия финансового кризиса 2008–2009 годов. Для "Дервейса", который никогда не был обласкан властями, напротив, этот кризис стал поводом к пересмотру стратегии развития, и ставка на чисто предпринимательскую составляющую проекта успешно сыграла. (Эксперт Юг 23.12.13)



Грузовое автомобилестроение

ОАО "КАМАЗ", входящее в состав госкорпорации "Ростех", подводит итоги 2013 года.

Генеральный директор Сергей Когогин в своём интервью корпоративным СМИ озвучил, в том числе, и планы компании на ближайшее будущее.

Очень многие автомобильные издания интересуют т.н. "корейская кабина". Все о ней слышали, кто-то видел... Отвечая на вопрос, появится ли она у нового автомобиля КАМАЗ, генеральный директор компании заметил, что клеймо "корейская кабина" вызывает у него и раздражение, и улыбку.

"Перед "КАМАЗом" есть задачи по изменению модельного ряда, - сказал Сергей Когогин. - Нам нужны кабины и 2350 мм шириной, и 2500. С 2350 мы нашли самый простой вариант – взяли даймлеровскую кабину Ахог. С такой скоростью создать автомобиль с новой кабиной было невозможно, мы это сделали. Сегодня мы уже закупили оборудование, и с января процесс сварки кабины уже начнёт проходить у нас. Всё хорошо, всё получается, есть уверенность, что мы не допустили ни одной серьёзной ошибки".

Когда же речь идёт о кабине 2500, она нужна для такого модельного ряда, как "4308". Этот вопрос можно решать как с "Даймлером", так и самостоятельно. По словам Сергея Когогина, кабина шириной 2500 всё равно будет проектироваться "КАМАЗом". Более того, её проект на сегодня уже выполнен. Испытания приближаются к пробегу 1 млн. км, а именно такой пробег необходим, чтобы понять, какой ресурс у этой кабины. "Мы гарантированно будем изменять внешние и ходовые характеристики, потому что есть правило нашего жанра, что мы должны клиентам преподнести что-то новое, современное, с точки зрения автомобильного дизайнера, что может внешне заинтересовать наших будущих клиентов, - отметил генеральный директор "КАМАЗа". – И, конечно, будем очень серьёзно думать над интересом".



Для справки: Название компании: КАМАЗ, ОАО Адрес: 423827, Россия, Республика Татарстан, Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2 Вид деятельности: Автомобильная промышленность Телефоны: (8552)380080 (8552)372509 (8552)452745 Факсы: (8552)452828 E-Mail: pr@kamaz.org Web: <http://www.kamaz.net> Руководитель: Когогин Сергей Анатольевич, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 24.12.13)

"КАМАЗ" сэкономил на закупках более 3,8 млрд. рублей.

Заместитель генерального директора ОАО "КАМАЗ" по закупкам Рустам Шамсутдинов озвучил предварительные итоги уходящего года.

По словам Шамсутдинова, перед Блоком закупок в 2013 году было поставлено сразу несколько задач, в числе которых наведение порядка и централизация, достижение планируемого экономического эффекта, начало выпуска нового продукта. В течение года проводилось внедрение новых IT-технологий, а на казначейство было переведено более 35% денежных платежей. Помимо этого, были введены понятные формулы объёма поставок для поставщиков, организованы рабочие группы по принятию цен и по выбору поставщика.

"В этом году мы отказались от сотрудничества с 72 посредниками и начали создавать эффективные инструменты, позволяющие контролировать выбор материалов и технологий, – отметил Рустам Шамсутдинов. – Кроме того, было создано подразделение, ответственное за переговоры с поставщиками. Это и многое другое позволило "КАМАЗу" в 2013 году получить экономический эффект в размере более 3,8 млрд. рублей".

Надо сказать, что весной этого года "КАМАЗ" изменил систему работы со своими поставщиками. Новый подход позволил повысить прозрачность, уменьшить издержки и снизить себестоимость продукции. Первым шагом в этой работе стало создание Блока заместителя генерального директора ОАО "КАМАЗ" по закупкам, объединившего уже существующие структуры – Центр закупок, приобретающего продукцию для главного сборочного конвейера автозавода, и ООО СТФК "КАМАЗ", которое занимается закупками для нужд дилерской и сервисной сетей. Главная задача Блока – повысить прозрачность, минимизировать затраты и оптимизировать процесс закупки. Чтобы добиться требуемого результата, на "КАМАЗе" было принято решение заключать договоры с заводами-производителями напрямую, исключив из "цепочки" посредников, а в процессе переговоров с поставщиками – добиваться от них снижения цен на поставляемую продукцию. Эти меры должны устранить "фирмы-паразиты", которые реализуют автозаводу сырьё и компоненты по завышенным ценам. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 25.12.13)

Казанские перевозчики в 2014 году протестируют газомоторные автобусы.

После нового года в Казань придут несколько газомоторных автобусов "МАЗ-203965" для тестовой эксплуатации автопредприятиями города. Такое решение принято на презентации новой модели автобусов на газовом топливе, организованной представителями минского автомобильного завода для руководства города и казанских автоперевозчиков.



Новые автобусы протестируют на одном из муниципальных автотранспортных предприятий. Основным поставщиком газомоторных автобусов в республике в настоящее время является ОАО "Нефтекамский автозавод" ("НефАЗ"), предприятие, входящее в группу предприятий ОАО "КАМАЗ".

Пресс-служба исполкома города напоминает, что Татарстан стал пилотным регионом проекта перехода на газовое топливо общественного транспорта, коммунальной и строительной техники. В рамках программы в 2014 году в Казани планируется обновление подвижного состава городского пассажирского автопарка, в том числе приобретение 65 газомоторных автобусов. Программа предусматривает субсидирование части стоимости автомобиля за счет федерального и республиканского бюджетов. (РБК-Татарстан 25.12.13)

"Группа ГАЗ" поставит низкопольные автобусы ПАЗ в Тулу.

"Группа ГАЗ" к апрелю 2014 года поставит муниципальному предприятию "Тулгорэлектротранс" 50 городских низкопольных автобусов малого класса ПАЗ-3237-05 для обеспечения пассажирских перевозок в Туле. Общая стоимость техники – более 174 млн руб.

Первые 25 автобусов будут отгружены в Тулу до 25 декабря. Оставшиеся 25 машин выйдут на маршруты города весной 2014 года. Более 300 автобусов ПАЗ-3237 уже эксплуатируются в крупных российских городах и регионах: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Иркутск, Ханты-Мансийск, Киров, Волгоград, в республиках Марий-Эл и Чувашия, в Ненецком Автономном Округе.

Автобус ПАЗ-3237.05 (7885/2505/2815 мм) комплектуется дизельным двигателем Cummins мощностью 168 л.с., автоматической коробкой передач, дисковыми тормозами колес, гидроусилителем руля. Благодаря высокой маневренности и низкому уровню пола время прохождения маршрута сокращается на 15% за счет быстрой посадки и высадки пассажиров.

Максимальная пассажироплощадь автобуса – 55 человек, включая 17 посадочных мест и одно место для людей с ограниченными возможностями передвижения. Автобус оборудован системой наклона кузова "книлинг" и механической аппаратурой, что облегчает посадку маломобильным категориям пассажиров. Для преодоления сложных участков дороги используется функция подъема и опускания кузова. Машина дополнительно оснащена датчиками задымления, оборудованием ГЛОНАСС, системами пожаротушения и безналичной оплаты проезда.



(INFOLine, ИА (по материалам компании) 23.12.13)

Самосвал "МАЗ" презентовали в Петербурге.

В середине декабря официальный дилер Минского автомобильного завода в г. Санкт-Петербург – компания "НВБ-Груп" представила потенциальным покупателям новый трехосный самосвал МАЗ-6501В9-8420-000 колесной формулы 6x4 с увеличенным объемом кузова.

На презентации гостям продемонстрировали возможности, технические новации, особенности комплектации и технологических решений, воплощенных в новинке. Все желающие могли лично оценить преимущества представленной модели.

Напомним, на автомобиле установлен 412-сильный двигатель ЯМЗ-651 экологического стандарта Евро-4, изготовленный по лицензии Renault (ресурс – 1 млн. км), коробка передач – 16-ти ступенчатая механическая ZF 2520Т0, кузов объемом 20 м³ с задней разгрузкой и подогревом. В отличие от других самосвалов, у которых



увеличение объема кузова сделано за счет наращивания бортов, погрузочная высота этого самосвала меньше 3 метров, что позволяет работать практически с любыми погрузчиками.

Всего же участие в мероприятии приняли более 20 представителей транспортных компаний, средств массовой информации и банковских партнеров. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 24.12.13)

МАЗ и КАМАЗ совместно могут занять 70-75% российского рынка - вице-премьер Белоруссии.

МАЗ и КАМАЗ совместно могут занять 70-75% российского рынка, заявил вице-премьер Белоруссии Петр Прокопович, выступая перед белорусскими парламентариями в пятницу в Минске.

"МАЗ и КАМАЗ контролируют только 50-55% рынка России. Достаточно нам объединить усилия, повысить конкурентоспособность и ситуация улучшится", - сказал Прокопович.

Он заявил, что в случае успешного сотрудничества оба предприятия совместно могут занять "хотя бы 70-75% рынка".

Холдинг МАЗа и КАМАЗа может быть создан в первом полугодии 2014 года. Компании не первый год ведут переговоры об объединении. Госкорпорация "Ростех" выступила с такой инициативой еще зимой 2010 года. Сначала обсуждался обмен акциями предприятий, но он не устроил белорусские власти. Сейчас обсуждается вариант создания совместного холдинга "Росбелавто" на базе МАЗа и КАМАЗа. (INFOLine, ИА (по материалам Государственной Думы РФ) 20.12.13)

Iveco Daily CNG в списке 100 лучших товаров России.

