

# ЕК ТЕХИНКОМ

ТЕХНИКА • ИНВЕСТИЦИИ • КОММЕРЦИЯ

**20** НЕЙТРОННЫЙ РЕАКТОР НА КОЛЕСАХ  
И БРОНИРОВАННЫЙ ПОЖАРНЫЙ

**26** «КАМАЗ» И СКОЛКОВО СОЗДАДУТ  
ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЙ ГРУЗОВИК



**28** КАМАЗ РАССКАЗАЛ О ПЕРВОМ  
БЕСПИЛОТНОМ ГРУЗОВИКЕ

**30** ГАЗ ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ «УРАЛ НЕХТ»

### СЛОВО РУКОВОДСТВА

#### НОВОСТИ

##### АВТОРЫНОК

В России посчитали количество автомобилей в каждой семье.....	4
Владельцы полисов КАСКО получают скидки за безаварийную езду .....	4
Lada Granta и еще 7 битопливных автомобилей из России.....	6

##### ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Запуск Малого кольца железной дороги в 2016 году.....	10
За 5 лет в Москве построили около 400 км дорог.....	10
Четыре транспортные развязки на МКАД будут открыты до конца года .....	11

##### СТРОИТЕЛЬСТВО

За счет чего в кризисном 2015 году будет построено от 88 до 90 млн кв. м жилья .....	12
--	----

##### ЭНЕРГЕТИКА

Иран после снятия санкций хочет максимизировать экспорт нефти в Европу.....	16
---	----

#### АНАЛИТИКА И СТАТИСТИКА

##### АВТОСТАТ

В 2015 году было продано в 5 раз больше электромобилей .....	18
«Газпром» к 2020 году полностью переведет автопарк на газомоторное топливо .....	18
Десять трендов изменения поведения потребителей на авторынке .....	19

#### ГЛАВНАЯ ТЕМА

Нейтронный реактор на колесах и бронированный пожарный.....	20
---	----

#### ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Откуда берется на рынке автомобильная техника «двойного назначения»?.....	24
---	----

#### НОВОСТИ БРЕНДОВ

##### НОВОСТИ БРЕНДОВ

Palfinger открывает новый завод ИНМАН в России .....	26
«Группа ГАЗ» начинает серийный выпуск модернизированных автобусов ПАЗ .....	28
«КАМАЗ» и Сколково создадут экологически чистый грузовик .....	28

##### НОВОСТИ КОМТРАНСА

КамАЗ рассказал о первом беспилотном грузовике.....	30
Парк LCV в России вырос с начала года .....	31
ГАЗ представил новый «Урал Next».....	32

#### ИНТЕРВЬЮ

«ОСАГО никогда не будет стоить столько же, сколько КАСКО».....	34
Lada Xray: как идет подготовка к серийному производству?.....	35
Льготный лизинг: «Программа была ожидаема клиентами» .....	38

#### ЮРИДИЧЕСКАЯ СТРАНИЧКА

Федеральный закон №44 (редакция от 03.07.2015) .....	39
--	----



**Андрей Рогожкин**

Генеральный директор  
АО «МРО «ТЕХИНКОМ»

Уважаемые клиенты!

Дорогие партнеры! Читатели!

Вы держите в руках первый номер корпоративного ежеквартального журнала «Техинком – Техника, Инвестиции, Коммерция». Чем примечательно это издание? Мы на рынке уже более 20 лет, и за это время компания приобрела некоторый опыт и понимание отрасли. В журнале вы найдете мнение экспертов российского автобизнеса, а также технических специалистов. Это взгляд изнутри, мы показываем рынок глазами его непосредственных участников. Также публикуются новости, причем ежеквартальный формат диктует укрупненный подход к событиям. За три месяца, проходящие между выпусками журнала, можно успеть увидеть реакцию покупателей на новые модели автомобилей, собрать мнения конечных потребителей. Все это позволит вам лучше сориентироваться в быстро меняющейся, высококонкурентной и подверженной кризисам среде, которую представляет собой современный российский авторынок.



**Алексей Солодушенков**

Исполнительный директор  
АО «МРО «ТЕХИНКОМ»

«Техинком» всегда с повышенным вниманием относился к корпоративным клиентам, оттого и в журнале мы публикуем новости смежных отраслей – нефтегазового комплекса, энергетики, коммунального хозяйства, строительной отрасли и т.д. Все это дает широкий обзор среды, в которой функционирует автобизнес, что, безусловно, познавательно и полезно для всех его деятелей.

Кроме того, мы публикуем важные статистические и аналитические исследования, проясняющие тенденции в отрасли и дающие пищу для размышления специалистам автобизнеса. Над этими цифрами трудятся лучшие аналитики АО «МРО «ТЕХИНКОМ», собирая их из всех доступных источников.

Уверены, что ежеквартальный журнал «Техинком – Техника, Инвестиции, Коммерция» прочно займет место на вашей полке!



## В России посчитали количество автомобилей в каждой семье

В России, несмотря на падения авторынка, количество машин в российских семьях продолжает расти, сообщает аналитическое агентство «Автостат». Однако, по данным экспертов, этот показатель все равно ниже, чем в большинстве европейских стран. В ходе исследования было установлено, что в России больше половины российских семей (51%) имеют свой автомобиль.



«Всего в России насчитывается 53 миллиона домохозяйств, при этом 49% семей не имеют авто. Доля семей, во владении которых находится 1 автомобиль – 34%. У 13,5% семей – 2 автомобиля, у 3% семей – 3 автомобиля. 0,5% российских семей имеют по 4 и более автомобилей», - говорится в сообщении «Автостата».

На данный момент в России насчитывается более 40,9 млн. легковых автомобилей. В среднем на каждую тысячу жителей приходится 284 автомобиля. Отметим, что этот показатель значительно выше, чем в Казахстане (229) и Украине (162).

Мировым лидером по числу машин на душу населения остается США. В этой стране на тысячу человек приходится 799 легковых автомобилей. На втором месте – Италия с показателем 612 транспортных средств. Замыкает первую тройку Германия. В этой стране на тысячу человек приходится 554 машины.

Источник: [www.autonews.ru](http://www.autonews.ru)

Опубликовано: 4 августа 2015 • 10:25

URL: [www.autonews.ru/automarket\\_news/news/1808670](http://www.autonews.ru/automarket_news/news/1808670)

## Владельцы полисов КАСКО получают скидки за безаварийную езду

В России с 1 августа заработало Бюро страховых историй, где будет содержаться вся информация по договорам ОСАГО и КАСКО. В том числе, в системе можно узнать уровень аварийности водителя, сообщает пресс-служба Российского союза автостраховщиков (РСА). Предполагается, что благодаря нововведению страховые компании смогут более точно оценивать вероятность наступления страхового случая и предлагать клиентам гибкие тарифы и скидки. Доступ к информации предоставят как страховщикам, так и автомобилистам.

До сегодняшнего дня в России не было единой базы данных по КАСКО. Что касается ОСАГО, то подобная система уже работает – благодаря ей страховщики узнают о действующих коэффициентах водителя при оформлении полиса. «С 1 августа все страховые компании, осуществляющие заключение договоров КАСКО и ДСАГО (расширенная автогражданка – прим. ред.), обязаны предоставлять полную информацию по заключению, изменению и расторжению договоров страхования, а также по убыткам в рамках этих



договоров в Бюро страховых историй», - передает пресс-служба РСА заявление президента Всероссийского союза страховщиков Игоря Юргенса.

Однако передача информации в систему по заключенным до 1 августа договорам невозможна, так как все страховые компании вели разную статистику, предупреждает Юргенс. Поэтому полноценная информация о клиентах будет сформирована только через 2-3 года. Как он пояснил корреспонденту Autonews.ru, если водитель в предыдущие периоды был аккуратен, то компании будет проще просчитать возможную убыточность. «Безубыточным водителям страховщики смогут предложить более справедливые тарифы, исходя из политики компании», - добавил президент Всероссийского союза страховщиков.

Представители страховых компаний отмечают, что нововведение окажет положительное влияние на рынок. Неаккуратным автомобилистам будет бессмысленно искать лучшие предложения среди страховых компаний в надежде сэкономить. «Все смогут видеть страховую историю клиента и определять тариф исходя из качества вождения или в принципе отказать в страховании. Сейчас мы делаем это только со своими

клиентами, которые страхуются у нас не первый год. А единая база даст возможность делать это со всеми, у кого уже есть опыт страхования по каско», - отметил заместитель начальника управления розничного страхования СПАО «РЕСО-Гарантия» Никита Ситников.

Нововведение также поможет страховщикам привлечь новых клиентов. По мнению автоюриста ИД «За рулем» Сергея Смирнова, автовладельцев могут ждать скидки вплоть до 40%: «Плохие клиенты, скорее всего, откажутся от подорожавшей страховки, что, в свою очередь, уменьшит расходы страховых компаний. Это нормальная мировая практика».

По данным РСА, в первом полугодии количество автомобилистов, которые воспользовались понижающим коэффициентом по ОСАГО, возросло на 6,3% (до 37,62 млн). Для сравнения, за аналогичный период в 2014 году полис со скидкой приобрели 35,39 млн человек.

Источник: [www.autonews.ru](http://www.autonews.ru)

Опубликовано: 4 августа 2015 • 10:25

URL: [www.autonews.ru/autobusiness/news/1808513](http://www.autonews.ru/autobusiness/news/1808513)



# Lada Granta

и еще 7 битопливных автомобилей из России



АвтоВАЗ выпустит ограниченную серию такси Laurus, работающих на сжатом природном газе (CNG). Готова к сертификации и еще одна газовая модель – Granta. По словам представителей завода, «Гранта» на метане будет стоить на 20% дороже обычной бензиновой машины, но разница должна окупиться после 45 000 км пробега. Газовые баллоны на «Гранте» устанавливаются в нишу для запасного колеса и при их помощи запас хода автомобиля увеличивается до 1000 километров.

Всплеск интереса к газовой теме вызван правительственной поддержкой и намерением «Газпрома» развивать сеть автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). В СССР эксперименты с газомоторным топливом начались еще в конце 30-х годов прошлого века. Некоторые автомобили и грузовики, работающие на сжатом или сжиженном газе, даже выпускались серийно.

Сейчас сжатый природный газ считается более перспективным видом топлива, чем сжиженная пропан-бутановая смесь. Он дешевле, экологичнее и подходит для стран с холодным климатом. Однако перевод на метан пока дорогой и требует установки громоздких баллонов, выдерживающих давление в 200 атмосфер. Кроме того, сеть заправочных станций АГНКС, которую активно начали строить в советское время, по-прежнему развита слабо. Это главным образом и сдерживает переход автомобилей и коммерческого транспорта на метан, тогда как пропан-бутановых заправок в России существенно больше.



## • ГАЗ

Первые эксперименты с газовыми такси начал Горьковский автозавод. С 1977 года и вплоть до начала 90-х он выпускал небольшими партиями «Волги» 24-07 и 24-17, работающие на сжиженном газе. Внешне такие такси ничем не отличались от обычных за исключением дополнительного лючка на заднем левом крыле. Машины были двухтопливными, а из соображений безопасности по территории таксопарка они двигались на бензиновом ходу и переключались на газ уже за пределами парка.



## • АвтоВАЗ

АвтоВАЗ работал над газовыми автомобилями с конца 1990-х. На Московском автосалоне компания в 2008 году показала версию Priora CNG, работающую на метане: баллоны располагались в подполье багажника. Помимо двухтопливной машины разрабатывалась версия газовой «Приоры» с увеличенным объемом баллонов и уменьшенным до 15 литров бензобаком. Первая газовая Lada должна была пойти в производство в 2012 году, однако этого не произошло из-за низкого интереса к машине.



## • УАЗ

Ульяновский завод начал выпуск газовых версий своих внедорожников в конце 2010 года. Такая опция стоила 30 тыс. рублей и предлагалась как для модели Patriot, так и для грузовичков «Карго» и 39094 «Фермер». Запаса пропан-бутана в баллонах в зависимости от модели хватало на 320-500 км пробега. Все работающие на пропан-бутановой смеси УАЗы оснащались мотором 4091 мощностью 112 л.с. и итальянским газобаллонным оборудованием Lovato. Главным преимуществом установки ГБО на УАЗе было сохранение гарантии на автомобиль. Но газовые внедорожники пользовались ограниченным спросом и спустя три года их выпуск был прекращен.



## • Ё-мобиль

Амбициозный проект доступного кроссовера задумывался как гибрид последовательного типа. Роторно-лопастной мотор, который позже заменили на обычный бензиновый двигатель, не был связан с колесами напрямую. Он вырабатывал электроэнергию, которая питала тяговые электромоторы, по одному на каждой оси. Помимо бензина, ДВС мог работать на метане – его запас хранился под полом багажника в легких композитных баллонах шведского производства. Запаса газа и бензина должно было хватить на 1100 км пробега.



**Коммерческий транспорт**

**• ГАЗ**

Горьковский автозавод стал первым российским предприятием, начавшим серийное производство битопливных автомобилей. В 2010 он запустил в серию «ГАЗель Бизнес» на сжиженном газе (LPG), а спустя три года появилась версия на сжатом газе (CNG). В августе ГАЗ представит серийную «ГАЗель NEXT» LPG, а машина с мотором, работающим на сжатом газе, появится в конце 2016 года. Кроме того, завод работает и над газовым среднетоннажником «ГАЗон NEXT».



**• BAW**

Ульяновский завод «БАУ-РУС Мотор Корпорэйшн», занимающийся сборкой китайских грузовиков BAW, в начале 2015 года запустил в серию малотоннажник 33462 с российским мотором УМЗ, работающим на сжиженном газе. Использование российского силового агрегата позволило значительно снизить цену на машину. Газ в качестве топлива позволил не только сэкономить на заправке: новый грузовик соответствует экологическим нормам Евро-5, переход на которые в России произойдет с января 2016 года.



**• КамАЗ**

Первый газобаллонный грузовик КамАЗ начал выпускать еще в конце 80-х годов прошлого века и по-прежнему продолжает экспериментировать в этом направлении. В 2013 году при поддержке ОАО «Газпром» и банка ВТБ для команды «КамАЗ-мастер» был построен гоночный грузовик. Машина, созданная для того, чтобы продемонстрировать преимущества природного газа, приняла участие в нескольких ралли-рейдах.

Грузовик с 18,5-литровым мотором работает на газотопливной смеси. Запаса одного только метана в баллонах хватает на 350 километров.

*Фото: АвтоВАЗ, DimaPavlov-UL, сесен05, Группа ГАЗ, «КамАЗ-мастер», BAW*

Источник: Евгений Багдасаров • [www.autonews.ru](http://www.autonews.ru)  
 Опубликовано: 22 июля 2015 • 09:41  
 URL: [www.autonews.ru/autobusiness/news/1807618](http://www.autonews.ru/autobusiness/news/1807618)



[www.wallpapers-fenix.eu](http://www.wallpapers-fenix.eu)

## Запуск Малого кольца железной дороги в 2016 году серьезно повлияет на трафик метро

«Решение транспортных вопросов Москвы возможно только при комплексном подходе», заявил заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. Он отметил, что масштабная программа развития метро, которая реализуется в городе, обусловлена тем, что это самый удобный, быстрый и привычный вид транспорта. «Далеко не в каждом мегаполисе мира можно с окраины приехать в центр за 30 минут. Это огромное достижение Москвы. В 2016 году будет запущено пассажирское движение по Малому кольцу железной дороги, интегрированное в существующую систему метрополитена. Это серьезно повлияет на трафик (объем перевозок. - Ред.) на Кольцевой и радиальных ветках подземки», - рассказал М. Хуснуллин в интервью газете «Вечерняя Москва». На строительстве метро в Москве задействовано 22 тоннелепроходческих комплекса. С начала года они прошли уже 8 км тоннелей. В целом в 2015 году планируется ввести около 30 км линий метро. По словам заммэра, главный эффект, которого удалось добиться в вопросах транспортного развития столицы, заключается в том, что ситуация не ухудшилась, хотя в Москве прибавляется от 200 до 300 тысяч автомобилей в год. «Мы подошли к решению транспортной проблемы комплексно. Наряду с программами развития обществен-

ного транспорта, были приняты меры, дающие быстрый эффект: выделение полос для общественного транспорта, ограничение парковочного пространства, начало строительства вылетных магистралей. Если бы не принятые меры, к 2013-2014 году в столице мог бы произойти транспортный коллапс: в часы пик в пробках находились бы от 30 до 70% всей территории города. Мы этого не допустили», - подчеркнул М. Хуснуллин.



Источник: www.stroi.mos.ru

Опубликовано: 15 июля 2015 • 10:56

URL: <http://stroi.mos.ru/news/zapusk-malogo-kolca-zheleznoi-dorogi-v-2016-godu-serezno-povliyaet-na-trafik-metro-husnullin>

## За 5 лет в Москве построили около 400 км дорог

«Почти 400 км новых дорог и 112 различных транспортных сооружений построено в Москве за последние пять лет», сообщил заместитель мэра по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. «За это время мы практически на 10% увеличили объемы дорожного строительства», - рассказал М. Хуснуллин в интервью телеканалу «Москва-24». Он отметил, что в это году также будет сдан ряд знаковых дорожных объектов. «В числе крупных дорожных объектов, которые мы в этом году достроим, хотел бы назвать развязку на Ленинском проспекте. Сегодня по новой эстакаде на ней уже запущено движение, а до конца года развязка будет сдана в эксплуатацию полностью», - подчеркнул М. Хуснуллин. По его словам, также будут завершены работы на развязке «Можайское шоссе-МКАД». «Кроме этого будет закончена реконструкция шоссе Энтузиастов и еще целый ряд

может быть не таких масштабных, но не менее значимых проектов. Где-то и участок дороги в сто или триста метров может существенно улучшить транспортную ситуацию», - уточнил заммэра. М. Хуснуллин добавил, что всего по итогам 2015 года будет сдано около 90 километров дорог. Напомним, что на stroi.mos.ru также представлены карты реконструкции Волгоградского и Рязанского проспектов, шоссе Энтузиастов, Волоколамского, Ленинградского, Можайского, Варшавского, Каширского, Щелковского, Ярославского, Калужского и Дмитровского шоссе. На портале Стройкомплекса также можно ознакомиться с картой строительства и реконструкции 114 дорожно-транспортных объектов в 2014-2016 годах. Цвет объекта, отмеченного на карте, позволяет определить, из каких источников финансируется дорожная стройка - из городского бюджета или на средства инвесторов.

Источник: www.stroi.mos.ru

Опубликовано: 11 августа 2015 • 13:05

URL: <http://stroi.mos.ru/news/za-5-let-v-moskve-postroili-okolo-400-km-dorog-husnullin>

## Четыре транспортные развязки на МКАД будут открыты до конца года

«Реконструкция четырех транспортных развязок на МКАД завершится до конца 2015 года», сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. «Мы планируем до конца года запустить движение по развязкам на пересечении МКАД с крупными вылетными магистралями столицы - Ленинским и Рязанским проспектами, с Каширским и Можайским шоссе», - сказал М. Хуснуллин.

Глава Стройкомплекса отметил, что с 2011 года в столице реконструированы транспортные развязки на пересечении Московской кольцевой автодороги с магистралью Вешняки-Люберцы, Ленинградским шоссе, Волгоградским и Мичуринским проспектами, а также на пересечении МКАД с Дмитровским шоссе, на улице Подоль-

ских Курсантов, эстакады-съезды с улицы Маршала Жукова, Молодогвардейская и Бусиновская развязки. «С учетом тех развязок, что откроются до конца года, за пятилетку (2011-2015 годы) в столице будет введено 14 новых крупнейших транспортных объектов. Каждая такая развязка увеличивает пропускную способность на участке на 20-30%», - подчеркнул М. Хуснуллин. Напомним, на портале Стройкомплекса представлены 3D-модели реконструируемых развязок клеверного типа на пересечении МКАД с радиальными магистралями столицы. Все «клеверные листья» в Москве модернизируются в развязки с направленными съездами в виде тоннелей и эстакад, которые эффективнее справляются с большими транспортными потоками.

Источник: www.stroi.mos.ru

Опубликовано: 30 июля 2015 • 14:14

URL: <http://stroi.mos.ru/news/chetyre-transportnye-razvyazki-na-mkad-budut-otkryty-do-konca-goda-husnullin>



Развязка с Ленинградским шоссе



Развязка с Рязанским проспектом



Развязка с улицей Подольских Курсантов



Развязка с Мичуринским проспектом

Фото с сайта: www.sdelanounas.ru

## За счет чего в кризисном 2015 году будет построено от 88 до 90 млн кв. м жилья

На открытой дискуссии «Ипотечное кредитование жилищного строительства: взгляд в будущее», которая состоялась в рамках недавнего III Всероссийского совещания по развитию жилищного строительства, генеральный директор Института развития строительной отрасли Кирилл ХОЛОПИК представил по-настоящему уникальную работу. На основании анализа текущей статистики в ней дается вполне обоснованный прогноз развития жилищной отрасли.

С помощью электронных методов специалистами института проанализировано более 11 тыс. проектных деклараций застройщиков. Все сведения из проектных деклараций внесены в единую базу данных, что позволило автоматизировать подсчет сводных показателей текущего жилищного строительства.



— Мы сделали специальный портал по новостройкам, где оцифрованы все проектные декларации всех застройщиков Российской Федерации, — рассказал Кирилл Вадимович. — Сегодня база данных составляет 10 400 строящихся многоквартирных жилых домов и 1 150 блокированных жилых домов. В этих домах насчитывается 1 млн 600 тыс. квартир, 1 650 жилых комплексов, которые строят 500 групп компаний и 3 200 застройщиков.

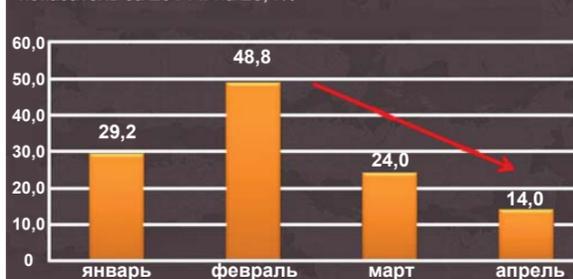
затель 2014 года на 28,4%. При этом из диаграммы видно, что цифры, к сожалению, стремятся вниз. Самый большой рост был в феврале: 48,8%. Но уже в апреле по сравнению с прошлым годом рост составил лишь 14%.

### Основные показатели базы



### Росстат: ввод жилья в 2015 году

За первые 4 месяца 2015 г. введено в эксплуатацию 23,4 млн. кв. метров жилья, что превышает аналогичный показатель за 2014 г. на 28,4%



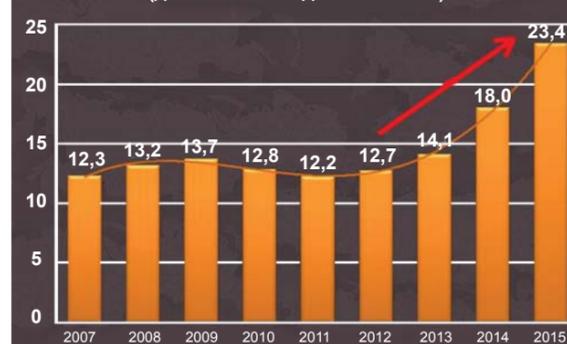
Согласно официальным данным Росстата, в первые месяцы 2015 года налицо динамика существенного роста жилищного строительства в январе-апреле по сравнению с аналогичными показателями предыдущих лет начиная с 2007 года.

За четыре месяца нынешнего года сдано 23,4 млн кв. м жилья, что превышает аналогичный пока-

Из анализа, проведенного специалистами Института развития жилищной отрасли, следует, что во II квартале 2015 года застройщики планируют сдать 11 658 772 кв. м, в III квартале — 9 650 931 кв. м, в IV квартале — 20 167 780 кв. м жилья. С учетом данных Росстата по первому кварталу (9 035 100 кв. м), можно ожидать, что застройщики в этом году введут 50 512 583 кв. м жилья. А если исходить из того, что соотношение объема ввода жилья застройщиками и населением в 2015 году сохранится на уровне прошлого года (57,3% / 42,7%), то планируемый итоговый объем ввода жилья должен составить 88 124 853 кв. м, что превысит показатель 2014 года на 5,35%.

— В прошлом году объем малоэтажного строительства населением составил 42,7%, — напомнил Кирилл Холопик. — А за первые четыре месяца этого года, по данным Росстата, более 50% жилья введено населением. И если данная пропорция будет сохраняться, в этом случае по итогам 2015 года будет введено еще больше жилья — свыше 90 млн кв.м.

### Росстат: ввод жилья за янв - апр (млн.кв.м.) (динамика по годам 2007-2015)



— Нам удалось ранжировать всех застройщиков по иерархии согласно объемам текущего жилищного строительства на основании проектных деклараций, — отметил директор института. — И выяснилось, что несомненным лидером по объемам текущего строительства является группа «ЛСР», на втором месте идет еще одна Санкт-Петербургская компания — холдинг Setl Group, а известные московские компании «СУ-155» и «Мортон» занимают только третье и четвертое места. Вообще, в ТОП-10 крупнейших застройщиков целых семь компаний представляют город на Неве.

### Прогноз ввода жилья застройщиками (м2)

I кв. 2015 - <b>9 035 100</b> (данные Росстата)
II кв. 2015 - <b>11 658 772</b> (по проектным декларациям)
III кв. 2015 - <b>9 650 931</b> (по проектным декларациям)
IV кв. 2015 - <b>20 167 780</b> (по проектным декларациям)
<b>Итого прогноз 2015 год - 50 512 583</b>
Ожидаем рост - <b>5,35%</b> по отношению к 2014 году (47 948 300)
Соотношение 2015 года ввода жилья застройщиками/население - 57,3%/42,7%
Прогноз ввода 2015 года - <b>88 124 853</b>

При этом руководитель исследовательского коллектива отметил еще одну тенденцию: Санкт-Петербургские компании активно работают на рынке Москвы и Московской области, а вот москвичи, за исключением той же «СУ-155», почти не работают на рынке Санкт-Петербурга. К слову, «СУ-155» — один из лидеров по охвату регионов (14 субъектов Федерации), а на первом месте здесь находится «Желдорипотека», работающая в 15 регионах.

Следующая диаграмма касается динамики продаж. Согласно данным Росреестра, в прошлом году достигнут впечатляющий рост продаж жилья — на 39%. А вот данные за первый квартал нынешнего, увы, фиксируют падение на 13,4%. Причина проста — кризис.