Автобус для маршрутных перевозок на базе газового шасси Iveco Daily CNG, изготовленный компанией ООО "СТ Нижегородец", был удостоен звания дипломанта конкурса "100 лучших товаров России", войдя в число продуктов отечественного производства, соответствующих самым высоким стандартам качества. Это третья по счету награда Iveco и "СТ Нижегородец" за последние три года: в 2011-м диплома удостоилось маршрутное такси на базе дизельного фургона Daily, а годом позже и промтоварный фургон на базе дизельной версии шасси.

"Современные требования к экологичности и эффективности коммерческого транспорта заставляют производителей искать новые решения, одним из которых и являются маршрутные автобусы, работающие на природном газе. Включение Daily CNG в список 100 лучших товаров России доказывает, что технология CNG надежна, эффективна и способна приносить реальную экономическую выгоду транспортным компаниям", - отметил Сергей Лимоников, генеральный директор ООО "СТ Нижегородец".

Всероссийская программа "100 лучших товаров России" была учреждена Государственным комитетом Российской Федерации по стандартизации и метрологии, Межрегиональной общественной организацией "Академия проблем качества" и редакцией журнала "Стандарты и качество". Члены академии, а также представители российских институтов и научно-исследовательских центров ежегодно определяют 100 лучших товаров в различных секторах отечественной индустрии, стимулируя российские предприятия и организации к повышению качества и конкурентоспособности российской продукции и услуг.

Альфредо Дэррико, генеральный директор ООО "Ивеко Руссия", в свою очередь прокомментировал: "Включение автобуса производства "СТ Нижегородец" на базе газового фургона Daily CNG в число 100 лучших товаров России – это не просто большой успех. Это свидетельствует о лидирующей позиции Iveco в производстве техники на газовом топливе и служит прямым доказательством положительной оценки наших автомобилей потребителями. Выражаю особую благодарность специалистам предприятия "СТ Нижегородец", которые создали на базе фургона Daily первоклассный маршрутный автобус, соответствующий современным стандартам безопасности и комфорта".

Автобус-дипломант 2013 года изготовлен на базе фургона Daily 50 CNG. Он укомплектован газовым двигателем FPT Industrial CNG (Compressed Natural Gas) мощностью 136 л.с. и 6-ступенчатой механической коробкой передач. При годовом пробеге в 100 000 км экономия при его эксплуатации может составить до 350 000 рублей. Салон Daily оборудован травмобезопасными поручнями, пассажирскими сиденьями с высокими спинками и ремнями безопасности, антискользящим напольным покрытием и широкой подножкой для удобной посадки-высадки. Отопитель, работающий от системы охлаждения двигателя, служит для обеспечения в салоне комфортной температуры в холодное время года. Для улучшения обзорности на автобусе установлены широкие панорамные окна. Безопасность движения гарантируется электронной тормозной системой EBS с функциями ABS и ASR. Пассажировместимость в 26 человек делает автобус на базе Iveco Daily CNG оптимальным транспортом в качестве маршрутного городского такси.



(INFOline, ИА (по материалам компании) 24.12.13)

КрАЗ завершил выполнение очередного контракта с АРЕ.

ПАО "АвтоКрАЗ" завершило выполнение одного из контрактов, заключенных с Министерством обороны Арабской Республики Египет. Согласно условиям контракта, была изготовлена и представлена к инспекции очередная крупная партия седельных тягачей КрАЗ. Автомобили выполнены в стандартной комплектации: двигатель – ЯМЗ-238ДЕ (Евро-0, 330 л.с.), КПП – 9JS150ТА, сцепление MFZ-430.

16-19 декабря текущего года проводилась инспекция 80 седельных тягачей КрАЗ-6443017. Инспектировали автомобили специалисты Автомобильного департамента МО Египта, представлявшие сторону Заказчика. Офицеры проверяли соответствие изготовленных автомобилей контрактным спецификациям, скоростные и тягово-динамические параметры машин.

Результатами проверки представители Заказчика остались довольны. После ходовых испытаний автомобилей по дорогам общего пользования и на препятствиях испытательного полигона автозавода они отметили отличную динамику и маневренность автомобилей.

Следует отметить, что первая партия седельных тягачей КрАЗ-6443017, изготовленных в рамках этого контракта, была отгружена в июне текущего года. Поставленные для нужд Министерства обороны АРЕ автомобили, по словам офицеров, отлично справляются с поставленными задачами и нареканий на их работу со стороны военных не поступает.

В разное время, начиная с 1961 года, Кременчугский автомобильный завод поставил в Египет более 3500 автомобилей КрАЗ. (INFOline, ИА (по материалам компании) 19.12.13)

ПАО "АвтоКрАЗ" подписан очередной контракт с ОАО "Азнефтемаш".

ПАО "АвтоКрАЗ" подписан очередной контракт с давним и надежным партнером - ОАО "Азнефтемаш", на поставку небольшой партии автомобилей.

"Азнефтемаш" - один из ведущих в Азербайджане заводов-изготовителей различного нефтегазового оборудования, подъемных агрегатов, специальной техники и инструментов для нефтегазового комплекса.

Законтрактованные автомобили – наиболее популярная у машиностроительных заводов СНГ модель – полноприводные автомобили- шасси КрАЗ-6322 колесной формулы 6х6. На эти шасси будет смонтировано специальное оборудование, предназначенное для использования в нефтегазовом комплексе Азербайджана.

Следует отметить, что весной текущего года "АвтоКрАЗ" в адрес ООО "Азнефтемаш" отгрузил партию четырехосных автомобилей-шасси КрАЗ-7140Н6 (8х6), на которые машзавод установил тяжелые подъемные агрегаты УП-80/УП-100 "Руслан". В настоящее время эти спецавтомобили задействованы в проведении текущих и капитальных ремонтов нефтяных и газовых скважин глубиной до 5000 м.

В 2012 году в Азербайджанскую Республику было поставлено 30 единиц автомобилей КрАЗ разных моделей. Основными потребителями техники КрАЗ в этой стране традиционно остаются машиностроительные предприятия. Их выбор продукции ПАО "АвтоКрАЗ" обусловлен высокими техническими параметрами автомобилей КрАЗ, в частности, высокой грузоподъемностью и отменными ходовыми качествами, простотой в обслуживании и ремонте, безупречной работой в сложных климатических условиях и условиях бездорожья этой страны.



(INFOLine, ИА (по материалам компании) 24.12.13)

Vestia - новый автобусный бренд.

Новые бренды в коммерческом автомобилестроении появляются не часто. Поэтому премьера от новосозданного испанского производителя получила заслуженное внимание прессы. Vestia – это союз кузовостроительного предприятия Castrosua и компании CAF P&A, которая занимается разработкой автобусов с гибридным или электрическим приводом. Первой новинкой компании стал городской автобус Veris 12. Низкопольная модель способна перевести за раз 95 пассажиров, 30 из которых могут расположиться на комфортабельных сидениях. 12-метровая модель также оснащена местом для инвалидной коляски. Уменьшенный вес новинки был достигнут благодаря использованию алюминия в строении кузова. Гибридный силовой агрегат транспортного средства состоит из 8,8-литрового двигателя PSI работающего на сжатом или сжиженном газе (как вариант - турбодизель Cummins на 6,7 л экологического стандарта Евро 6). В качестве источников энергии служат суперконденсаторы или аккумуляторы. Данный симбиоз позволяет автобусу преодолевать 300 км без дозаправки.



(Autoline (Украина) 25.12.13)

Банкротство "Аутосана".

Патриотизм и желание поддерживать "своих" производителей это одно, но правила рыночной игры не дают шансов выжить слабым и маленьким. Наглядным примером этого правила может быть польская компания Autosan, занимающаяся производством транспортных средств с 1958 года. Но корни производства предприятия идут из глубины XIX в., когда Матеуш Бексински (Mateusz Beksinski) и Валенты Липиньски (Walenty Lipinski) открыли в городе Санок маленькую мастерскую. После этого менялись владельцы и предмет производства, которым стали



прежде всего железнодорожные вагоны. После Второй мировой войны новая власть ставила перед национализированным заводом другие задачи, в том числе налаживание массового выпуска прицепов для сельского хозяйства. В начале 1950-х на конвейер пошли элементы и комплектные надстройки для машин пожарной охраны. Через 10 лет Autosan выпускал уже полноценные автобусы. Завод развивался стремительно, обеспечивая транспорт страны прежде всего междугородными автобусами, которые стали одним из характерных элементов польских автовокзалов, особенно в маленьких и средних городах. С началом 1990-х смена владельца, реорганизация производства и конкуренция с западными концернами привели к сокращению производства. Положение завода из года в год становилось всё труднее, но Autosan не сдавался. В августе на выставке TransExpo руководители говорили о новом семействе с двигателями стандарта Евро 6. К сожалению, это был лишь пиар. Фирма оказалась неплатежеспособной, и 19 сентября официально было объявлено о банкротстве. За всю историю Autosan S.A. выпустил около 100 000 автобусов. В прошлом году с конвейера сошло около 100 штук...