Важный показатель — доля договоров долевого участия (ДДУ) с кредитными обязательствами.

— В разговорах с застройщиками мы часто слышим, что 40—50% привлеченных средств составляет ипотека, — говорит Кирилл Холопик. — Однако данные Росстата показывают, что в прошлом году ипотека была задействована только в 25,4% договоров долевого участия, а в нынешнем году, в связи с кризисом, наблюдается снижение до 17,5%.

А теперь о самом грустном, об объемах задела — то есть о начатых строительством объектах. От величины этого показателя зависит благополучие не только строительной отрасли, но и, без преувеличений, всей экономики страны. Из данных аналитиков

### Застройщики жилья ТОП-10

№	м2	Объекты	Застройщик	Регионы застройки
1	2 250 761	135	Группа ЛСР, Санкт-Петербург	Москва, Санкт-Петербург, Московская, Свердловская обл.
2	1 972 788	105	Холдинг Setl Group, Санкт-Петербург	Санкт-Петербург, Ленинградская, Каланинская обл.
3	1 863 126	137	ГК СУ-155, Москва	Московская, Омская, Ленинградская, Нижегородская, Калужская, Волгоградская, Тульская, Тверская, Ярославская, Калининградская, Владимирская, Костромская, Ивановская, Санкт-Петербург
4	1 373 286	68	ГК Мортон, Москва	Москва, Московская обл.
5	992 545	66	ГК АБСОЛЮТ, Москва	Москва, респ. Башкортостан
6	992 004	25	Полис Групп, Санкт-Петербург	Санкт-Петербург, Ленинградская обл.
7	984 125	36	Дальпитерстрой	Санкт-Петербург, Ленинградская обл.
8	940 619	35	Лидер Групп, Санкт-Петербург	Санкт-Петербург, Ленинградская, Моск. обл.
9	836 846	31	ГК ЦДС, Санкт-Петербург	Санкт-Петербург, Ленинградская обл.
10	808 415	21	ГК Эталон, Санкт-Петербург	Москва, Московская обл., Санкт-Петербург

следует, что задел на следующий год достаточно большой — около 40 млн «квадратов». Задел же на 2016-й год гораздо меньше: порядка 15 млн. А на 2017-й — совсем небольшой: около 5 млн, и, что самое неприятное, он практически не растет.



Исследование, проведенное специалистами Института развития жилищной отрасли, позволяет узнать очень многое. Например, сколько квартир строится в России в возводимом доме в раскладке по годам. Больше всего квартир будут строить в 2017 году.

А еще на основании анализа специалистов института можно выяснить, какова средняя площадь вводимого дома. И, кстати, она растет: в 2017 году будут сдаваться самые большие дома.



Согласно исследованию, в возводимых домах увеличивается количество этажей. И вновь самые большие показатели будут достигнуты в 2017 году. Что ж, хоть в чем-то можно порадоваться за этот год: домов построим мало, зато больших и высоких...

Следующая диаграмма отражает рост стоимости одного квадратного метра строящегося в Российской Федерации жилья. По прогнозам специалистов, после небольшого затишья в IV квартале нынешнего и в следующем году, цена пойдет вверх, причем весьма существенно. И эта тенденция будет устойчивой, считают аналитики.

О многом заставляет задуматься диаграмма, отражающая соотношение материалов, применяемых для возведения стен. Здесь на первом месте располагается монолит, на втором — кирпич, на третьем — их смешанный вариант. А вот время панелей, похоже, безвозвратно ушло. И, честно говоря, не очень-то и жаль.



Отдельная диаграмма иллюстрирует развитие в России высотного жилого строительства.

— Мы видим, что самый большой дом, который строится в России, — 58-этажный, — комментирует Кирилл Холопик. — Немногие компании строят жилые дома выше 30 этажей. И вообще, высотные дома строят совсем в не большом количестве регионов: Москва, Екатеринбург, Красноярск, Новосибирск.

А самые большие дома в России сегодня строятся в Санкт-Петербурге и области, Москве и обла-



сти, а также в Воронеже. Что ж, будущим жильцам воронежского ЖК «Ботанический сад» будет чем гордиться.

Подводя итоги, можно с уверенностью заявить, что специалисты Института развития жилищной отрасли подготовили по-настоящему эксклюзивное, уникальное исследование, с которым, мы уверены, с интересом ознакомятся не только работающие в отрасли профессионалы, но и все, кто интересуется проблемой жилищного строительства в России.

Застройщик	ЖК	Населенный пункт	Этажей
Капитал групп	Триколор	Москва	58
ДОН-СТРОЙ	Долина Сетунь	Москва	39
Атомстройкомплекс	Олимпийский	Екатеренбург	37
Московский городской центр продажи недвижимости	Кристалл	Москва	34
Диалектика	Штерн Хауз	Красноярск	33
ГК ГРАС	Утесов	Москва	31
ГК КомСтрин		Красногорск, Моск. обл.	30
Группа Синара	Крылов	Екатеренбург	30
Концерн КРОСТ	UNION PARK	Москва	30
БРИК	Парадиз	Новосибирск	30

— Эта экономическая и по-настоящему научная работа дает нам математическое и статистическое понимание того, что с нами происходит, — заявил на III Всероссийском совещании по развитию жилищного строительства Леонид Казинец, председатель Совета директоров корпорации «Баркли», президент Ассоциации «Национальное объединение застройщиков жилья», и добавил: — Такого серьезного анализа жилищного строительства я не видел.

Что ж, с этим трудно не согласиться.

Застройщик	ЖК	Регион	Квартир
Полис Групп	Юнион	Санкт-Петербург	2048
Выбор	Ботанический сад	Воронежская обл.	1983
ГК СУ-155	-	Санкт-Петербург	1944
ГК Мортон	Парад Планет	Московская обл.	1879
Холдинг SetiGroup	Алые Паруса	Санкт-Петербург	1595
Отделстрой	Новый Оккервиль	Ленинградская обл.	1592
Дальлитерстрой	-	Санкт-Петербург	1564
Капитал групп	Триколор	Москва	1553

Источник: Алексей Андреев • www.rcmm.ru  
 Опубликовано: июль 2015 • 14:14  
 URL: www.rcmm.ru/content/topics/972.html

## Большая часть недвижимости Москвы строится в промзонах и на присоединенных территориях



57% недвижимости, построенной в Москве в 2015 году, находится на территориях развития - в бывших промзонах и в «новой Москве», сообщил на коллегии Стройкомплекса заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. «Одно из самых главных достижений Стройкомплекса заключается в том, что мы поменяли географию строек. 57 процентов недвижимости, построенной в этом году, пришлись на промзоны и Троицкий и Новомосковский округа», - сказал М. Хуснуллин. По словам заммэра, с начала года в столице построено почти 4,7 млн квадратных метров недвижимости. Из них 2 млн «квадратов» составило жилье. Всего в 2015 году планируется сдать в эксплуатацию порядка 9 млн квадратных метров недвижимости.

Источник: Алена Терновая собственный корреспондент • www.stroi.mos.ru  
 Опубликовано: 8 августа 2015 • 13:04

URL: www.stroi.mos.ru/news/bolshaya-chast-nedvizhimosti-moskvy-stroitsya-v-promzonah-i-na-prisoedinennyh-territoriyah

## Иран после снятия санкций хочет максимизировать экспорт нефти в Европу

Тегеран постарается максимизировать экспорт нефти в Европу и восстановить долю на европейском рынке в размере от 42 до 43 процентов, которая была до введения санкций, заявил директор по международным связям иранской национальной нефтяной компании NIOC Мохсен Камсари.

© Fotolia/ Borna\_Mir



Директор по международным связям иранской национальной нефтяной компании NIOC Мохсен Камсари заявил, что Иран постарается после снятия санкций максимизировать экспорт нефти, а также восстановить свою долю на европейском рынке в размере 42% — 43%, передает агентство Shana.

«Мы постараемся максимизировать экспорт нашей нефти в Европу и восстановить долю на европейском рынке в размере от 42 до 43 процентов, которая была до введения санкций», — сказал Камсари.

В середине мая Камсари заявил, что Иран готов немедленно начать поставки сырой нефти в Европу, как только будут сняты западные санкции. По его словам, новые поставки будут осуществляться по «спотовым сделкам», пока европейские партнеры заканчивают свои годовые контракты.

Во вторник Иран и «шестерка» международных посредников в ночь на 14 июля достигли исторического соглашения об урегулировании многолетней проблемы иранского атома.

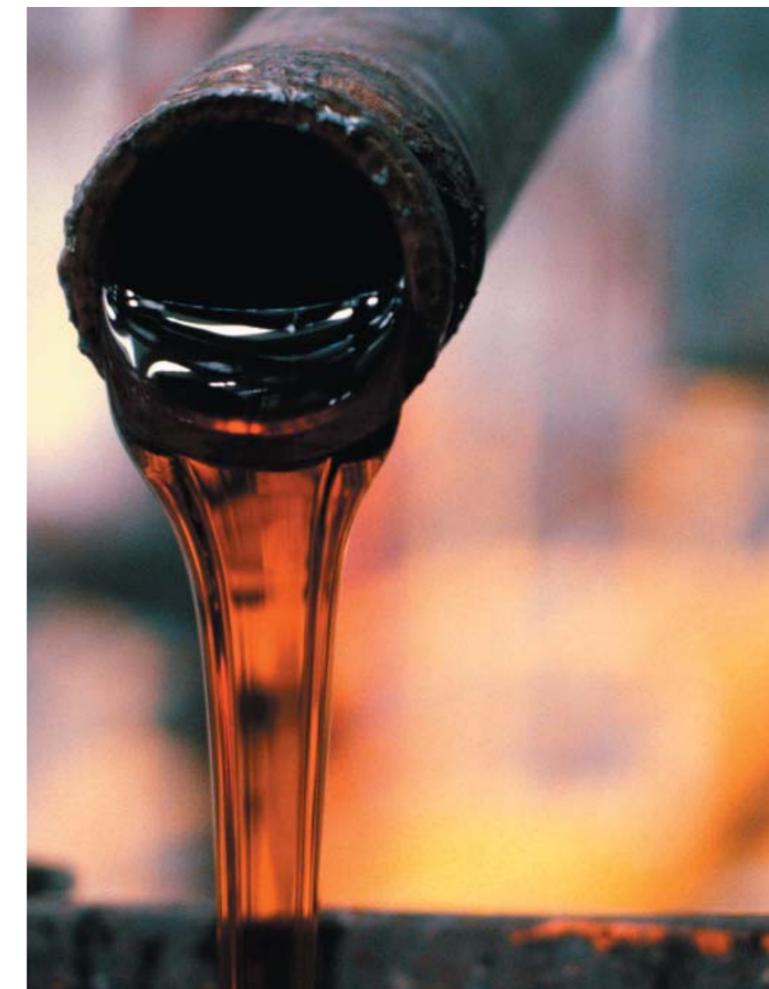
Сложнейшие переговоры завершились принятием совместного всеобъемлющего плана действий, выполнение которого полностью снимет с Ирана введенные ранее экономические и финансовые санкции со стороны СБ ООН, США и Евросоюза.

Переговоры между сторонами начались более 10 лет назад. После принятия в Женеве в ноябре 2013 года временного совместного плана действий, дискуссии «шестерки» и Ирана проходили в Вене, Монре́, Лозанне и Женеве на протяжении многих раундов, начиная с февраля 2014 года. Завершающий переговорный раунд длился в австрийской столице более 18 дней.

Источник: РИА Новости • www.ria.ru

Опубликовано: 14 июля 2015 • 14:06

URL: [www.ria.ru/economy/20150714/1127875941.html#ixzz3iVs063FJ](http://www.ria.ru/economy/20150714/1127875941.html#ixzz3iVs063FJ)



# В 2015 году было продано в 5 раз больше электромобилей

За первое полугодие 2015 года в Северной Америке, Европе и Китае было продано 176,2 тыс. электромобилей, пишет CleanTechnica.com. Это почти в пять раз больше, чем годом ранее.

Лидером стала Европа, где было реализовано 78,4 тыс. штук. На втором месте – Северная Америка (США и Канада) – 53,4 тыс. штук. На третьем – Китай с показателем 44,4 тыс. шт.

Если говорить о динамике продаж, то самым быстрорастущим оказался рынок Северной Америки – за год он вырос в 5,4 раза с 9,7 тыс. шт. На втором – Европа – объем вырос в 4,9 раза с 16 тыс. штук по итогам I полугодия прошлого года. В Китае рынок увеличился в 4,4 раза с 10 тыс. шт.

Источник: [www.autostat.ru](http://www.autostat.ru)  
Опубликовано: 04 августа 2015  
URL: [www.autostat.ru/news/view/22298](http://www.autostat.ru/news/view/22298)



## «Газпром» к 2020 году полностью переведет автопарк на газомоторное топливо

«Газпром» полностью переведет свой автомобильный парк на использование газа в качестве топлива к 2020 году, заявил председатель совета директоров «Газпрома» Виктор Зубков. Он отдельно подчеркнул, что руководство компании уже ездит на автомобилях на природном газе.