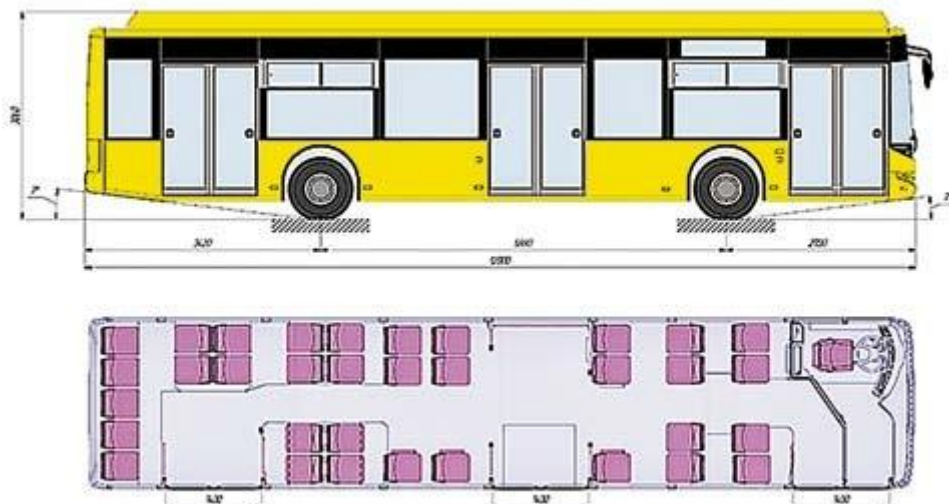


(gruzovikpress.ru) (23.12.13)

Электроавтобус "Электрон".

Впервые на Украине городские власти Львова профинансирует закупку электроавтобуса. Львовский ПАО "Концерн "Электрон" получит финансирование на проектирование и изготовление 12-метрового электробуса "Электрон E19C" с кузовом автобуса ЛАЗ. Львов обязуется купить только первую машину. Проектированием и производством займётся концерн "Электрон", у которого есть ресурс для создания подобной техники. В этом году "Электрон" презентовал свой первый трамвай, поэтому сомнений нет, что и электроавтобус марки "Электрон" будет вполне современным.

Львовские депутаты, когда решили купить один электроавтобус за 4 млн гривен (\$500 тыс.), а не два троллейбуса за 1,9 млн каждый, руководствовались тем, что зарядка электроавтобуса будет обходиться в \$10–11, притом ещё и по ночному тарифу. В "Электроне" обещают, что их электроавтобус будет иметь автономный пробег 350–450 км, что для Львова более чем достаточно. В "Электроне" подсчитали, что электроавтобус может быть создан и выпущен на линию до конца следующего года.



(gruzovikpress.ru) (19.12.13)

Микро-грузовики Suzuki Carry К-класса.

Suzuki Motor Company представила 11 поколение микрогрузовиков Carry К-класса, последняя генерация которого продержалась на конвейере 14 лет.

Модели верхнего уровня комплектуют ABS и 2 подушками безопасности, а также приводом на все колёса. Carry доступен с двумя вариантами колёсной базы снаряжённой массой 680–740 кг и 3-цилиндровым бензиновым двигателем объёмом 660 куб.см, мощностью 50 л.с. (крутящий момент 63 Н·м), который агрегируется с 5-ступенчатой механической или 3-ступенчатой автоматической КП.



(gruzovikpress.ru) (24.12.13)

Развозные грузовики Nissan с повышенной грузоподъёмностью.

Спустя 8 лет после появления последней генерации Cabstar (генеалогия см. в "ГП" № 8, 2009 г., с. 40–41) грузовое подразделение компании Nissan начало доводочные испытания нового поколения развозных грузовиков. Новые модели Cabstar и Atlas обзаведутся новыми дизелями, а грузоподъёмность будет увеличена до 7,5 т, что поставит его вровень с моделями Atleon.



(gruzovikpress.ru) (20.12.13)

Сергей Когогин выводит КАМАЗ из офшорного сумрака. "БИЗНЕС Online". 19 декабря 2013

ПОСЛЕДУЮТ ЛИ ПРИМЕРУ АВТОГИГАНТА ИВАН ЕГОРОВ, РАВИЛЬ ЗАРИПОВ И ДРУГИЕ КАПИТАНЫ ТАТАРСТАНСКОГО БИЗНЕСА?

Сегодня на КАМАЗе заявили "БИЗНЕС Online", что выход акций предприятия из кипрских офшоров планировался на протяжении года и в ближайшее время он будет осуществлен до конца. Публично об этих намерениях вчера сообщил глава автогиганта Сергей Когогин, ставший, по сути, первым в России руководителем и акционером крупной компании, уловившим объявленный Владимиром Путиным курс на деофшоризацию российской экономики. Однако в Татарстане КАМАЗ — далеко не единственная компания, которая имеет в числе акционеров, зарегистрированных в офшорах.

Сергей Когогин стал первым в России, отреагировавшим на слова Владимира Путина: "Хотите в офшорах — пожалуйста, но деньги сюда"

КАМАЗ РЕШИЛ НЕ ИГРАТЬ С СУДЬБОЙ НА СЛУЧАЙ КРИЗИСА

Пять крупнейших российских компаний — КАМАЗ, "Металлоинвест", МТС, "Русгидро", Rusal — чьи акции зарегистрированы за рубежом, приняли решение о переводе акций в юрисдикцию России. Таким образом, они первыми отреагировали на слова президента России Владимира Путина из послания президента: "Хотите в офшорах — пожалуйста, но деньги сюда".

"В отношении акций ОАО "КАМАЗ" акционеры провели обсуждение и приняли решение начать юридическую процедуру по переводу владения акциями в российскую юрисдикцию", — заявил вчера генеральный директор ОАО "КАМАЗ" Сергей Когогин в интервью каналу "Вести24.ru".

Напомним, что неделю назад Путин в своем послании Федеральному Собранию заявил, что выход российских компаний из офшоров затянулся, поэтому тем, кто зарегистрирован в иностранной юрисдикции, нельзя будет пользоваться мерами государственной поддержки, включая кредиты и госгарантии. Причем это была одна из наиболее значимых частей президентского выступления. По озвученным Путиным данным, через офшоры или полуофшоры прошли российские товары общей стоимостью \$111 млрд., что составляет пятую часть всего российского экспорта. Половина из \$50 млрд. российских инвестиций в другие страны также пришлась на офшоры.

"За этими цифрами — вывод капиталов, которые должны работать в России, прямые потери бюджета страны", — сказал президент. Путин озвучил несколько предложений по поводу офшоров. В частности, он считает, что доходы компаний, которые зарегистрированы в офшорной юрисдикции, должны облагаться налогами по российским налоговым правилам. Кроме того, он заявил, что такие компании не должны пользоваться мерами господдержки, включая кредиты ВЭБа и госгарантии. И этим компаниям, по словам президента, должен быть закрыт доступ к госконтрактам и контрактам со структурами с госучастием. Причем в речи Путина прозвучал упрек даже в сторону "Роснефти", возглавляемой Игорем Сечиным — одним из наиболее близких к нему людей. ВВП упомянул сделку по покупке ТНК-ВР, которая прошла через офшор.

Инициативы по деофшоризации Путин высказывал в своем послании и год назад, и с тех пор они вызывают большое беспокойство у крупного бизнеса. Сегодня офшорные схемы позволяют российским акционерам снижать ставку налога на дивиденды до нуля (в России дивиденды облагаются по ставке 9%). Путин в конце ноября уже подписал поправки в Налоговый кодекс, которые вводят налог в 30% на дивиденды, отправляемые за рубеж, если не раскрыт конечный владелец иностранной компании.



Путин в своем послании Федеральному собранию заявил, что выход российских компаний из офшоров затянулся, поэтому тем, кто зарегистрирован в иностранной юрисдикции, нельзя будет пользоваться господдержкой, включая кредиты и госгарантии

КАМАЗ: ДО ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА ПУТИНА ЭТОТ ВОПРОС НИКЕМ ОСОБО АКТИВНО НЕ ОБСУЖДАЛСЯ

Неудивительно, что именно КАМАЗ одним из первых публично отреагировал на слова Путина и заявил о переходе в российскую юрисдикцию. Челнинское предприятие достаточно активно, особенно в кризисные годы, пользовалось господдержкой. В 2008 году Путин лично приезжал на автогигант, где провел совещание по поддержке российского автопрома, распорядился выделить напрямую автопредприятиям 50 млрд. рублей и увеличить госзаказ еще на 12 млрд. рублей. Впоследствии президент России также неоднократно помогал КАМАЗу. Как видим, автогигант решил не играть с судьбой...

Сегодня газете "БИЗНЕС Online" на КАМАЗе сообщили, что план выхода из офшора готовили в течение длительного времени.

— Вопросы обсуждения акционерного капитала в мою компетенцию как руководителя пресс-службы не входят. Могу лишь отметить, что внутри компании, в заявлениях Когогина эта тема звучала уже не раз, просто эта информация не выходила на внешнюю среду, потому что до послания президента Путина этот вопрос никем особо активно не обсуждался. Естественно, такие решения принимаются не за один день, — сказал нашей газете Олег Афанасьев — руководитель пресс-службы ОАО "КАМАЗ".

Известно, что юридические лица контролируют 98,34% уставного капитала ОАО "КАМАЗ", среди них корпорация "Ростех" (49,9%), кипрская Avtoinvest Limited и кипрская Decodelement Services Limited (24,53% и 2,73% соответственно, владеют акциями в интересах инвесткомпания "Тройка Диалог"), немецкий Daimler AG (11%), американская KAMAZ International Management Co. (4,25%, аффилирована с американским инвестфондом KKR) и Европейский банк реконструкции и развития (4%).