«Транспорт, а его очень большое количество, мы переведем полностью года через три. Думаю, к 2020 году мы полностью переведем. Сейчас у нас переведено около 20%», – сказал г-н Зубков. По его словам, компания выделила в текущем году 6 млрд рублей на закупку специальной техники. «Будем эту цифру каждый (год) выделять для того, чтобы к 2020 году полностью перейти на автомобили, которые будут работать на газомоторном топливе», – заключил глава совета директоров «Газпрома».

Как пишет газета «Коммерсант», Виктор Зубков в течение двух лет до 2014 года был гендиректором специализирован-

ной компании «Газпром газомоторное топливо» и продолжает курировать в монополии развитие этого направления, важность которого в компании всегда подчеркивали. Сейчас у «Газпрома» 205 действующих АГНКС, в ближайшие два года планируется открыть еще 65 станций. В прошлом году «Газпром» продал 404,8 млн кубометров газа в качестве автомобильного топлива, что составляет 0,1% от добычи компании в России.

Автопарк «Газпрома» составляет около 60 тысяч машин. При среднегодовом пробеге 30 тыс. км и норме расхода газа 15 кубометров на 100 км автомобиль потребляет 4,5 тыс. кубометров топлива. Таким образом, перевод всего собственного автотранспорта на газ обеспечит «Газпрому» дополнительный спрос на газ в размере 270 млн кубометров. К 2020 году «Газпром газомоторное топливо» рассчитывает на увеличение объема рынка КПП примерно в 25 раз, до 10,4 млрд кубометров в год. Пока что спрос растет гораздо более скромными темпами – на 5–8% ежегодно.

Источник: [www.autostat.ru](http://www.autostat.ru)  
Опубликовано: 31 июля 2015  
URL: [www.autostat.ru/news/view/22272](http://www.autostat.ru/news/view/22272)

# Десять трендов изменения поведения потребителей на авторынке

По мнению ряда экспертов автобизнеса, опрошенных аналитическим агентством «АВТОСТАТ», на поведение покупателей при выборе автомобиля в достаточной мере влияют нынешний кризис, экономическая нестабильность в стране, общий уровень недоверия и опасений людей.



**1 «Автомобиль – не роскошь»** - покупка автомобиля, как предмета роскоши, а не первой необходимости, ушла на второй план.

**2 «Больше смотрят и меньше покупают»** - покупатели тщательнее собирают информацию о предложениях на рынке, сравнивают и анализируют ее.

**3 «Бренд – не все, цена – вот главное»** - выбирая автомобиль, клиент в большей степени смотрит на действующие ценовые предложения, нежели на марку.

**4 «Хочу ли я? Могу ли я?»** - выбор автомобиля в большинстве случаев происходит не по принципу «что бы мне хотелось», а по принципу «что я могу».

**5 «Утром деньги, вечером – стулья»** - покупатели стараются сократить разрыв во времени между заказом или оплатой автомобиля и его получением, в идеале стараясь выбрать автомобиль со склада.

**6 «В игру вступает стоимость владения»** - при покупке автомобиля, помимо его цены, клиенты теперь чаще учитывают и ряд других факторов. К примеру, немаловажное значение для них имеют будущие эксплуатационные расходы (стоимость владения автомобилем).

**7 «На сервисе тоже экономят»** - в сервисном обслуживании автомобилей на первый план, по оценке экспертов, тоже выходит вопрос цены и финансовые возможности клиента. В настоящее время люди просто не хотят переплачивать за обслуживание у «официалов», когда имеется альтернатива в виде неавторизованного сервиса.

**8 «Клиенты недовольны»** - все большее число клиентов предпочитает обслуживаться в цивилизованных, но неофициальных сервисах, даже несмотря на потерю гарантии.

**9 «Свои «расходники» и «неоригиналы»** - автовладельцы все больше стараются оптимизировать расходы на обслуживание автомобилей. К примеру, еще одним трендом, который особенно усиливается в кризис, следует считать использование ими собственных расходных материалов и запасных частей, с которыми они приезжают к дилерам для прохождения технического обслуживания и ремонта автомобилей.

**10 «Потребительский экстремизм»** - эксперты, опрошенные агентством «АВТОСТАТ», отмечают и тот факт, что при гарантийном обслуживании все чаще имеет место так называемый потребительский экстремизм, т.е. когда любую техническую проблему автовладельцы готовы выдать за гарантийный случай. Например, выросло количество клиентов, пытающихся сделать ремонт за счет гарантии, даже когда это заведомо не гарантийный случай.

Источник: [www.autostat.ru](http://www.autostat.ru)  
Опубликовано: 20 июля 2015  
URL: [www.autostat.ru/news/view/22135](http://www.autostat.ru/news/view/22135)



## НЕЙТРОННЫЙ РЕАКТОР НА КОЛЕСАХ И БРОНИРОВАННЫЙ ПОЖАРНЫЙ

Бегло просмотрев фотографии ярко-красных машин, не спешите перелистывать страницы со словами «А, очередные пожарки!».

Несмотря на то что их окраска и маркировка соответствуют стандартам окраски и обозначения автомобилей специального назначения, это не традиционные пожарные автомобили, а уникальные аварийно-спасательные комплексы, созданные для Министерства обороны.

**Вы рассчитывали увидеть машины в камуфляже?** - спросил генеральный директор производственно-сервисного центра (ПСЦ) компании «Техинком» Андрей Русаков.

- Не увидите: по ГОСТ они и для армии окрашиваются в стандартный красный цвет!». Мы разговариваем в одном из цехов ПСЦ «Техинком» в Твери, где уже много лет выпускают очень интересную технику. В цеху в разной степени готовности стоят высотой в два человеческих роста двенадцатиметровые монстры на шасси КАМАЗ. Называются они АПСБ - 6,0-40/10, или «Автомобиль аварийно-спасательный бронированный, объем цистерны для воды 6000 л, производительность насоса 40 л/сек, высота подъема стрелы краново-манипуляторного устройства 10 м».

**Что дает простое перечисление этих цифр?**

По сути, ничего, поэтому стоит заглянуть под бронированные панели кабины и кузова, чтобы представить, что может этот мобильный комплекс.



Машина с нуля спроектирована конструкторской группой ПСЦ на шасси КАМАЗ-63501 (8x8), оснащенный 12-литровым двигателем 740.50-360 мощностью 360 л.с.

Особенность шасси - усиленная передняя поперечная балка, которая стала силовым узлом крепления механизма управления мощного V-образного плуга-отвала шириной 2,5 м для разбора завалов, обломков технологического оборудования, аварийной техники. Расчищать путь к огню помогает краново-манипуляторная установка, смонтированная на крыше цистерны. Она позволяет оперировать грузом массой до полутора тонн в радиусе 8 м.

С помощью этой КМУ, не выходя из кабины, механик-водитель может снять плуг, поднять его на крышу машины и зафиксировать в транспортном положении. Основную часть шасси занимают стальная цистерна для воды объемом 6000 л и 400-литровый бак для пенного реагента.

«Мы бы с удовольствием использовали более легкий пластик, - говорит Андрей Станиславович, - но большинство российских пожарных частей не похожи на московские или петербургские, и стоит один раз оставить заправленную «бочку» на ночь на сорокаградусном морозе, чтобы лишиться ее. Вообще все, что есть в этой машине, не раз обсуждалось с пожарными и спасателями в разных уголках России. Учитывая самые жесткие условия работы АПСБ, мы проектировали неубиваемую машину, и нам это удалось благодаря помощи настоящих профессионалов!» Для тушения пожара можно использовать как воду, так и пену, для подачи которых в ствол установлен насос производительностью 40 л/сек. Впрочем, мощность насоса позволяет не только тушить пожар, но и крушить стены и обломки зданий. Комплекс мо-

жет использоваться и как насосный автомобиль для подачи воды в обычные рукава, которыми он укомплектован. Отдельный насос предназначен для забора воды из любого открытого источника на расстоянии до 120 м.

Управление всеми агрегатами комплекса осуществляется из трехместной кабины, компоновку которой серьезно изменили. Угол наклона панели приборов приблизили к 90°, высвободив дополнительное место для водителя, одетого в защитный костюм. Большая часть передней панели кабины отдана под органы управления отвалом, насосами, стволом и КМУ. Отдельно установлен монитор, на который выводится изображение с восьми (!) телевизионных камер, контролирующих обстановку вокруг машины. Комплекс АПСБ полностью бронирован по классу 5, что надежно защищает экипаж и оборудование, при этом двери кабины блокируются изнутри. Такие требования безопасности продиктованы предназначением комплек-



са - работа в условиях тяжелых ЧП на стартовых позициях, в воинских частях, в том числе на артиллерийских складах под градом разлетающихся осколков, снарядов и мин.

Автоцистерны пожарные с лестницей АЦЛ-3-40-17 и АЦЛ-4-40-22 на шасси КАМАЗ-43118 (6x6) - комбинированные машины, предназначенные для оперативного тушения локальных пожаров до прибытия основных сил. Используя собственный запас воды (3,0 или 4,0 куб. м) и пенного реагента (190 л или 220 л), расчет из трех человек может самостоятельно бороться с огнем в зданиях высотой до шести этажей.

В портфеле заказов ПСЦ «Техинком» - специальные автомобили не только для Министерства обороны. Самая, пожалуй, интересная конструкция последних лет разрабатывалась в Твери в рамках подготовки к Олимпийским играм 2014 года в Сочи. Называется она «Мобильный радиометрический досмотровый комплекс Шток-МНК». Сначала о том, что он может, а потом о том, как он это делает.

Просматривая содержимое 100 автомобилей в час, досмотровый комплекс может найти стальную деталь размером 1 мм. Даже если предположить, что в природе существует фургон с 250-миллиметровыми стальными стенками, то и за ними комплекс легко распознает стальную коробку размером 200x100x100 мм! Без труда сканер «увидит» за такой «броней» и пластиковый контейнер 300x100x100 мм. Но это еще не все: комплекс дистанционно определяет наличие и тип взрывчатых и наркотических веществ. Направленный

пучок нейтронов выбивает атомы вещества, которые мгновенно исследуют дистанционный спектрометр и газоанализатор. Через секунду перед оператором лежит распечатка полного химического состава вещества, к которому никто не прикасался. Фантастика!

Базой для уникального комплекса служит автомобиль специальный досмотровый АСД на шасси КАМАЗ-65201 (8x4), оснащенный 360-сильным двигателем и 10-ступенчатой МКП. Базовый мотор служит только для переездов комплекса, на рабочей площадке все оборудование питается от автономного дизель-генератора, установленного на раме.

Внешне машина похожа на большой серебристый рефрижератор, но вот она прибывает на площадку, и на глазах начинается настоящее представление. Одно нажатие кнопки, и гидравлика разворачивает уложенный внутри кузова П-образный портал (на профессиональном языке «пенал»), в котором смонтированы приемники гамма-излучения, источник установлен на задней поперечине рамы. Оставив рассмотрение подробностей работы бетатрона, расскажем, как работает комплекс.

Обзор автомобилей может проводиться в четырех режимах: двух- или одностороннее сканирование подвижного или неподвижного объекта с применением одного или нескольких методов контроля. Все данные проведенного досмотра выводятся на мониторы АРМ и записываются на жесткий диск. Практически процедура выглядит так: водителя контролируемого автомобиля с



личными и путевыми документами приглашают в пультовой модуль, где он сам наблюдает за всем процессом досмотра. На экране видны мельчайшие детали конструкции и груза, и если вопросы у контролеров не возникают, он выходит на свежий воздух с отметкой о досмотре. В таком режиме комплекс проверяет до 25 автопоездов в час. Но можно поступать и наоборот - досмотровый комплекс может двигаться вдоль стоящих автомобилей, причем в этом случае скорость досмотра возрастает в четыре раза - до 100 автомобилей в час. Самое интересное, что при этом АСД может двигаться вдоль колонны со скоростью до 20 км/час без участия водителя! Базовый автомобиль оборудован системой управления, которая позволяет ему двигаться в автоматическом режиме, а водитель в это время может исполнять обязанности контролера.

«Проектирование и выпуск комплексов АСД были для нас важным этапом работы по созданию специальной техники, - поясняет Андрей Русаков. - Наши конструкторы разработали такие оригинальные узлы, как гидравлическая система разворачивания «пенала», пультовой модуль, модуль УЗН. Результатом совместной работы ПСЦ «Техинком», ГТУ МИРЭА, десятка других российских компаний стал комплекс, не имеющий мировых аналогов. Результаты работы первых двух машин были высоко оценены специальными службами России, и сейчас принимается решение о выпуске модернизированной серии».

Собственно, о серьезной модернизации речь не идет. Дело в том, что первые комплексы АСД с полной массой 34 т вышли за рамки допуска техники на дороги общего пользования, и теперь в Твери завершается разработка конструкции, облегченной сразу на 4 т. Одновременно с этой работой возникают и новые идеи использования

досмотровых комплексов муниципальными службами. Одна из них - проверка транспорта, доставляющего оборудование, продукты питания, различные сборные конструкции в места массовых скоплений горожан. Возможно, для этих целей потребуются какие-то специальные версии комплексов, но в Твери готовы собственными силами спроектировать и выпустить специальную технику любой сложности.

В наше время стало хорошим тоном рассуждать о нанотехнологиях и инновациях, тем и ограничивая свое участие во внедрении этих самых инноваций. ПСЦ «ТЕХИНКОМ» - одно из немногих отечественных предприятий, где об инновациях не рассуждают, а внедряют инновационные разработки в серийное производство. Аналогов в мире нет. Тверская машина «Мобильный радиометрический досмотровый комплекс Шток-МНК» - это то, чем может гордиться вся страна.

*Леонид Круглов*



## ОТКУДА БЕРЕТСЯ НА РЫНКЕ АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕХНИКА «ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ»?

Лишь когда привычное течение жизни в стране нарушается разрушительными происшествиями, мы вспоминаем о существовании такого ведомства, как Росрезерв. Федеральное агентство по государственным резервам (Росрезерв) основано в 1931 году. Тогда ведомство, хранящее запасы основных продуктов, товаров и техники называлось Комитетом резервов при Совете Труда и Обороне.

Стране нужно хранить запас всего необходимого, состав и количество необходимого определяют специальные нормативы. Если при войне или катаклизме промышленность своевременно перестроится на выпуск необходимой продукции, то резервов хватит на обеспечение всего населения России в течение, по меньшей мере, 90 суток.

Базы хранения, или, как говорят профессионалы, комбинаты Росрезерва создавались в период Холодной войны. Они проектировались как неустойчивые системы и должны были выдержать не только землетрясения и наводнения, но и ядерный удар, поэтому они располагаются в стороне от населенных пунктов.

Что же хранится в запрятанных под землей секретных комбинатах? Во-первых, провизия: тушенка, масло, крупы, консервы. Во-вторых, медикаменты, сырье, техника... Даже горючее и нефтепродукты хранятся не только в привычных цистернах на поверхности, но и в шахтных выработках.

Одной из наиболее ярких операций Росрезерва стала ликвидация последствий наводнения 2013 года на Дальнем Востоке. Стройматериалы, продукты, предметы первой необходимости поступали из хранилищ Росрезерва, расположенных во всех федеральных округах.

Большинство складов расположено именно в старых соляных и гипсовых шахтах. Требования к условиям хранения строги: постоянная температура и влажность, камеры постоянно вентилируются. Когда срок хранения товаров в Росрезерве истекает и они поступают в продажу, при отгрузке прилагаются сопроводительные документы, подтверждающие соблюдение условий хранения того или иного вида продукции.

Что касается автотехники, то минимальный срок ее консервации составляет 5 лет. Это так называемая техника «двойного назначения», то есть ее можно использовать как в целях обеспечения потребностей граждан и экономики страны, так и в интересах обороны и безопасности государства. Приведем



некоторые технические детали, позволяющие судить о надежности хранения.

В первую очередь уделяют внимание таким узлам автомобиля, как система питания, цилиндры двигателя, коробка передач и кривошипно-шатунный механизм. В них обычное моторное масло заменяют на консервационное (с присадкой-ингибитором).

Все неокрашенные механические поверхности обрабатываются солидолом. Окрашенные поверхности проверяют на предмет целостности слоя краски.

Глушитель и воздухозаборники оборачиваются парафинированной бумагой. Двигатель закрывают брезентом или иным непромокаемым материалом для защиты от пыли и влаги. Топливные баки во время консервации заправляются полностью.

Автомобиль хранится на подставках с разгруженными рессорами, чтобы его вес не давил на них в течение срока консервации. При этом шины обрабатываются изнутри тальком для лучшей сохранности.

В течение всего срока хранения техники в Росрезерве регулярно проводится ряд проверок: каждый месяц проводится наружный осмотр, два раза в год – зарядка аккумуляторных батарей, смазка и заправка, после года консервации – проверка всех систем автомобиля при работающем двигателе. После большой ежегодной проверки технику вновь консервируют.

При расконсервации автомобиля проводится полная проверка всех систем и приборов, в том числе в ходе тестового пробега на 20-25 км.

Легко видеть, что при такой основательной обработке и проверке автотехника действительно остается новой по истечении срока консервации.

### СПРАВКА

Росрезерв на постоянной основе проводит распродажу запасов, у которых истек установленный срок хранения. Они поступают на свободный рынок по дисконтированным ценам и вызывают большой ажиотаж среди предпринимателей, особенно в кризисные годы. Больше всего реализуется КАМАЗов, УАЗов, тракторов и пожарной техники через аттестованных поставщиков, в том числе через АО «МРО «ТЕХИНКОМ».

Автор: Никита Андреев

URL: [http://rosreserv.ru/Virtualnij\\_muzej/Rosrezerv\\_segodnja/Hranenie](http://rosreserv.ru/Virtualnij_muzej/Rosrezerv_segodnja/Hranenie)



# PALFINGER

ОТКРЫВАЕТ НОВЫЙ ЗАВОД ИНМАН В РОССИИ

23 июля 2015 года состоялась официальная церемония открытия нового завода ИНМАН в городе Ишимбай, Республика Башкортостан. В ходе торжественной церемонии руководство АО «ИНМАН» и концерна PALFINGER при участии высокопоставленных гостей торжественно объявили о вводе в эксплуатацию новых производственных мощностей с объемом выпуска до 2000 кранов-манипуляторов в год.

АО «ИНМАН» - крупнейший в России производитель кранов-манипуляторов и специальной техники для подъема, погрузки и транспортировки грузов. Предприятие было основано в 1992 году группой нефтяных компаний. PALFINGER - производственный концерн, занимающий лидирующие позиции на мировом рынке подъемного оборудования. Основа стратегии компании – развитие производств на территориях присутствия по всему миру. Несколько последних лет ПАЛФИНГЕР целенаправленно реализовывал эту стратегию, включая в свой состав лидеров российского рынка подъемного оборудования.

ИНМАН стал первым предприятием, которое вошло в состав концерна на территории России. Выбор компании был полностью осознанным. ИНМАН занимал значительную долю рынка, не в последнюю очередь благодаря квалифицированному техническому и управленческому персоналу. Кроме того, компания уже обладала хорошо развитой продуктовой линейкой.

В 2013 году концерн приступил к строительству новой современной производственной площадки в г. Ишимбай. В ходе реализации проекта концерн инвестировал более 14 млн. евро в создание новых мощностей АО «ИНМАН», из которых 5 млн. евро было выделено на приобретение современного оборудования и станков. В результате в 2015 году был построен производственный корпус общей площадью 10 000 кв. м.

Административную поддержку проекта оказывало правительство Башкортостана. С его помощью был решен один из самых острых вопросов, связанный со снабжением завода электроэнергией. Недалеко от новой



площадки завода была построена энергоподстанция. Также программой поддержки особых проектов республики Башкортостан были предусмотрены льготы по налогу на прибыль и налогу на имущество. С ростом объемов производства и продаж, будут улучшаться и показатели по отчислениям в бюджет Региона, так как ИНМАН является ведущим налогоплательщиком г. Ишимбай.

Новая производственная площадка рассчитана на 220 человек. В целом на предприятии ИНМАН сейчас работает 530 человек, что на 70 человек больше, чем в прошлом году. Увеличение количества персонала связано, в первую очередь, с ростом объемов производства. На новом предприятии особое внимание уделено комфортным условиям труда. В административных помещениях предусмотрены современные офисы, столовая и раздевалки с душевыми и санузлами. Помимо этого, работников ждут широкие возможности для самореализации и развития - новое оборудование и технологии потребуют от них приобретения более сложных навыков и знаний.

Новый завод, построенный по современным европейским стандартам, позволит не только увеличить объемы производства с 1200 до 2000 единиц, но и существенно повысить технологичность производства. Станут доступны многие технические решения, которые раньше из-за отсутствия высокоточного оборудования невозможно было реализовать. В ближайшей перспективе оригинальный модельный ряд кранов ИНМАН будет сохранен, но спектр выпускаемой продукции будет планомерно расширяться. Объединение накопленного опыта российских и австрийских специалистов позволило запустить в серийное производство новую линейку тросовых кранов-манипуляторов серии «INMAN IT», а так же шарнирно-сочлененных кранов серии «INMAN IM». Данные краны уже выпускаются под брендом PALFINGER.

Сегодня АО «ИНМАН» активно разрабатывает и производит как шарнирно-сочлененные так и тросовые КМУ. С 2015 года предприятие отвечает за весь краноманипуляторный бизнес PALFINGER на территории СНГ, включая железнодорожные системы (производство, импорт, продажи). Текущая политико-экономическая напряженность оказывает негативное влияние на рынок спецтехники, но, в целом, ситуация складывается позитивно для развития локального производства в области машиностроения. Концерн ПАЛФИНГЕР обладает большими производственными активами на территории РФ, что позволяет ему оставаться лидером российского рынка подъемного оборудования.

Источник: [www.palfinger.com](http://www.palfinger.com)  
Опубликовано: 28 июля 2015

URL: [www.palfinger.com/ru/rus/Pressroom/novosti/krani-manipulyatori/2015](http://www.palfinger.com/ru/rus/Pressroom/novosti/krani-manipulyatori/2015)

## «Группа ГАЗ» начинает серийный выпуск модернизированных автобусов ПАЗ

«Группа ГАЗ», входящая в состав одной из крупнейших в России диверсифицированных промышленных групп «Базовый Элемент», начинает массовое производство всех базовых моделей автобусов ПАЗ и их модификаций в обновленном экстерьере.

«Группа ГАЗ» начинает серийное производство модернизированных версий автобусов ПАЗ. В новых моделях серий ПАЗ-3205, ПАЗ-3206, ПАЗ-4234 на смену круглым фарам пришли четыре линзы прожекторного типа. Изогнутый передний бампер не только придает автобусу современный вид, но и улучшает аэродинамику. Увеличенная площадь вентиляционных прорезей обеспечивает необходимый приток воздуха для охлаждения двигателя. Ранее машины с новыми масками и оптикой можно было приобрести с доплатой, поскольку обновленный экстерьер был дополнительной опцией. Теперь автобусы ПАЗ в новом облике доступны для покупателя без удорожания, автобусы в старом экстерьере серийно выпускаться не будут.



Павловский автобусный завод выпускает шесть моделей и более 60 модификаций автобусов малого и среднего

классов различного назначения: для городских и пригородных перевозок, для образовательных и социальных учреждений и др.

Все модификации автобусов ПАЗ отличаются высоким уровнем надежности и безопасности, низкой стоимостью эксплуатации и соответствуют современным стандартам комфорта для водителя и пассажиров. Благодаря этому машины более четверти века остаются самыми востребованными в России и странах СНГ.

Источник: [www.gazgroup.ru](http://www.gazgroup.ru)

Опубликовано: 13 июля 2015

URL: [www.gazgroup.ru/about/news/news/?id=6723](http://www.gazgroup.ru/about/news/news/?id=6723)

## «КАМАЗ» И СКОЛКОВО СОЗДАДУТ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЙ ГРУЗОВИК

Фонд «Сколково» и ПАО «КАМАЗ» (входит в Госкорпорацию Ростех) запускают совместную программу отбора и развития проектов по созданию инновационных технологий для экологически чистых грузовиков и автобусов. Об официальном старте программы «Электрохимия-2015» объявили заместитель генерального директора – директор по развитию ПАО «КАМАЗ» Ирек Гумеров и вице-президент Фонда «Сколково» Николай Грачёв.

Ключевыми тенденциями развития грузового и пассажирского транспорта в мире является разработка беспилотных и экологически чистых транспортных средств. 11 июня 2015 года Фонд «Сколково» и ПАО «КАМАЗ» объявили о начале совместных разработок в части беспилотных транспортных средств. Теперь же в рамках программы «Электрохимия-2015» «КАМАЗ» и Сколково начинают поиск и бизнес-развитие инновационных проектов по хранению энергии и водородным технологиям для создания экономичных и экологически чистых транспортных средств. Задача создания перспективных технологий в этой области будет решаться «КАМАЗом», в том числе, путем внедрения инновационных гибридных и элек-



трических технологий, разработанных российскими стартапами.

Разработки финалистов будут поддержаны грантовым софинансированием от Фонда «Сколково».

Перечень тематик отбора и условия участия в нем представлены на сайте конкурса <http://hydrogen.sk.ru>.

Приём заявок на участие в конкурсном отборе продлится до 1 октября 2015 года. 14 октября 2015 года в Сколково пройдёт международная научно-практическая конференция, на которой будут представлены проекты финалистов. Итоги конкурса «КАМАЗ» и Сколково подведут в середине декабря: технические лидеры «КАМАЗа», эксперты Фонда «Сколково» и представители венчурных фондов назовут победителей программы.

**Ирек Гумеров, заместитель генерального директора – директор по развитию ПАО «КАМАЗ»:**

«Несмотря на то, что у «КАМАЗа» наработан значительный опыт в применении электро- и гибридной тяги для своей перспективной продукции, мы ждём от участников конкурса новых интересных решений в области накопительной энергии. Не секрет, что сегодняшний уровень электрических батарей для автотранспорта недостаточен для их эффективного применения в грузовиках. Надеемся, что конкурс станет драйвером новых разработок в этой области, которые найдут и своё практическое решение в будущем».

**Николай Грачёв, вице-президент, исполнительный директор кластера энергоэффективных технологий Фонда «Сколково»:**

«В России создан хороший научный задел в области электрохимии – накопителей энергии и водородных технологий. Этим занимаются команды разработчиков в НИИ, университетах, частных компаниях. В одном только Сколково имеется порядка 15-17 компаний-участников, которые успешно работают по этому направлению. Одновременно как в России, так и во всём мире, появляется и растёт спрос на эти технологии со стороны рынка, частных инвесторов. Именно поэтому мы в Сколково решили в этом году сделать особый акцент на этом направлении, объявив по нему конкурсный отбор проектов. Мы очень рады, что «КАМАЗ», проявляющий к упомянутым технологиям существенный интерес, изъявил желание не только стать партнёром нашего конкурса, но и сформулировать, в каких конкретно разработках по данному направлению он нуждается».