Крупнейшие компании РТ, контролируемые через офшоры

№	Место в Топ-300	Наименование компании	Основной вид деятельности	Основные акционеры 2013 (на последнюю отчетную дату)	Объем реализации в 2011 году, тыс. руб.	Объем реализации в 2012 году, тыс. руб.	Абсолютное изменение 2012 к 2011, тыс. руб.	Относительное изменение 2012 к 2011, %
1	4	Группа "КАМАЗ"	производство грузовых автомобилей	на 30.06.2013: "Ростехнологии" - 49,9%; "Автоинвест Лимитед" (Кипр) - 24,53% (более 50% акционера контролирует ОАО "Сбербанк России"); "Даймлер АГ" - 11%	106830000	117048000	10218000	9.6
2	10	ОАО АКБ "АК БАРС"	денежное посредничество	на 24.03.2013: МЗИО РТ - 15,31%; ОАО "ХК "АК БАРС" - 8,96% (28,42% - МЗИО РТ; 45,34% - ООО "ТД "Ак-Барс" (99,75% - ООО "Ак БарсЛайн" (49% - "МИДХОЛЛ ИНВЕСТМЕНТС ЛТД, СА" (Панама)	26319052	34727932	8408880	31.9
3	31	ЗАО "Рослокомотив" (официальный представитель "Трансмашхолдинга")	реализация тягово-подвижного ж/д состава	на 15.11.2011: ЗАО "Трансмашхолдинг" - 100% (100% - The Breakers Investments B.V. (Нидерланды)	3955049	9227379	5272330	133.3
4	35	ООО "Бытовая Электроника" (сеть ДОМО)	оптовая торговля непродовольственными потребительскими товарами	на 03.04.2012: ОАО ДОМО - 100% (100% - G.E. GLOBAL ELECTRONIC COMPANY LTD) (Кипр)	6335513	7837811	1502298	23.7
5	46	ОАО "КМПО"	производство ГТУ и ГТД	на 30.06.2013: ОАО "СИНХ" - 49,2%; ЗАО "Инвест-Групп" - 23,7% (100% - ЗАО "АНТЕЙ" (99,9% - "КРИСТИАНСАНД ИНВЕСТМЕНТ ЛИМИТЕД" (Кипр);	5590955	6046849	455894	8.2



Крупнейшие компании РТ, контролируемые через офшоры

№	Место в Топ-300	Наименование компании	Основной вид деятельности	Основные акционеры 2013 (на последнюю отчетную дату)	Объем реализации в 2011 году, тыс. руб.	Объем реализации в 2012 году, тыс. руб.	Абсолютное изменение 2012 к 2011, тыс. руб.	Относительное изменение 2012 к 2011, %
				ЗАО "Региональная финансовая компания" - 24,9%				
6	66	ОАО "Татойлгаз"	добыча сырой нефти	на 30.06.2013: Svenson Investments Limited - 42,46%; JASMIN LIMITED - 24,6%; Фассахов Роберт Харрахович - 7,02%	4334141	4663645	329504	7.6
7	75	ОАО "ПО "ЕЛАЗ"	производство спецтехники и автокомпонентов	на 30.06.2013: ОАО "Инвестиционная компания "ЕЛАЗ-Капитал" - 100% (34,99% - общество с ограниченной ответственностью "Инвестиционная промышленная компания»; Scelissel Trading Limited - 25,01% (Кипр); ООО "Булак Инвестмент" - 24,9% (50% - ООО "Татиндтрейд" (51% - Салихова Мароуфи Эльмира Хафизовна; 48,99% - Салихова Галия Хайдаровна); 25% - Мавлютов Рамиль Минсаитович; 12,5% - Салихова Мароуфи Эльмира Хафизовна; 12,5% - Салихова Галия Хайдаровна); Зарипов Равиль Хамматович - 11,99%; Гайнутдинов Тахир Танзилевич - 3%	3502233	3920003	417770	11.9
8	78	ООО "Контакт-С"	строительство и ремонт объектов нефтяной, газовой промышленности и объектов гражданского строительства	на 10.07.2012: акционерная компания "ГОУ ЭНЕРДЖИ ЛИМИТЕД" (Кипр) - 51%; Бадрутдинов Сирин Рашидович - 25%; ООО "Стройновация" - 24% (100% - "БЭРЧИН ЛИМИТЕД");	3176300	3807332	631032	19.9
9	96	ЗАО "Комбинат молочных продуктов "Эдельвейс-М"	производство обработанного жидкого молока	на 11.11.2011: BARSIK INVESTISSEMENTS SA (Швейцария) - 92,6%;	2429271	2877278	448007	18.4
10	102	ООО "АК БАРС Строй"	строительство зданий и сооружений	на 21.05.2012: Галеев Эдуард Шагитович - 80,12%; ООО "АК БАРС Девелопмент" - 19,9% (60% - "ТЕХНОМАРТ ХОЛДИНГЗ ЛТД"; 23% - "БОЛВЕНОСТ МАРКЕТИНГ ИНК"; 17% - "КЛЕМАРЕНТ ГЛОБАЛ ЛТД" (БВО)	2226960	2746276	519316	23.3
11	112	ООО "ТРАК ЦЕНТР" (дилер "Даф", "Ивеко", "Ман", "НьюХолланд")	продажа коммерческого автотранспорта	на 31.05.2012: "СПРИНГУЭЛЛ КЭПИТЕЛ МЕНЕДЖМЕНТ" (Панама) - 75%; "БЛЭКОУК ДИСТРИБЬЮШН" (Панама) - 25%	3147646	2535900	-611746	-19.4



Крупнейшие компании РТ, контролируемые через офшоры

№	Место в Топ-300	Наименование компании	Основной вид деятельности	Основные акционеры 2013 (на последнюю отчетную дату)	Объем реализации в 2011 году, тыс. руб.	Объем реализации в 2012 году, тыс. руб.	Абсолютное изменение 2012 к 2011, тыс. руб.	Относительное изменение 2012 к 2011, %
12	118	ОАО АКИБ "АКИБАНК"	денежное посредничество	на 30.09.2013: Галяутдинов Ильдар Хайдарович - 19,92%; "Ист Кэпитал Файненшлс Фанд АБ" (Швеция) - 18,56%; ОАО "Генерирующая компания" - 17,21; ООО "Дорожные машины" - 7,75%; ООО "АТОН-К" - 5,58%; ООО "АССА" - 5,07% (35,92% - Галяутдинов Ильдар Хайдарович; 17,33% - Мингалимов Ленар Нурияхметович; 13,31% - Ашрапова Васима Мунировна; 13,31% - Галяутдинова Эльза Хайдаровна; 13,31% - Фардиев Ильшат Шаехович; 6,66% - Туктарова Венера Надировна)	2289612	2454684	165072	7.2
13	122	ОАО "АЗЫК" (сеть магазинов "Пестречинка")	розничная торговля пищевыми продуктами	на 30.06.2013: ООО "ТД "Ак-Барс" - 100% (99,75% - ООО "АКБАРСЛАЙН" (49% - "МИДХОЛЛ ИНВЕСТМЕНТС ЛТД" (Панама)	2109288	2371188	261900	12.4
14	127	ОАО "КВ-Агро"	предоставление услуг, связанных с производством сельскохозяйственных культур	на 18.07.2011: ОАО "Агрохолдинг "Красный Восток" - 76,69% (80,1% - ОАО "Эдельвейс Групп" (39,4% - KELLAND FINANCIAL CORP (Белиз); 44,6% - ОАО "КВ-Агро"); 19,9% - GALIANI GROUP CORP (Панама);	1913397	2208420	295023	15.4
15	128	ОАО АКБ "БТА-Казань"	денежное посредничество	на 30.09.2013: АО "БТА Банк" - 47,3%; ООО "ФК "БАРС ФИНАНС" - 18,1% (100% - "ТИАРА ХОЛДИНГ ЛТД" (Сейшельские о-ва); ООО "КСК" - 15,2% (85% - Миронов Дмитрий Анатольевич; 15% - ООО "АРК" (55% - Лапин Алексей Анатольевич; 30% - ООО "ВЕГА"); ООО "ФК "С-ИНВЕСТ" - 14,2% (100% - Торошин Сергей Леонидович)	1883284	2181475	298191	15.8
16	134	ОАО "Казанькомпрессормаш"	производство воздушных и вакуумных насосов; производство воздушных и газовых компрессоров	на 30.06.2013: ЗАО "ГИДРОМАШСЕРВИС" - 50% (96,66% - HMS HYDRAULIC MACHINES&SYSTEMS GROUP PLC (Кипр); 3,33% - ОАО "Группа ГМС"); ЗАО "Научно-исследовательский и конструкторский институт центробежных и роторных компрессоров им.	2801648	2157414	-644234	-23.0