Источник: [www.kamaz.ru](http://www.kamaz.ru)

Опубликовано: 30 июля 2015

URL: [www.kamaz.ru/press/releases/kamaz\\_i\\_skolkovo\\_sozdadut\\_ekologicheski\\_chisty\\_gruzovik](http://www.kamaz.ru/press/releases/kamaz_i_skolkovo_sozdadut_ekologicheski_chisty_gruzovik)

## КамАЗ рассказал о первом беспилотном грузовике

Компания «КамАЗ» совместно с «ВИСТ Групп» и Cognitive Technologies приступит к первым испытаниям российского грузовика с системой автономного управления. Как сообщает пресс-служба автопроизводителя, тесты начнутся на следующей неделе на закрытом полигоне в подмосковном Ногинске.



Прототип построен на базе серийного КамАЗ-5350. От стандартной модификации модель отличается дополнительным оборудованием, благодаря которому грузовик может передвигаться без участия водителя. Речь идет о радаре, лидаре (активный оптический сенсор), видеокамерах, системах связи и прочей бортовой электронике. Также для грузовика с автопилотом был разработан джойстик для дистанционного управления. Монтаж оборудования на беспилотный КамАЗ завершился в мае этого года.

Серийное производство российского грузовика с автопилотом может начаться не раньше, чем через 2 года, сообщает пресс-служба КамАЗа. «В первых полигонных испытаниях будут заняты два автомобиля: беспилотник на базе серийного грузовика и обычный КамАЗ. Второй, стандартный грузовик, потребует для имитации движения в колонне и других режимов», - передает пресс-служба заявление главного конструктора по инновационным продуктам ОАО «КамАЗ» Сергея Назаренко.

На данном этапе инженеры приступили к разработке ПО, которое позволило бы беспилотному грузовику передвигаться в разных режимах: по заданному маршруту, в колонне и прочее. Также специалисты протестируют систему на возможность управления автомобилем только при помощи видеокамер и датчиков GPS/ГЛОНАСС без задействования радаров и лидара. Во время всех полигонных испытаний в кабине грузовика будет находиться водитель для подстраховки электроники.

Ранее генеральный директор Cognitive Technologies Ольга Ускова сообщила корреспонденту Autonews.ru, что одними лишь грузовиками дело не ограничится: «КамАЗ – один из самых успешных автозаводов, у него высокая степень готовности к внедрению подобных систем. Но это только начало – с нашей системой мы надеемся выйти на международный рынок».

Первичные инвестиции в проект составили 390 млн рублей. Средства были выделены Минобрнауки в рамках федеральной целевой программы. Общий объем средств, необходимых для организации и запуска полноценного серийного производства комплекса, Ускова оценила в 12 млрд руб.,

которые должны поступить в течение ближайших пяти лет. Помимо средств, полученных от Минобрнауки, проект должен поддержать Минпромторг и частные инвесторы. «Мы очень ждем поддержки на государственном уровне. Недавно показывали наши разработки Дмитрию Анатольевичу Медведеву, он обещал оказать содействие», - отметила гендиректор Cognitive Technologies.

Основным преимуществом отечественной системы, по мнению разработчиков, является использование пассивной модели компьютерного зрения – информация считывается только с видеокамер и датчиков. Автопилот распознает автомобили, пешеходов и любые типы препятствий, способен автономно ездить по заданному маршруту и быстро реагировать на изменение дорожной ситуации.

«Мы не ориентируемся на «умную» дорогу с хорошей разметкой и встроенными передатчиками. В перспективе нашу систему можно будет использовать на любых дорогах общего пользования», - говорит Ускова.

Глобальный проект КамАЗа по разработке беспилотных систем управления носит название «Авторобот» - его развивают в трех направлениях: SmartPilot, AirPilot и RoboPilot. Первое заключается в разработке электронных помощников. В том числе, адаптивного круиз-контроля для российских грузовиков. В рамках AirPilot будут созданы автомобили с дистанционным управлением, а RoboPilot подразумевает создание полностью автономной системы управления.

В начале мая власти штата Невада разрешили первому в мире грузовику с автопилотом выезжать на дороги общего пользования, сообщает Deutsche Welle. Daimler Freightliner выдали номерной знак специальной серии (красного цвета со значком бесконечности). Автомобилу был присвоен номер «010». Ранее, напомним, подобные номерные знаки выдавались автопилотам компании Google, которым также разрешили выезжать на дороги.

Без водителя транспортное средство может передвигаться исключительно в пределах Невады – в других штатах подобным автомобилям пока не

разрешают выезжать на дороги общего пользования. Кроме того, в городском потоке за рулем Daimler Freightliner должен находиться человек, уточняет Financial Times. Еще, согласно принятому закону штата Невада, автопилот нельзя активировать на подъезде к месту загрузки/разгрузки транспортного средства. Таким образом, полноценно автопилот сможет функционировать только на скоростных магистралях.

Фото: kamaz.ru



KAMAZ

Источник: Роман Фарботко • www.autonews.ru  
Опубликовано: 4 июня 2015 • 13:01  
URL: www.autonews.ru/com\_trans/news/1806920

## Парк LCV в России вырос с начала года

В России на 30 июня 2015 года емкость парка легких коммерческих автомобилей (LCV) составила 3 408 976 единиц. По данным аналитического агентства «Автостат-инфо», по сравнению с прошлым годом парк таких машин вырос на 1,2% до 3 367 802 единиц.

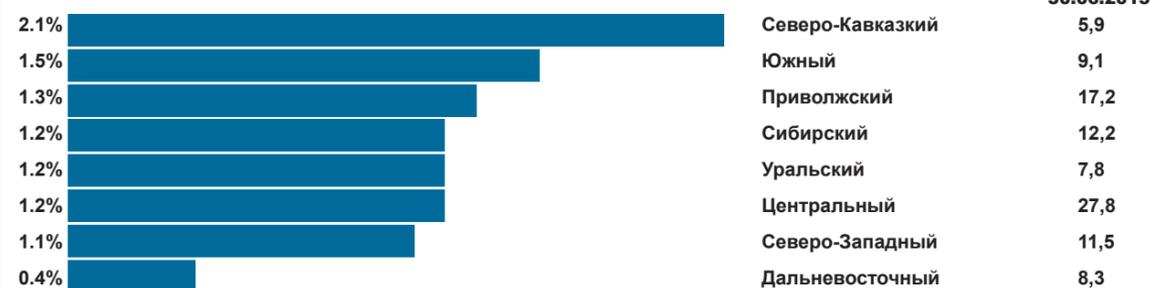
«Анализируя структуру парка LCV можно отметить, что за отчетный период прирост парка отечественных машин составил 1,2%, а иномарок – 1,3%. В количественном выражении рост парка российских LCV составил 24 517 единиц (с 2 121 147 до 2 145 664 авто), а прирост иномарок – 16 657 шт. (с 1 246 655 до 1 263 312 авто)», - говорится в сообщении агентства.

### Парк легких коммерческих автомобилей на 30.06.2015 года в России

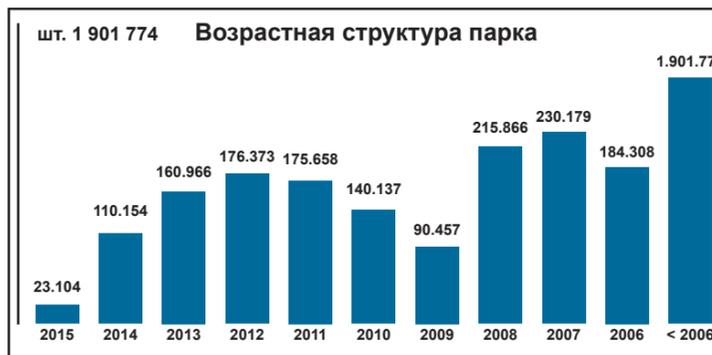
Сравнения парка за 30.06.2015/31.12.2014

	30.06.2015		31.12.2014		Изменение	
	шт.	%	шт.	%	шт.	%
<b>Российские</b>	<b>2.145.664</b>	<b>62,9</b>	<b>2.121.147</b>	<b>63,0</b>	<b>24.517</b>	<b>1,2</b>
<b>Иномарки</b>	<b>1.263.312</b>	<b>37,1</b>	<b>1.246.655</b>	<b>37,0</b>	<b>16.657</b>	<b>1,3</b>
<b>Всего</b>	<b>3.403.976</b>	<b>100,0</b>	<b>3.367.802</b>	<b>100,0</b>	<b>41.174</b>	<b>1,2</b>

Изменения парка за 30.06.2015/31.12.2014



Большую часть российского парка LCV составляют автомобили, произведенные до 2006 года (1 901 774 машин). Отметим, что за отчетный период на 2,1% вырос парк LCV в Северо-Кавказском ФО (доля региона в общем структуре рынка – 5,9%). Наибольшую долю на российском рынке LCV занимает Приволжский регион (17,2%), емкость парка которого выросла за последние полгода на 1,3%.



Напомним, объем российского рынка новых LCV в июне 2015 года составил 9,1 тыс. штук, что на 7% меньше, чем в июне прошлого года. По итогам шести месяцев продажи легких коммерческих автомобилей в России упали на 32,9%. Больше всего автомобилей в прошлом месяце продали российские компании ГАЗ, UAZ и АвтоВАЗ.

Источник: www.autonews.ru  
Опубликовано: 23 июля 2015 • 13:44  
URL: www.autonews.ru/com\_trans/news/1807776

# ГАЗ представил новый «Урал Next»

Группа ГАЗ представила новую модель тяжелого грузовика «Урал Next». Премьера новинки прошла на специализированной выставке «Строительная техника и технологии – 2015» в Москве. Автомобиль дополнил линейку коммерческой техники нового поколения отечественного бренда, в которой уже представлены «ГАЗель Next» и «ГАЗон Next».

«Урал Next» оснащается новой трехместной кабиной с широкими подножками для входа, пневматической подушкой водительского сиденья, новой панелью приборов с монохромным ЖК-дисплеем и бортовым компьютером.

Шасси модели было значительно переработано – архитектуру подвергли 50 изменениям, которые существенно улучшили управляемость грузовика. «Урал Next» получил рулевой механизм RBL интегрального типа со встроенным гидросилителем и полностью пневматическую тормозную систему. В зависимости от модификации, автомобиль может комплектоваться трансмиссией ЯМЗ или ZF.



«Инженеры завода «Урал» применили уникальный опыт создания автомобилей для эксплуатации в экстремальных дорожных условиях, для работы при очень низких температурах и при этом внедрили множество новшеств, сделав автомобиль не только функциональным, но и очень комфортабельным», - заявил на презентации новинки президент Группы ГАЗ Вадим Сорокин.

Максимально допустимая нагрузка на передний мост «Урал Next» была увеличена с 5,3 т до 6,5 т, а грузоподъемность шасси – с 12 до 13 тонн. Базовым мотором для линейки «Урал NEXT» стал

новый дизельный двигатель ЯМЗ-536 мощностью 240, 285, 312 л.с в зависимости от модификации.

Гарантия на автомобиль составит 2 года или 100 тыс. километров. Серийное производство «Урал Next» начнется во второй половине 2015 года. Цены на модель будут объявлены ближе к старту продаж.

Фото: ГАЗ

Источник: [www.autonews.ru](http://www.autonews.ru)

Опубликовано: 2 июня 2015 • 18:41

URL: [www.autonews.ru/com\\_trans/news/1806919](http://www.autonews.ru/com_trans/news/1806919)



## Более 40% парка LCV в России старше 15 лет

В России количество зарегистрированных легких коммерческих автомобилей (LCV) составило четыре миллиона штук. Из них 40% – это машины старше 15 лет. Такие данные приводит аналитическое агентство «Автостат».

Самая большая доля парка – у автомобилей 2007 года выпуска (5,9%). На втором месте – транспортные средства 2008 года выпуска (5,3%).

Больше всего в российском автопарке автомобилей GAZ. Доля машин автопроизводителя составила 37,2%. На втором месте – UAZ (17,6%). Замыкает первую тройку Toyota с показателем 4,6%. Далее идут Volkswagen (4,9%), Ford (3,5%),

Mercedes-Benz (3,3%) и Nissan (3,2%). Отметим, что десятка брендов-лидеров занимает 87% парка легких коммерческих автомобилей (LCV) России.

Напомним, объем российского рынка новых LCV в июне 2015 года составил 9,1 тыс. штук, что на 7% меньше, чем в июне прошлого года. По итогам шести месяцев продажи легких коммерческих автомобилей в России упали на 32,9%. Больше всего автомобилей LCV в прошлом месяце продали российские компании ГАЗ, UAZ и АвтоВАЗ.