Крупнейшие компании РТ, контролируемые через офшоры

№	Место в Топ-300	Наименование компании	Основной вид деятельности	Основные акционеры 2013 (на последнюю отчетную дату)	Объем реализации в 2011 году, тыс. руб.	Объем реализации в 2012 году, тыс. руб.	Абсолютное изменение 2012 к 2011, тыс. руб.	Относительное изменение 2012 к 2011, %
				Шнеппа" - 15,77%; ОАО "Сибнефтемаш" - 8,15%; ОАО "Ливенский завод погружных насосов" - 8,15%; ОАО "ГМС Насосы" - 8,15%				
17	158	ООО "Гриндейл"	оптовая торговля топливом	на 21.10.2011: "ГРИНДЕЙЛ МЕНЕДЖМЕНТ ЛИМИТЕД" (Кипр) - 99,5%; Поляков Владимир Юрьевич - 0,5%	473779	1803187	1329408	280.6
18	159	ООО "СафПласт"	производство сотовых поликарбонатов	на 13.10.2011: "Невелей Инвестментс Лимитед" (Кипр) - 99,99%	1605747	1793986	188239	11.7
19	165	ООО "Октан-Ресурс"	производство нефтепродуктов, торговля топливом	на 18.06.2013: ООО "Матрикс" - 90% (63% - Поляков Владимир Юрьевич; 23% - Долгошеев Леонид Григорьевич); "Промнефтесервис" - 10% (99% - "АГРО-СОЮЗ ЛИМИТЕД" (Кипр); 1% - Поляков Владимир Юрьевич)	1663646	1771970	108324	6.5
20	180	ООО "ТЭС Казань"	оптовая торговля моторным топливом, включая авиационный бензин	на 28.09.2011: ОАО "Газпромэнергосеть" - 100% (49% - ООО "Спецгазавтосервис"; 19,5% - ЗАО "Регионгазхолдинг" (55,9% - ООО "Газпром межрегионгаз"; 24,5% - JUNAR INVESTMENTS LIMITED (Кипр); ООО "Газпром межрегионгаз" - 12%)	6440337	1613122	-4827215	-75.0
21	192	ООО "Лизинг-Трейд"	финансовый лизинг	на 04.07.2012: "Ассетура консалтинг ЛТД" (Кипр) - 99,86%; Маслахутдинов Искандер Дамирович - 0,14%	1103048	1479762	376714	34.2
22	208	ЗАО "Восток Зернопродукт"	агрохолдинг	на 18.02.2013: ООО "Долина" - 19,98% (90% - ООО "АгроФармСнаб" (70% - ООО "ТраснАвто-ремонт 2" (100% - Ахметов Ильдар Ибрагимович); 30% - Попов Игорь Николаевич); 10% - Бурганов Ленар Фирдинандович); ОАО "ВЗП "Северное Алексеевское" - 19,98% (99,98% - ООО "РХ Верхний Услон" (50% - ООО "Монтажник" (100% - Галиакбаров Фархат Талгатович); 50% - ООО "Агропроект" (100% - Гаязов Марсель Мияссарович); ОАО "ВЗП "Булгар" - 19,98% (99,98% - ООО "РХ	1455792	1305464	-150328	-10.3



Крупнейшие компании РТ, контролируемые через офшоры

№	Место в Топ-300	Наименование компании	Основной вид деятельности	Основные акционеры 2013 (на последнюю отчетную дату)	Объем реализации в 2011 году, тыс. руб.	Объем реализации в 2012 году, тыс. руб.	Абсолютное изменение 2012 к 2011, тыс. руб.	Относительное изменение 2012 к 2011, %
				"Южное Алексеевское" (50% - ООО "Тепловые сети 2" (100% - Бурганов Ленар Фирдинанович); 50% - ООО "Строймонтаж КИП 2" (100% - Сафин Айрат Ниязович); LADONYS CORPORATION (BVI) - 19,98%; ОАО "КВ-Агро" - 17,12%				
23	209	ООО "Ак Барс Девелопмент"	предоставление посреднических услуг при покупке, продаже и аренде жилого недвижимого имущества	на 16.04.2013: "ТЕХНОМАРТ ХОЛДИНГЗ ЛТД" (Британские Виргинские острова) - 60%; "БОЛВЕНОСТ МАРКЕТИНГ ИНК." - 23% (БВО); "КЛЕМАРЕНТ ГЛОБАЛ ЛТД" - 17% (БВО)	977826	1304182	326356	33.4
24	214	ООО "Торговый дом "ПЭТ-Поволжье"	прочая оптовая торговля	на 18.12.2012: "МЕТАЛ МАЙНИНГ СЭЛЮШНС ЛЛП" (Лондон) - 99%; Колесников Игорь Николаевич - 1%	908207	1263221	355014	39.1
25	257	ООО "СНС Казань"	оптовая торговля табачными изделиями	на 20.07.2012: "ТК СНС ЛИМИТЕД" - 100% (Кипр)	894819	1063305	168486	18.8
26	261	ОАО "БЭНЗ"	производство электродвигателей, генераторов и трансформаторов	на 30.09.2013: "ВЭЙСТЭН ИНВЕСТМЕНТС ЛИМИТЕД" - 79,18% (Кипр)	714082	1046535	332453	46.6
27	266	ООО "ПМК-90"	производство изделий из бетона, гипса и цемента	на 03.07.2013: ОАО "ТСТ-Аренда" - 100% (54,1% - WETANIX ENTERPRISES LTD (Кипр); 20,2% - ЗАО "Росткапиталстрой" (100% - Камалова Эльвира Ниязовна))	46679	1014941	968262	2074.3
28	273	ООО "Компас Инжиниринг"	производство общестроительных работ по возведению зданий	на 10.12.2012: ООО "КАСТАМОНУ ИНТЕГРЕЙТЕД ВУД ИНДАСТРИ" - 99% (100% - "КЕАС Холдинг Б.В." (Нидерланды); ООО "ХАЯТ КИМЬЯ" - 1% (100% - Хаят Кимья Санайи А.Ш. (Турция)	53088	984515	931427	1754.5
29	280	ОАО "Водоканалсервис"	сбор, очистка и распределение воды; производство пара и горячей воды (тепловой энергии)	на 30.06.2013: WETANIX ENTERPRISES LTD (КИПР) - 75%; Хакимов Фаяз Нагимович - 25%	1357280	960993	-396287	-29.2
30	290	ООО "УРС-Торговый дом"	розничная торговля пищевыми продуктами	на 27.08.2012: "СИТИМАРТ ИНВЕСТМЕНТС ЛИМИТЕД" - 75% (Кипр); ООО "Татнефть-УРС" - 25%	948504	912059	-36445	-3.8
31	294	ООО "ТАКОС" (сеть "Л'Этуаль")	розничная торговля косметическими и	на 10.01.2012: ООО "Алькор и Ко" - 100% (100% - компания	2171434	903712	-1267722	-58.4



Крупнейшие компании РТ, контролируемые через офшоры

№	Место в Топ-300	Наименование компании	Основной вид деятельности	Основные акционеры 2013 (на последнюю отчетную дату)	Объем реализации в 2011 году, тыс. руб.	Объем реализации в 2012 году, тыс. руб.	Абсолютное изменение 2012 к 2011, тыс. руб.	Относительное изменение 2012 к 2011, %
			парфюмерными товарами	"ЛЕТУ ХОЛДИНГС ЛИМИТЕД" (Кипр)				
32	н/д	ОАО "ХК "Ак Барс"	управление ФПГ	МЗИО РТ - 28,42%; ООО "ТД "Ак-Барс" - 45,34% (99,75% - ООО "Ак БарсЛайн" (49% - "МИДХОЛЛ ИНВЕСТМЕНТС ЛТД, СА" (Панама)	166574	306340	139766	83.9
-	-	-	-	Итого	199825191	226338880	26513689	13.3

Сейчас наступает крайне интересный момент: если акции КАМАЗа вернуться с Кипра в Россию, то должна появиться полная ясность относительно того, кто именно стоит за кипрской компанией. Существует немалая вероятность, что одним из бенефициаров окажется сам Когогин. В интервью международному агентству Reuters в сентябре 2012 года он заявил, что ему принадлежит не менее 5% акций КАМАЗа. При этом, как выяснил аналитический центр газеты «БИЗНЕС Online», в официальных отчетах по ценным бумагам доля гендиректора КАМАЗа в капитале компании определяется в размере всего 0,002828% или 20 тыс. обыкновенных акций. Исходя из рыночной капитализации КАМАЗа на ММВБ на тот момент, такой пакет мог стоить \$46 миллионов. В рублевом выражении это не менее 1,4 млрд. рублей. Как уже предполагала газета «БИЗНЕС Online», возможно, как раз акции Когогина хранятся в кипрском офшоре AVTOINVEST LIMITED. Раньше управление этим офшором велось российской инвестиционной компанией «Тройка Диалог». При этом менеджеры «Тройки» заявляли, что она управляет пакетом КАМАЗа в интересах инвесторов, имена которых не раскрывались. После перехода «Тройки Диалог» под контроль Сбербанка РФ в отчетных документах в качестве лица, контролирующего офшор, теперь фигурирует Сбербанк.

Как появились у КАМАЗа офшоры? История заслуживает того, чтобы ее напомнить. В 2005 году было создано ОАО «КАМАЗ-Капитал». Тогда же была осуществлена передача минземимуществом Татарстана госпакета из 11,6% акций автогиганта в уставный капитал ОАО «КАМАЗ-Капитал» на условиях «условно бесплатно». 24 июня 2008 года, как раз перед кризисом, на кипрском офшоре AVTOINVEST LIMITED эта «кубышечка» зафиксировалась с результатом 29,53% обыкновенных акций КАМАЗА. Параллельно появилась и еще одна «кубышка» — тоже кипрская Limited Liability Company DEKODELEMENT SERVICES LIMITED. В ней было сложено 14,85% обыкновенных акций КАМАЗа. Для оперативного управления офшорными операциями создается третий кипрский офшор MIKAM HOLDINGS LIMITED, куда в качестве директора и члена совета директоров направляется заместитель генерального директора ОАО «КАМАЗ», бывший генеральный директор ОАО «КАМАЗ-КАПИТАЛ» Ахат Урманов — экс-помощник Когогина. А для финансовых расчетов в 2010 году сам КАМАЗ открывает расчетные счета в кипрском филиале Автовазбанка (3035, Республика Кипр, Лимассол). Далее акции с офшоров скидываются на других инвесторов (с DEKODELEMENT полностью, а с AVTOINVEST частично), естественно, уже не «за бесплатно». Но бюджет Татарстана, как водится в таких случаях, ничего уже не получил... В AVTOINVEST так и остались 24,53%.