Источник: [www.autonews.ru](http://www.autonews.ru)

Опубликовано: 7 августа 2015 • 14:19

URL: [www.autonews.ru/com\\_trans/news/1809055](http://www.autonews.ru/com_trans/news/1809055)

## «ОСАГО никогда не будет стоить столько же, сколько КАСКО» Полис ОСАГО подорожал в среднем до 5,7 тыс. руб.

Средняя стоимость полисов ОСАГО выросла на 42%. Показатель изменился после повышения тарифов и теперь составляет 5,7 тыс. руб. Об этом сообщает Всероссийский союз страховщиков. В организации отмечают, что тарифы на ОСАГО пришлось поднять после увеличения лимитов выплат по страховке. По имуществу они выросли со 120 тыс. руб. до 400 тыс. руб., а по жизни и здоровью — со 160 тыс. до 500. При этом, по данным страховых союзов, за девять месяцев 2014 года средняя стоимость полисов ОСАГО составляла чуть более 3 тыс. руб. Президент Всероссийского союза страховщиков Игорь Юргенс ответил на вопросы ведущей «Коммерсантъ FM» Натальи Ждановой.

— Можно ли говорить, что в каких-то российских городах средняя стоимость ОСАГО выросла больше, чем в других, или это не так?

— Да, Москва, Санкт-Петербург выросли в основном больше, и тут это, наверное, где-то в районе 5 тыс. руб., даже приближается к 6 тыс. руб. Это связано с особенностями парка, тут подороже машины. А вот, скажем, Владимирская, Тверская, Рязанская, Саратовская — 45 субъектов федерации, тут повышение ниже, чем среднее по стране, это тоже связано с понятными причинами того же самого характера. Но получается, что в среднем за 2,5 тыс. руб. в год люди доукомплектовали себе дополнительно страховки на 620 тыс. руб., если прибавить разницу по железу, здоровью и жизни. Поэтому социально это справедливо.

Экономически справедливо тоже, потому что помимо этих лимитов в результате обесценения рубля у тех машин, на которых мы ездим, — а это на 70% иностранные марки, — подорожали от 30% до 60% соответственно запчасти и ремонт, а ОСАГО — именно в основном эта вещь. Поэтому наши контакты с организациями, которые защищают права автолюбителей и автовладельцев, показывают, что эта часть не вызывает у них проблем. Они иногда с нами спорят и справедливо критикуют за навязывание дополнительных услуг, за затягивание с выплатами, но по части самого тарифа споры прекратились.

— То есть если рассуждать на тему, насколько оправдан, уместен вообще весь этот процесс, увеличение лимитов и повышение стоимости, у вас нет сомнений?

— Нет, абсолютно нет. Во-первых, конечно, это не мы делали повышение по имуществу со 120 тыс. до 400 тыс., а трехлетка отечественная точно практически вся покрывается с таким повышением, и многие иномарки тоже. А это разумно, потому что со 160 до 500 — вы можете себе представить при том, что около 30 тыс. людей мы теряем в год в результате аварий, мне кажется, это справедливо — и наше решение, и решение Центрального банка как регулятора и законодателя Государственной думы, — поэтому это просто нами не об-



Президент Всероссийского союза страховщиков Игорь Юргенс

суждалось. Как человек считаю, что это разумно.

— Страховые компании не пытаются как-то уменьшить стоимость полиса для того, чтобы привлечь к себе клиентов, или это запрещено законом?

— Значит, что касается ОСАГО, то они не могут это делать. У них есть коридор, и они обязаны выполнять предписания Центрального банка, но существует коэффициент бонус-малус, и те люди, которые ездят безаварийно, получают постепенную скидку до 50%. При том, что полисов больше 40 млн в стране, общее количество людей, которые получают те или скидки, уже 37,5 млн. То есть когда говорят, что мы такие лихие, какой русский не любит быстрой езды, — это все относительно правда, но 37,5 млн людей — это официальные данные автоматизированной информационной системы Российского союза автостраховщиков, — ездят с различного рода скидками, иногда, повторяю, до 50%. Сейчас мы вводим бюро страховых историй — это приблизительно то же самое, что у банков бюро кредитных историй. Если человек по КАСКО, то есть по более сложному виду и более дорогому, в этом бюро будет регистрироваться как безаварийный человек, то и там страховщики по этому добровольному виду будут рассматривать возможность серьезных скидок. По ОСАГО это детерминируется законом и мегарегулятором, коим является Центральный банк.

— Честно говоря, сейчас даже база данных по ОСАГО не очень-то хорошо действует: например, в каких-то страховых компаниях не видят скидки, которые накопились, когда я страховался в другой страховой компании, я лично сталкивался с такой ситуацией.

— Все правильно. Именно для этого была создана централизованная АИС РСА, чтобы все компании туда загрузили правильные данные, и вы могли в этой АИС РСА, зайдя на сайт Российского союза страховщиков, проверить всю историю. А до этого они историями не менялись так же, как по КАСКО. Первое, при смене вами паспорта или утери вами паспорта или прав и восстановлении их все сгорало, потому что система не могла считать эти большие длинные буквки, иногда UIN неправильно занесен и так далее.

Сейчас все это упрощается и сводится в одном месте, и все претензии уже будут не к вашей конкретной компании, даже если вы ее сменили пять раз, а к этой АИС РСА. Работа трудная, она начата только с 1 июля, загружать стали все компании, которые входят в РСА, это около сотни, но они начали загружать чуть раньше, тестировать раньше, но с 1 июля мы обязаны предоставлять такую информацию людям.

— Все-таки есть опасения у водителей, что будет и дальше дорожать полис ОСАГО, и, возможно, он скоро будет стоить столько же, сколько и КАСКО. Что вы можете сказать?

— ОСАГО никогда не будет стоить столько же, сколько КАСКО, потому что это совершенно другие риски, совершенно другие объемы берущейся на себя страховщиком ответственности. Насколько я понимаю,

те, кто устанавливает предел повышения или уменьшения, если захотят, и экономическая ситуация изменится, то есть наш диалог с мегарегулятором говорит о том, что вряд ли можно ожидать чего-либо, к большому горю страховщиков, но к большой радости автолюбителей, до 2018 года. Тут внедряется еще и политический момент, когда непопулярные меры в виде любого повышения чего-нибудь применяться к нам не будут, хотя, если посмотреть на ЖКХ, я как владелец квартиры могу сказать, что что-то не похоже — все растет и растет.

Что касается автостраховщиков, мы будем делать все, выпрыгивая из штанов, для того, чтобы наши дороги автолюбители и автовладельцы не испытали на себе этих трудностей.

Источник: [www.kommersant.ru](http://www.kommersant.ru)  
Опубликовано: 11 августа 2015 • 17:10  
URL: [www.kommersant.ru/doc/2786582](http://www.kommersant.ru/doc/2786582)

## Lada Xray: как идет подготовка к серийному производству?

Когда точная дата запуска Xray в производство? Что общего у него с моделями Volkswagen? Сколько готово предсерийных экземпляров, и как их испытывают? Мы пообщались с руководителем проекта Xray Олегом Груненьковым.

— Олег Евгеньевич, в какой стадии сейчас находится проект, что удалось сделать, и что будет происходить в ближайшее время?

— Проект идет четко в соответствии с графиком, который мы определили в конце прошлого года. Напомню, что мы тогда на несколько месяцев сократили сроки запуска автомобиля: если раньше мы говорили, что старт производства автомобиля у нас будет в начале 2016 года, то сейчас мы определились с датой — до 15 декабря 2015 года мы запустим автомобиль в производство. Очень важный этап, который сейчас начался, — это сборка так называемых VC-Lot (пробная партия автомобилей, служащая для подготовки производства и испытаний, с заведомо более низким качеством сборки, которое растет по мере приближения к серийному выпуску машин для продажи, — прим. ред.).

Это, по сути, первые «физические» автомобили, которые мы собираем на площадке Опытного-промышленного производства (ОПП АВТОВАЗа). Но мы максимально задействуем действующие производства [основных мощностей завода], которые делают нам практически все необходимые компоненты.

При разработке автомобиля был использован самый новый стандарт Альянса (Renault-Nissan — прим. ред.), в соответствии с которым многие работы сделаны виртуально, и поэтому многое должно быть сделано чуть раньше, чем это было по старым стандартам. Например, основная подготовка производства по сварке кузова была проведена еще в начале этого года, и мы уже с марта начали варить кузова в основном производстве.

Новый стандарт говорит о том, что даже самые первые кузова должны вариться уже в основном производстве. Это очень важный момент, потому что никогда раньше мы не делали таких вещей именно для новых автомобилей. Для «фейслифтов» (обновленных вариантов уже существующих моделей — прим. ред.) делали — там это нормально, когда вы меняете всего лишь ряд деталей. Но для новых автомобилей, которые имеют больше половины оригинальных деталей штамповки и сварки, мы такого никогда не делали.

Очень высокие требования по качеству стоят перед нашими производствами. Например, для того, чтобы собрать VC-Lot, мы отработывали сварку, собирали несколько десятков кузовов, настраивали оборудование, и цель была — получить точность кузова до замера 75%. То есть 75% контрольных точек должны четко попадать в допуск деталей (не отклоняться от точных размеров, заданных в проекте, — прим. ред.).

Я скажу честно — раньше у нас такое требование было к товарным автомобилям. Сейчас же на АВТОВАЗе очень сильно изменились требования по качеству изготовления кузова серийных машин — Альянс Renault-Nissan требует 92%. Но мы приняли решение, что при контроле сборки товарных машин мы будем смотреть на наших конкурентов, возьмем стандарты Volkswagen, где требование 95%. И сейчас готовые к отправке в салоны автомобили Granta,



Kalina, Datsun уже полностью соответствуют этому требованию, кузова очень точные.

Наша цель – на серии VC-Lot проекта Xray получить уже максимально точные кузова, минимум 75%. Хотя по факту мы имеем 77%, и это залог того, что все основные детали смогут очень точно устанавливаться на этот кузов, и когда дело дойдет до товарных автомобилей, то мы дотянем до немецких 95%. Чем точнее кузов, тем понятнее ситуация по автомобилю, тем точнее результаты испытаний и результаты сборки, тем будут правильнее приняты решения по доработке той или иной оснастки.

**— Что из себя представляет сборка VC-Lot?**

— По сути, это маленький конвейер в ОПП, имеющий 9 постов сборки, на которые мы берём окрашенный кузов и начинаем на него устанавливать определённые детали и элементы. Машина собирается примерно в течение 5-6 рабочих смен. После того, как мы полностью собираем автомобиль, у нас остаётся ещё несколько постов: регулировки, программирования и заправки жидкостями. Поэтому далее мы перемещаем автомобиль из ОПП на основную линию сборки «B0» («B0» – платформа Renault-Nissan – прим. ред.) и производим заправку жидкостями, статическое и динамическое программирование автомобиля, испытания на динамических роликах, и окончательно «отстраиваем» все автомобили, устраняя все ошибки, если они есть. То есть несколько дней автомобиль ещё проводит на линии «B0», и там мы проводим все финишные операции сборки.

**— Сколько автомобилей в серии VC-Lot?**

— У нас запланировано 23 автомобиля, 28 кузовов и порядка 21 юнита. Юниты – это части кузова. Например, мы разделяем кузов на две части, переднюю и заднюю, доукомплектовываем переднюю часть панелью приборов, заднюю – ремнями безопасности и задним сиденьем и отдельно проводим какие-то испытания. Всего у нас предусмотрено 63 кузова, часть из которых мы делим на юниты.

Кузова нам уже сейчас делает сварочное производство. Окраска кузовов происходит по основной линии. Мы практически уже провели подготовку производства, доработали все скиды (скид – рама, на которой закрепляется кузов перед погружением в окрасочную ванну, – прим. ред.) и доработали всё программное обеспечение по траекториям движения кузова. То есть сейчас остались только очень тонкие настройки, которые мы проведём, заканчивая подготовку производства, – я думаю, что до конца лета мы этим ещё позанимаемся, улучшим качество.

**— На чем сейчас делается акцент в подготовке производства?**

— Сейчас мы сконцентрированы на следующих моментах. Траектория нанесения мастик – достаточно трудоёмкий и очень точный процесс, и мы обучаем персонал в этой области. Отрабатываем мелкую оснастку, которая нужна

непосредственно в линии окраски, – небольшие упоры и прочие элементы, которые позволяют нам чётко фиксировать элементы кузова.

По бамперной группе деталей на стадии производства VC-Lot 97% всех деталей приходят уже от тулмейкеров и от наших поставщиков с основной оснастки (то есть компоненты – от серийных машин, а не со штучного опытного производства – прим. ред.). Сейчас мы получаем все бампера от наших тулмейкеров, изготовителей оснастки, ну а окрашиваем бампера уже в основной линии Производства пластмассовых изделий (ППИ АВТОВАЗа). Таким образом, ППИ уже также вовлечено в процесс сборки VC-Lot.

**— Но сборку VC-Lot нельзя назвать серийным производством? Насколько эти машины далеки от серийных?**

— Пока мы говорим «основная оснастка», а не «основной процесс», не серийное производство. Например, у нас уже есть пресс-форма, на ней отлита панель приборов, но эта панель пока не имеет тиснения – этой шероховатости, которая приятна на ощупь. Сейчас нам важно попытаться собрать автомобиль и найти те решения, которые требуют улучшения. Если нам потребуются улучшения, мы дорабатываем оснастку и только после этого наносим это финишное тиснение.

Двигатели, коробки передач и заднюю подвеску мы собираем в основном производстве. Таким образом, весь завод сейчас как бы сконцентрирован на сборке VC-Lot. Это очень высокий уровень локализации. И 97% деталей с основной оснастки на данном этапе, о которых я говорил, – это очень высокий показатель.