Что касается других российских компаний, UC Rusal разработала план поэтапного переноса финансовых и хозяйственных операций в Россию, пишет газета «Ведомости». Головная компания холдинга — UC Rusal зарегистрирована на острове Джерси. «Русгидро» в 2014 году планирует ликвидировать кипрские компании, в которых у нее есть доля: Valp Ltd и Boges Ltd. МТС зарегистрирована в России и не использует офшорные компании для оптимизации налогов, говорит представитель МТС, но в составе холдинга есть иностранные компании, сейчас МТС последовательно ликвидирует компании, зарегистрированные за рубежом.

Если акции КАМАЗа вернуться с Кипра в Россию, то должна появиться полная ясность относительно того, кто именно стоит за кипрской компанией

НАПРЯМУЮ ИЛИ ЧЕРЕЗ ТРЕТЬИХ ЛИЦ

Как выяснил аналитический центр «БИЗНЕС Online», изучив данные СПАРК, в Татарстане есть целый ряд компаний, совладельцами которых являются компании, зарегистрированные в офшорных зонах — таковых мы насчитали в нашем Топ-300 крупнейших предприятий РТ не менее трех десятков. Некоторые из них, как КАМАЗ, имеют в качестве прямых акционеров иностранные, как правило, офшорные компании. Также как и, например, ООО «СафПласт», которым владеет кипрский «Невелей Инвестментс Лимитед» или ОАО «БЭНЗ» — «Вэйстэн инвестментс лимитед».

Распространена и другая схема, когда крупным пакетом акций владеет вроде бы российское юрлицо, но по факту само оно подконтрольно офшорным компаниям. Такая непрямая схема используется, например, на ОАО «ПО «ЕЛАЗ». Данным акционерным обществом владеет ОАО «Инвестиционная компания «ЕЛАЗ-Капитал», которым в



свою очередь наряду с министром промышленности и торговли РТ Равилем Зариповым (11,99%) на 25,01% владеет кипрский офшор Scelissel Trading Limited.

Тройная схема есть у акционеров ОАО «КМПО», где 23,7% принадлежат ЗАО «Инвест-Групп», которым полностью владеет ЗАО «Антей», а уже оно, в свою очередь, на 99,9% принадлежит кипрскому «Кристиансанд инвестмент лимитед».

ОАО «АЗЫК» (сеть магазинов «Пестречинка») принадлежит торговому дому «Ак Барс», которым почти полностью владеет ООО «Акбарлайн», а им на 49% — панамский офшор «Мидхолл инвестментс лтд».

В ЗАО «Трансмашхолдинг» газете «БИЗНЕС Online» опровергли данные СПАРК: «У «Рослокомотива» нет никаких акций в офшорах, а также денег в офшорах. «Рослокомотив» — российская компания, зарегистрирована в Казани, платит налоги в Казани, расчетные счета и счета имеет в российских банках, — отметил представитель компании. — А СПАРК очень часто ошибается, поверьте, это я вам говорю исходя из своей практики».

К сожалению, с руководством компаний, чьи акции фигурируют в офшорах, газете «БИЗНЕС Online» связаться не удалось. Например, генеральному директору компании «Эдельвейс-М» Владимиру Чачкову попросили перезвонить позднее. Как, впрочем, и генеральному директору ОАО «ПО ЕлАЗ» Камиллю Галимову. Его заместитель по финансам Эльмира Гайфуллина тоже не нашла времени для разговора с нами. Генеральный директор ООО «Контакт-С» Сирин Бадрутдинов, по словам секретаря, будет на своем рабочем месте только завтра.

В пресс-службе КМПО газете «БИЗНЕС Online» также на момент публикации не смогли предоставить комментарии. Секретарь директора ОАО «Татойлгаз» Роберта Фассахова сообщила, что руководитель находится на совещании и пока компания не может ответить.

КАК МЫ ХОРОШО ПОМНИМ, КРИЗИС 2008 ГОДА ПОСТАВИЛ РОССИЙСКИХ ОЛИГАРХОВ НА ГРАНЬ РАЗОРЕНИЯ

Эксперты, опрошенные «БИЗНЕС Online», назвали принудительную деофшоризацию путем строгим, но справедливым.

Михаил Хазин — президент компании экспертного консультирования «Неокон»:

— Причин того, что Владимир Путин начал массовую деофшоризацию, несколько. Но я бы сказал так. Примерно до 2011 года Запад в отношении России был един. Воевать с ним можно было, но толку от этого не было бы никакого. Последними оппозиционерами Вашингтона были Шредер и Ширак, и их благополучно истребили американцы. А вот после 2011 года начала появляться новая оппозиция, которая в британском парламенте провалила попытку Кемерона влезть в войну в Сирии, которая выгнала на свет божий Ассанджа и Сноудена. В общем, там они много уже чего сделали. Впервые стало понятно, что против этой либеральной, финансовой мафии можно бороться. В одиночку нельзя бороться с танком, а если есть союзники, ситуация совершенно другая. В этой ситуации в нашей элите начал происходить раскол. Наша либеральная часть, правительство, Центральный банк, олигархи жестко ориентированы на старую мировую финансовую элиту, а вот у другой группы уже есть свои представления о жизни, о том, что можно создавать свою региональную экономическую зону, создавать Таможенный союз и так далее, и тому подобное. Это еще не проект, это пока еще только тенденции. Наиболее ярким проявлением этой тенденции явилось выступление Путина с посланием. Его намеки на традиционные ценности и прочие разные с этим связанные вещи — очень сильный плевок в лицо либеральной общественности, которая шуток в отношении нетрадиционной сексуальной ориентации не терпит. Я склонен считать, что деофшоризация — это движение в том же направлении. Иными словами, Путин говорит: ребят, вы должны определиться, если вы сидите в офшорах, то вы за ту команду со всеми вытекающими последствиями, а если вы за нашу команду, будьте любезны, продемонстрируйте это выводом всех офшоров обратно.

Если говорить об экономической стороне вопроса, то отмечу: невозможно строить региональный экономический центр силы, если у вас все капиталы выведены в офшоры, которые находятся за пределами вашей юрисдикции. Сколько компаний сейчас находится в офшорах? Я не знаю, думаю, что практически все.

Процесс деофшоризации очень болезненный по множеству причин, в том числе и потому, что олигархам на Западе будут говорить: «Ребята, это не ваши деньги! Это наши деньги». Вы посмотрите, что сейчас делают с украинскими олигархами? Им прямо говорят: не будете поддерживать Майдан против Януковича, арестуем все ваши деньги, будете знать. Вот против чего выступает Путин. Он совершенно не хочет, чтобы российским крупным бизнесменам на Западе объясняли, как они должны себя вести. Если вы бизнесмены российские, вы должны здесь определять, как себя вести, чтобы в Европе не было хвостов, за которые можно хватать.

Анна Кокорева — аналитик «Альпари»:

— Как правило, офшоры используются для уклонения от уплаты налогов, увеличивая таким образом чистую прибыль. Поэтому принудительная деофшоризация — путь строгий, но справедливости ради стоит отметить, что в России далеко не самый жесткий налоговый режим. Курс на борьбу с офшорами в России был взят год назад. Надо признать, что это общемировая тенденция. Особенно активен в этом вопросе Евросоюз, где, как известно, у многих стран проблемы с доходами бюджета и выплатами по суверенным долгам. После кипрского кризиса борьба с офшорами в ЕС усилилась. В нулевые годы российское правительство сквозь пальцы смотрело на офшоры. Проблем с бюджетом не было, углеводородный экспорт решал все вопросы, росли и объемы добычи, и цены. Но теперь настали другие времена.



Владимир Путин заявил, что доходы офшорных компаний, принадлежащих российским бенефициарам, должны облагаться по российским налоговым правилам, а налоговые платежи должны быть уплачены в российский бюджет. Президент России также отметил, что компаниям, зарегистрированным вне российской юрисдикции, нельзя будет пользоваться господдержкой. Как мы хорошо помним, кризис 2008 года поставил большинство российских олигархов, которые активно использовали западные кредиты, на грань разорения. И они вряд ли бы смогли выжить без кредитов Внешэкономбанка и прочих государственных структур.

Для государства деофшоризация несет в себе больше плюсов, чем минусов. Налоговые отчисления в бюджет могут вырасти на 30 - 40 процентов, это большие деньги. Деятельность компаний станет более прозрачной и доступной для контроля в РФ. В целом деофшоризация будет способствовать притоку капитала и препятствовать отмыванию денег.

Тем не менее пока серьезных побед в борьбе с офшорами мы не видим. Владимир Путин справедливо отметил, что сделка ТНК-ВР, стороны которой «хорошо известны», прошла вне российской юрисдикции. Надо понимать, что деофшоризация — процесс долгий. Хорошо, если России удастся победить офшоры в ближайшие 3 - 5 лет.

Антон Сороко — аналитик инвестиционного холдинга «ФИНАМ»:

— Определенно, данные нововведения нацелены на снижение потерь бюджета от ухода бизнеса в офшоры с целью оптимизации налогообложения. По некоторым данным, чуть меньше половины внешнеторгового оборота РФ проходит через налоговые гавани, что, соответственно, крайне негативно отражается на собираемости бюджета РФ. Стоит отметить, что правительство РФ в последние годы активно борется с налоговой оптимизацией, и это нововведение выглядит еще одним шагом к решению задачи по снижению доли выпадающих доходов бюджета страны. Можно сказать, что катализатором активных действий властей стала непростая ситуация с формированием бюджета РФ в 2013 - 2014 годах. Учитывая то, что со многими мировыми странами у нас есть соглашения об исключении двойного налогообложения, введение налогового резидентства должно сказаться только на налоговых гаванях, однако отмена принципов двойного налогообложения может ударить по всем другим странам также и предупредить переток компаний с одних офшоров в другие. Относительным негативом можно назвать растущее давление на бизнес. Те компании, которые существовали на грани рентабельности только за счет оптимизации, могут не справиться с текущими изменениями, что негативно отразится на занятости и росте экономики. Правда, это влияние будет достаточно слабым, чтобы его можно было выделить на фоне других важных факторов, влияющих на темпы роста ключевых макроэкономических показателей РФ.

По некоторым неподтвержденным данным, чуть меньше четверти ценных бумаг КАМАЗа принадлежит консорциуму инвесторов, которым принадлежит Avtoinvest Limited, при этом сейчас достаточно активно обсуждается увеличение доли Daimler AG в акционерном капитале российского автопроизводителя. Думаю, что именно этот пакет может быть передан немецкому концерну, что решит сразу две задачи: движение навстречу своим зарубежным акционерам и в то же время деофшоризация структуры компании.

Эльвира Сайфуллина — пресс-секретарь ОАО «Связьинвестнефтехим»:

— ОАО «Связьинвестнефтехим» на 100 процентов принадлежит Республике Татарстан и является государственным холдингом. ОАО «Связьинвестнефтехим» с момента создания было зарегистрировано в Казани и состоит на налоговом учете в МРИ ФСН №14 РФ по РТ и, соответственно, платит все налоги в республиканский бюджет. ОАО «Связьинвестнефтехим» никогда не было зарегистрировано в какой-либо офшорной зоне и не занимается ведением операционного бизнеса, связанного с покупкой/продажей товаров через границу.

ОАО «Связьинвестнефтехим» имеет дочерние офшорные компании, которые используются для технического оформления тех или иных операций на международных финансовых рынках, осуществление которых невозможно только в российской юрисдикции. Например, в 2005 году через одну из этих дочерних компаний ОАО «Связьинвестнефтехим» осуществило выпуск собственного еврооблигационного займа, а в 2012 году через другую — СИНХ приобрел еврооблигации «АК БАРС Банка».

Анатолий Воронин — аналитик FIBO Group:

— Программа по выводу из офшоров хороша не для экономики, а для бюджета. Она отлично укладывается в рамки последних шагов президента, которые направлены на максимальное наполнение бюджета в 2014 году.

Офшоры использовались для разных целей. Одна из первых — это сокрытие данных о бенефициарах. Сейчас это уже практически не работает. Второй задачей регистрации офшора была юридическая защита инвестиций, фиксирование долей в бизнесе. Это является хорошей защитой от махинаций с реестрами акционеров, проведения фиктивных собраний и других действий, направленных на рейдерский захват бизнеса. В этом случае офшорные зоны с их английским правом являются отличным механизмом для защиты прав акционеров. Это практически единственно возможный вариант для привлечения иностранных инвестиций. Иногда эта схема использовалась для изъятия доходов от компании под видом выплаты дивидендов. Третья цель — это упрощение проведения финансовых операций в рамках осуществления внешнеэкономической деятельности. Это также очень действенный инструмент, и именно он обеспечивал наибольшие денежные потоки, которые как уходили из России, так и возвращались в нее. Офшорная юрисдикция обеспечивает быстроту принятия финансовых решений и, конечно, экономит на налогах.



Что с КАМАЗом. Речь пока идет лишь о том, что некоторые из акционеров откажутся от владения акциями через офшорные компании. То есть вместо двух кипрских акционеров Avtoinvest Limited и Decodelement Services Limited возникнут российские юрлица. Пикантность ситуации в том, что эти офшоры принадлежат Sberbank SIB — инвестиционному подразделению Сбербанка (бывшая «Тройка-Диалог»), которое само состоит из целого ряда иностранных юрлиц, в том числе кипрского офшора SIB (Cyprus) Limited. И еще более интересно, что Sberbank SIB собиравшийся продать свои пакеты компании «Даймлер АГ», которая, по словам главы «Ростехнологий» Сергея Чемезова, собирается увеличить свой пакет с нынешних 11 процентов до 45 процентов. Также «Даймлеру» должны отойти и акции лица КАМАЗ International Management CO., L.P. Сделка должна быть закрыта в 2013 году.

В результате у КАМАЗа будут два больших акционера: один российский в лице «Ростехнологий» (49,9 процента), другой иностранный в лице «Даймлера».

Интересно, что по факту бюджет России практически ничего не потерял от того, что акциями владели офшоры, дивиденды стали выплачиваться только в 2012 году (490 миллионов). И ничего не приобретет — к моменту решения о выплате дивидендов акциями из офшоров уже должен владеть «Даймлер», и соответственно доля, которая уходила в офшоры уйдет иностранному партнеру. Может, тут и будут, какие-то налоговые нюансы, но, скорее всего, «Даймлер» проявит достаточную жесткость в оптимизации налоговых платежей.

Если «Даймлер» закроет сделку, то все заявления о выводе из офшоров — это просто красивые слова для отчета перед президентом. Куда более интересно, как пойдут финансовые потоки КАМАЗа от внешнеторговой деятельности — здесь по-прежнему остается масса лазеек. (БИЗНЕС Online 19.12.13)

Главным дизайнером Audi станет автор экстерьеры VW Golf. "РосБизнесКонсалтинг". 21 декабря 2013

Немецкий концерн Audi подтвердил переход главного дизайнера Вольфганга Эггера в студию Italdesign Giugiaro. Он займет должность директора по дизайну с 1 февраля 2014г.

В.Эггер с 2007г. работал главным дизайнером Audi и Lamborghini, а до этого он занимал пост шеф-дизайнера Alfa Romeo.

Преемником В.Эггера в концерне станет Марк Лихте, который сейчас отвечает за внешний дизайн экстерьеры бренда Volkswagen. На его счету и дизайн последнего поколения VW Golf, в 2013г. признанного всемирным автомобилем года.

Italdesign Giugiaro принадлежит Volkswagen с 2010г., она входит в Audi AG вместе с Lamborghini и Ducati. Она также оказывает услуги клиентам по промышленному дизайну.

Ранее Reuters со ссылкой на аналитиков отмечал, что в дизайне Audi в последние годы наметился застой, который удалось преодолеть благодаря В.Эггеру. Именно этот дизайнер предложил свежую стратегию, делающую ставку на технологические опции. (РосБизнесКонсалтинг 21.12.13)

Минск опять обещает приватизацию. "Независимая газета". 20 декабря 2013

Вице-премьер Белоруссии обсуждает в Москве совместную жизнь МАЗа с КамАЗом

Сегодня в Москве продолжаются переговоры по вопросам, связанным с белорусско-российскими проектами в сфере промышленности. Белоруссия обещает, что все пять давно обсуждаемых проектов будут реализованы в 2014 году. Эксперты в искренности официального Минска сомневаются.

Первый вице-премьер белорусского правительства Владимир Семашко прибыл в Москву вчера, чтобы обсудить с российскими коллегами перспективы реализации интеграционных проектов в сфере промышленности. "Это проекты открытых акционерных обществ МАЗ, "Интеграл", "Пеленг", "Гродно Азот", МЗКТ, — рассказала обычно несловобохотливая пресс-служба правительства Белоруссии. "Кроме того, в повестке дня значится обсуждение нефтяного баланса на будущий год", — уточнила пресс-секретарь Ольга Долгая. Интересно, что накануне, в четверг, правительство Белоруссии разразилось пространством пресс-релизом на эту же тему. Как следовало из сообщения, ход интеграционных проектов стал предметом обсуждения на специальном заседании правительства. В частности, планируется, что ОАО "Интеграл" будет интегрироваться с ОАО "Росэлектроника" (ГК "Ростехнологии"), Минский завод колесных тягачей (МЗКТ) станет частью оборонно-промышленного комплекса России, ОАО "Пеленг" будет работать с ФКА "Роскосмос". Кроме того, новый азотный комплекс с участием иностранного инвестора будет построен на "Гродно Азот". Есть динамика и по самому долгоиграющему проекту — создание автомобильного холдинга на базе МАЗа и КамАЗа, отчиталось правительство Белоруссии. Консорциум Chadbourne & Parke LLP и Sorainen в ближайшее время проведет юридическую экспертизу возможности заключения и реализации договора доверительного управления акциями МАЗа и КамАЗа. Сам проект предполагает, что холдинговой структуре будут переданы пакеты акций обеих компаний — 75% плюс одна акция МАЗа и 49,9% КамАЗа. В Минске полагают, что уже в первом полугодии 2014 года "есть шансы создать совместную структуру", если, конечно, решение консорциума об ее эффективности будет положительное. Владимир Семашко в качестве преимуществ холдинга назвал доступ к сбытовой структуре КамАЗа и сокращение расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки.



Что касается МЗКТ, то акции этого предприятия будут проданы российскому инвестору по результатам доэмиссии, а затем они пойдут на модернизацию и техническое переоснащение завода. Этот проект тоже планируется реализовать в 2014 году.

Местную общественность эти заявления удивили по многим причинам. Во-первых, деятельность власти в Белоруссии совершенно не прозрачна, и в пресс-релизы, как правило, попадает только та информация, которую нужно до кого-то донести. Во-вторых, намерения реализовать-таки интеграционные проекты прозвучали за день до визита в Москву первого вице-премьера Владимира Семашко, где он также намерен обсуждать и нефтяной баланс на будущий год, и за несколько дней до заседания Высшего госсвета Союзного государства и Высшего Евразийского экономического совета. И наконец, в-третьих, прошло 10 дней с того момента, когда президент Белоруссии Александр Лукашенко однозначно заявил, что он против продажи МЗКТ, особенно если речь идет о продаже потребителям. Напомним, что основной рынок для этого белорусского предприятия – российский.