Да, 3% – это так называемые детали «первого съёма», первые детали, ещё требующие доработки,



которые делаются на прототипной экспериментальной оснастке. Но, по стандартам Renault, деталей с основной оснастки на этом этапе должно быть 85%, а мы имеем 97%. Поэтому автомобиль, по сути, получается достаточно точным.

В процессе сборки VC-Lot мы приняли решение, что будем максимально тестировать все жгуты проводов. Поэтому у нас есть специальный стенд, который мы изготовили вместе с Альянсом и на котором мы тестируем 100% жгутов проводов. По сути, это все электрические компоненты автомобиля без кузова. То есть они развешаны на специальном стенде, разложены на стеллажах – светотехника, отопитель, кондиционер, стеклоподъёмники, сигнализация, электронная педаль газа плюс имитация силового агрегата с помощью компьютера. То есть набор компонентов, на основании которого можно подключать все жгуты и тестировать, не ставя на автомобиль.

**— Нервная система автомобиля...**

— Да-да! И что важно – не надо разбирать автомобиль, если у нас есть проблемы с этой системой. Ведь жгуты проводов укладываются в первую очередь, потом шумоизоляция, потом всё остальное, и на выходе мы имеем проблемы. В новой ситуации мы так не делаем. Мы тестируем жгуты проводов, а после этого начинаем сборку автомобиля.

И у нас получилось, что в первом автомобиле на программировании было выявлено буквально 10 ошибок, пять из которых мы сразу устранили, а над пятью оставшимися сейчас работаем. Но на испытания мы потратили минимум времени – закладывали неделю, а сделали всё за день.

И такие новые подходы, когда на ранних ста-

диях мы контролируем и проверяем ситуацию и не допускаем сборки из некачественных деталей даже на VC-Lot, позволяют нам достаточно быстро делать детали.

Сейчас мы выходим на темп «один объект в сутки». Либо один автомобиль, либо один кузов. Многие кузова практически имеют состав автомобиля, только без двигателя. Они с интерьером, даже на колёсах – речь идёт только о том, что у них будут статические испытания: по интерьеру или, например, по надёжности закрывания дверей. Двигатель там не нужен, поэтому мы его не устанавливаем. Каждый день мы делаем по одному такому объекту.

**— В какой момент Xray должен «переехать» из ОПП на главный конвейер?**

— По нашему графику мы это сделаем сразу после шат-дауна (летнего корпоративного отпуска на АВТОВАЗе – прим.ред.), который будет с 25 июля по 15 августа. То есть у нас будет три недели отпусков на заводе, и, как только мы выходим, мы сразу начнём сборку кузовов на основной линии. Но, конечно, мы попробуем протестировать автомобиль на сборке ещё в июле, чтобы подготовиться к запуску автомобиля на главном конвейере. Как я уже сказал, часть финишных операций сборки мы уже делаем на конвейере, а часть только будем пробовать.

Скорее всего, несколько «предтестовых» автомобилей мы соберём ещё в июле. Пока этот вопрос обсуждается, но за июль мы обязательно подготовим наши производственные линии. Потому что график будет достаточно плотным – мы должны будем собрать порядка 68 автомобилей за полтора месяца и отработать производственные процессы уже на линии.

**— А есть уверенность в том, что всё получится?**

— Да. Мы взяли 20 человек рабочих, которые обычно трудятся на линии «B0», и отправили их учиться в ОПП. Сейчас они сами собирают автомобили Lada Xray в ОПП. Все они впоследствии станут либо бригадирами, либо наставниками других рабочих. Мы планируем до 28-й недели отработать все необходимые объекты VC-Lot, и автомобили, и кузова, и после этого эти люди уже придут и будут готовить рабочие места для основного производства. Эти люди станут «коучами» – учителями, наставниками для других рабочих, они будут обучать рабочих сборке. Сейчас они набивают руку в ОПП, а потом придут на основной конвейер.

**— У Lada Vesta есть точная дата запуска в производство – 25 сентября. А у Xray?**

— До 15 декабря. Эту дату мы уже объявили на одном из автосалонов. Президент чётко озвучил дату – 15 декабря. Причем мы считаем, что это критичная дата, самый последний срок. И мы очень серьёзно настроены именно на этот год...

Источник: Иннокентий Кишкурно • www.kolesa.ru

URL: www.kolesa.ru/lada/jekskljuziv-o-lada-xray-kak-idet-podgotovka-k-serijnomu-proizvodstvu-2015-07-24

## Льготный лизинг: «Программа была ожидаема клиентами»

Заместитель начальника Управления продаж ОАО «ВЭБ-лизинг» Артем Шабалин рассказал о первых итогах государственной программы льготного лизинга.

– Программа стартовала в мае 2015 года. Ваша компания сразу подключилась к ее реализации? А были ли какие-то сложности на первом этапе?

– Сложностей как таковых не возникло, подготовка к работе по программе шла в штатном режиме. Никаких сомнений в том, что программа заработает, не было. С момента старта программы наша компания активно продвигает данный продукт, как среди своих повторных клиентов и поставщиков, так и среди новых лизингополучателей. Конечно, потребовалось время на понимание механизма и алгоритмов действия программы, на некоторых этапах информации было недостаточно, количество вопросов «зашкаливало», но, тем не менее, все они были решены: часть – внутренними силами, часть – совместно с другими участниками рынка (через ОЛА подавали общий список вопросов от всех ЛК, участвующих в программе), далее были внутренние технические доработки, проработка правовой базы, обучение сотрудников и старт проекта.

– Как в самом начале восприняли предложение ваши клиенты? Какова была первая реакция на предложение?

– Реакция была самой разнообразной, кто-то не верил, кто-то сомневался и, только оформившись, звонил каждый день и спрашивал про получение субсидии, но в целом можно отметить положительный настрой клиентов, программа была ожидаема клиентами.

– Насколько программа «прозрачна» для потребителей, нет ли в ней «подводных камней»?

– Наша компания постаралась сделать так, чтобы для конечного лизингополучателя программа понятна и прозрачна, как Вы сказали: без «подводных камней», я думаю, у нас это получилось, четкие формулировки условий вхождения в программу для клиентов и, конечно же, передача им субсидии в полном объеме.

– Какие условия льготной госпрограммы наиболее заинтересовали потребителей?

– Возможность приобрести новый автомобиль 2015 г. в. со скидкой на аванс 10% (до 500 т. руб.)

– Чем удобна или неудобна госпрограмма для лизинговой компании?

– Для нас это прежде всего возможность предоставить своим клиентам дополнительный инструмент развития бизнеса, поэтому в части удобства или неудобства, говорить с нашей стороны некорректно, конечно, по ряду моментов потребовалось оперативное решение вопросов, что называется в «онлайн режиме», но в целом, все нюансы и шероховатости мы прорабатывали в штатном режиме, как с потенциальными лизингополучателями, так и с представителями Минпромторга.

– Как сказал в своем выступлении Денис Мантуров, в этом году появилась возможность участвовать в программе лизинга физлицам, какой отклик был от них?



– Данный продукт в работе, планируем запустить его в ближайшее время.

– Рынок пошатнулся в сторону автотехники, собранной на территории Российской Федерации. Какую роль, по вашему мнению, в этом сыграла госпрограмма?

– Вы правильно сказали, рынок автотехники пошатнулся в сторону резкого сокращения объемов продаж. Что касается техники отечественного производства, это было ключевым фактором стабилизации продаж, это видно по динамике продаж. С момента запуска программы первые строчки июльского ТОП-10 занимают два отечественных бренда KAMAZ и GAZ (лидер – KAMAZ), но при этом данные по продажам далеки от показателей АППГ 2014г.

– Минпромторг объявил, что в IV квартале программа льготного лизинга продолжится. Как вы считаете, будет ли она столь же востребована, как и на стартовом этапе?

– Безусловно, с учетом изменения курса основных валют, доллара и евро, покупатель будут ориентироваться на внутренний рынок, это более выгодно по ценообразованию, так как влияние изменения курса валют из-за высокой локализации производства значительно меньше, чем по технике, ввозимой на территорию РФ. В текущем режиме наблюдается стабильно высокий спрос на данный продукт, сейчас более актуально, чтобы производители смогли обеспечить необходимым количеством автотехники на шасси 2015 г. всех желающих её приобрести в рамках данного продукта.

– С вашей точки зрения, необходимо ли продление госпрограммы льготного лизинга на 2016 год? Будут ли лизинговые компании наравне с автопроизводителями и дилерами способствовать пролонгации данного предложения?

– Необходимо, тем более что практика продления программ поддержки автопрома уже была (в части льготного кредитования). Лизинговые компании напрямую заинтересованы. Как я и говорил выше, это эффективный инструмент развития бизнеса для наших клиентов, и мы, безусловно, будем взаимодействовать с автопроизводителями по вопросу поддержки пролонгации данной программы.



## О КОНТРАКТНОЙ СИСТЕМЕ В СФЕРЕ ЗАКУПОК ТОВАРОВ, РАБОТ, УСЛУГ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ НУЖД

Принят  
Государственной Думой  
22 марта 2013 года

Обращаем ваше внимание на изменения в Части 8 статьи 31. Ниже изложены два варианта в новой и старой редакции. Отличия заключаются в появлении ссылок на проведение электронного аукциона, запрос котировок и предварительный отбор.

### Старая редакция

8. Комиссия по осуществлению закупок проверяет соответствие участников закупок требованиям, указанным в пункте 1 части 1 и части 1.1 (при наличии такого требования) настоящей статьи, и в отношении отдельных видов закупок товаров, работ, услуг требованиям, установленным в соответствии с частями 2 и 2.1 настоящей статьи, если такие требования установлены Правительством Российской Федерации, а также вправе проверять соответствие участников закупок требованиям, указанным в пунктах 3 — 5, 7 — 9 части 1 настоящей статьи. Комиссия по осуществлению закупок не вправе возлагать на участников закупок обязанность подтверждать соответствие указанным требованиям, за исключением случаев, если указанные требования установлены Правительством Российской Федерации в соответствии с частями 2 и 2.1 настоящей статьи.

### Новая редакция (3 июля 2015 года)

8. Комиссия по осуществлению закупок проверяет соответствие участников закупок требованиям, указанным в пункте 1, пункте 10 (за исключением случаев проведения электронного аукциона, запроса котировок и предварительного отбора) части 1 и части 1.1 (при наличии такого требования) настоящей статьи, и в отношении отдельных видов закупок товаров, работ, услуг требованиям, установленным в соответствии с частями 2 и 2.1 настоящей статьи, если такие требования установлены Правительством Российской Федерации. Комиссия по осуществлению закупок вправе проверять соответствие участников закупок требованиям, указанным в пунктах 3 — 5, 7 — 9 части 1 настоящей статьи, а также при проведении электронного аукциона, запроса котировок и предварительного отбора требованию, указанному в пункте 10 части 1 настоящей статьи. Комиссия по осуществлению закупок не вправе возлагать на участников закупок обязанность подтверждать соответствие указанным требованиям, за исключением случаев, если указанные требования установлены Правительством Российской Федерации в соответствии с частями 2 и 2.1 настоящей статьи.

## Компания АО «Межрегиональное объединение «ТЕХИНКОМ» — официальный мультибрендовый дилер с опытом работы на рынке более 20 лет.

### Автосалоны LADA, UAZ

- м. «Строгино», ул. Кулакова, вл. 24, корп. 3
- 14 км МКАД (внешняя сторона), МО, г. Котельники, Коммерческий пр-д, д. 8

### Автосалон LADA

- МКАД 47 км (внешняя сторона), стр.3

### Отделы продаж

#### коммерческой автотехники

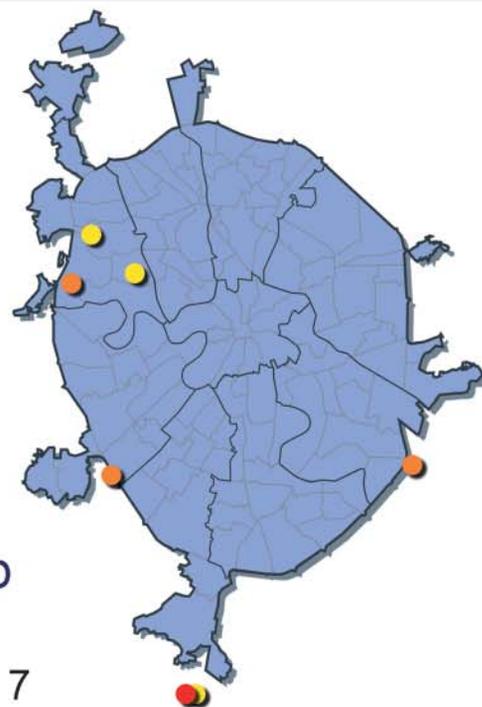
- м. «Октябрьское поле», ул. Расплетина, д. 5
- м. «Тушинская», Волоколамское ш., д. 73
- МО, г. Подольск, Домодедовское ш., д. 7

### Грузовой техцентр

- МО, г. Подольск, Домодедовское ш., д. 7

### Производственно-сервисный центр

- г.Тверь, пл. Гагарина, д.1



### Департамент корпоративных продаж

- отдел по работе с коммерческими организациями: (495) 956-32-95
- отдел по работе с бюджетными организациями: (495) 785-54-44