"Очевидно, что это сообщение правительства появилось накануне того, как белорусская делегация во главе с Владимиром Семашко поехала в Москву на переговоры относительно нефтяного баланса на будущий год", – говорит эксперт энергетического рынка Татьяна Маненок. Как сообщалось, Белоруссия запрашивает 23 млн т нефти и контракт на весь год, а Россия готова предложить 21 млн т и только квартальные обязательства. По информации Татьяны Маненок, пакетное подписание документов по нефти и по созданию совместных предприятий – условие российской стороны. Столь громкие заявления о планах продажи – это подготовка почвы для переговоров, считает она. Тем более что президент Лукашенко сейчас находится с визитом в Сочи, откуда направится в Москву на интеграционные саммиты.

Эксперты, помня, как долго обсуждаются эти проекты и что думает по их поводу Лукашенко, единолично принимающий решения по подобным вопросам, обращают внимание на то, что все это лишь намерения и декларации, которые не обязательно дойдут до реализации.

Правда, сложное экономическое положение и угроза валютного кризиса могут сделать Минск более сговорчивым. Днем ранее состоянием белорусской экономики озаботился МВФ. В пресс-релизе на эту тему эксперты фонда отмечают, что дефицит платежного баланса достиг 9,5% ВВП, а золотовалютные резервы покрывают лишь 1,7 месяца импорта при стандарте для устойчивых экономик три месяца. Рецепт выздоровления – структурные реформы, включающие ценовую либерализацию и уменьшение роли государства в экономике, говорится в заявлении МВФ. Только приверженность такой стратегии делает вероятным продолжение сотрудничества с фондом в рамках новых совместных программ. Рыночные реформы противоречат мировоззрению нынешней власти, говорят эксперты, а это значит, что Лукашенко под давлением обстоятельств может согласиться на продажу некоторых предприятий. (Независимая газета 20.12.13)

Нефть в обмен на предприятия союзника. "Независимая газета". 23 декабря 2013

В Минске ожидают дополнительных бонусов от встречи президентов Белоруссии и России

Завтра в Москве стартует череда заседаний постсоветских интеграционных объединений. Сначала – Высшего евразийского экономического совета таможенной "тройки", затем Высшего госсвета союзной "двойки". Накануне Москва и Минск продемонстрировали готовность договориться по основным проблемным вопросам – нефти и промышленной интеграции. А после встречи Александра Лукашенко с Владимиром Путиным 25 декабря в Минске рассчитывают на финансовую помощь союзника.

О том, что Белоруссии и России удалось согласовать нефтяной баланс, сначала сообщила пресс-служба правительства РФ. Как следует из сообщения, проблема поставок нефти решена по желаемому для Минска сценарию, но лишь на первое полугодие: "Зампредседателя правительства РФ Аркадий Дворкович и первый вице-премьер Беларуси Владимир Семашко договорились, что объем поставок в первом полугодии 2014 года составит 11,5 миллиона тонн". Напомним, что на весь год белорусская сторона запрашивала 23 млн т, в то время как ближайшая союзница готова была пообещать лишь 21 млн т. О результативности переговоров для Белоруссии говорит не только тот факт, что она гарантированно получит в первом полугодии 50% от запрашиваемого объема, но и сам факт наличия полугодичного контракта, ведь в уходящем году они были лишь квартальными, что держало официальный Минск в постоянном нефтяном напряжении.

Если в прежние времена наличие газового и нефтяного контрактов с Россией позволяло Белоруссии смело вступать в новый год, то теперь ситуация осложнена тяжелым экономическим положением страны. К сожалению, наличие нефти для переработки ее не решает, а лишь не усугубляет. Глубокий дефицит платежного баланса наряду с низким уровнем золотовалютных резервов (менее двух месяцев объема импорта) грозит обернуться очередным валютным кризисом. "Потребность во внешнем финансировании очень велика – причем не только в плане объемов, но и с точки зрения срочности", – говорит эксперт Белорусского экономического исследовательско-образовательного центра (BEROC) Дмитрий Крук.

Исходя из острой потребности в деньгах, наличие покупателей на белорусскую собственность можно было рассматривать как положительный момент. Как следует из вышеупомянутого сообщения пресс-службы правительства России, речь о реализации совместных интеграционных проектов в сфере промышленности, которые предусматривают продажу собственности, также велась. "Речь шла о проектах с российскими компаниями ОАО



"МЗКТ", ОАО "Интеграл", ОАО "Пеленг", ОАО "Гродно Азот", а также ходе реализации проекта ОАО "КамАЗ" и ОАО "МАЗ", – отмечает пресс-служба. Как писала "НГ" ранее, ссылаясь на информацию экспертов энергетического рынка, Россия строго увязывала подписание нефтяного баланса с наличием гарантий по реализации этих проектов. Накануне визита Семашко в Москву правительство Белоруссии официально сообщило, что все эти проекты будут реализованы в первом полугодии, а также заявило о готовности продать акции Мозырского НПЗ. "Я думаю, россияне рассуждали так: если последний срок – середина года, то и баланс по нефти подпишем на этот срок, и посмотрим, как все будет реализовываться", – полагает белорусский экономист Сергей Чалый.

Несмотря на некоторый успех, восторга достигнутые договоренности у Минска не вызывают. Отсутствие официальной информации на этот счет – тому доказательство. Дело в том, что белорусские власти вовсе не хотят расставаться с акциями вышеупомянутых предприятий по ряду причин. В первую очередь боится этого президент Александр Лукашенко, поскольку потеря управляемости основными активами может закончиться для него потерей власти, которую он удерживает почти 20 лет всеми правдами и неправдами. Местные политологи утверждают, что президент прекрасно понимает, насколько он надоел ближайшей союзнице как несговорчивый и необязательный партнер, поэтому угрозу своей власти он видит не в местном обществе, которое держит в ежовых рукавицах, а извне. В том числе и в приходе российского капитала, способного сделать ключевой бизнес сначала финансово, а затем и вообще независимым. Правда, от местных экономистов приходится слышать, что приватизация уже не поможет экономике, так как продажа собственности – это длительный процесс, а деньги нужны сейчас. Удержать страну от кризиса на данном этапе способна только трата валютных резервов, привлечение незапланированных внешних займов или девальвация. Однако резервы и так тают на глазах, кредиты пока никто не дает. Остается девальвация. "Никто не хочет этого, но другого выхода нет. Причем скорее всего это вопрос считанных месяцев", – говорит Сергей Чалый.

Эксперты предполагают, что в ходе ближайшей встречи президентов Лукашенко и Путина, которая, как сообщила пресс-служба Кремля, состоится 25 декабря, речь может пойти и о предоставлении Белоруссии финансовой помощи. "Ситуация в экономике не дает поводов для оптимизма, поэтому Россия скорее всего пойдет на оказание финансовой поддержки Беларуси", – полагает, в частности, аналитик Белорусского института стратегических исследований (BISS, Литва) Денис Мельянцов.

Правда, даже в этом случае речь идет лишь о временном облегчении. "Спасение для нас – это новая экономическая политика и реформы, которые начинались бы с политической модернизации, суть которой – ответственность власти перед избирателями", – уверен экс-глава Нацбанка Белоруссии Станислав Богданкевич. По его словам, вопрос не в сумме, а в структурных изменениях, которых нет. (Независимая газета 23.12.13)

КамАЗ с евроремонтom. "Деловой Петербург". 23 декабря 2013

В декабре с конвейера завода "КамАЗ" сошла первая партия необычных тягачей.

С прежними КамАЗами их роднит только эмблема, в остальном же они выглядят совершенно по-новому.

Название нового магистрального седельного тягача с колесной формулой 4x2 "КамАЗ– 5490" не дает и намек на отличия этого автомобиля от предыдущих серий. Хотя отличия есть — и еще какие!

Впервые за 40 лет внешность отечественного грузовика изменилась до неузнаваемости. Пропали все характерные черты, по которым КамАЗ узнавали даже те, кто далек от сферы транспорта и грузоперевозок.

Перед нами совершенно европейский автомобиль, дизайн которого мало чем отличается от иномарок вроде MAN, Scania или Volvo. Хотя первым в этот ряд сравнения стоит поставить Mercedes-Benz, поскольку новый КамАЗ создан в тесном взаимодействии с концерном Daimler Trucks, который и выпускает грузовые "мерседесы". На данный момент немцы владеют 11 % акций российского автозавода.

Наследство от Mercedes

Облик новой модели рождает смутные сомнения — не "мерседес" ли это с логотипом КамАЗа? Производитель утверждает, что большая часть начинки — собственная. Хотя, когда начинаешь изучать спецификацию, понимаешь, что основные узлы все-таки заимствованные. Так, в списке иностранных комплектующих 16-ступенчатая коробка передач ZF 16S 2221, 12-литровый двигатель от "мерседеса" мощностью 428 л.с. (соответствует стандарту Euro-5) и несколько измененная кабина Mercedes Axor. Установлен импортный задний мост. На родство намекают и тормоза: передние и задние дисковые с электропневматическим приводом EBS, а также с системой курсовой устойчивости ESP и противобуксовочной системой ASR. Подвеска у нового КамАЗа пневматическая, с электронной системой управления ECAS.

Западный стандарт

В числе опций комфорта для водителя: электростеклоподъемники, обогрев зеркал, люк с электроприводом, кондиционер, пневматическая регулировка подогреваемого сиденья, новая панель приборов, двухъярусная кровать.

В кабине можно стоять в полный рост — высота от пола до потолка составляет 2 м.

Все перечисленные преимущества давно являются стандартом для иномарок, но для отечественного автопрома это инновация.

В ближайшем будущем производитель обещает оснастить новыми кабинами и другие свои модели.



В новом исполнении вскоре ожидаются бортовой тягач и самосвал. (Деловой Петербург 23.12.13)