

2018

Vegas CITY HALL

AVIZZO

10 ЦИРК 9
11 С ОРКЕСТРОМ 12

VENOVA ROMANOV

LIVE

0+



Бизнес и Выставки №5 (95) 2018

№5 (95) 2018

Бизнес и Выставки

Путь в будущее
с. 26

Заставим мир
позеленеть!
с. 38

... плюс уберизация
всей страны
с. 54

Столетие согласия
с. 64

ЦЕНА ДВИЖЕНИЯ
с. 6

2018

Vegas CITY HALL

НОВОГОДНЕЕ ШОУ
Волшебная
Лампа
с 21 декабря

VENOVA ROMANOV

0+



LIVE

Получить справочную информацию, забронировать и оформить доставку билетов курьером вы можете по телефону call-центра:
+7 (499) 55 000 55 | Режим работы call-центра: ежедневно: с 9:00 до 21:00 | www.crocus-hall.ru

Международная выставка-форум
наилучших доступных технологий

6-9 ноября
2018 года



МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО

**СИНЕРГИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ –
ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ «ЗЕЛеной» ЭКОНОМИКИ!**

Более **11 000** участников форума
и посетителей выставки
из российских регионов
и зарубежных стран

Около **450** компаний-участников

16 000 м² экспозиции
отечественных и зарубежных
«зеленых» разработок и инноваций

250 ведущих спикеров
и экспертов

Свыше **30** мероприятий
деловой программы



Тел.: +7 (495) 727-25-23
www.greentech-expo.ru

Организатор:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

12+ реклама

Бизнес и Выставки

№ 5 (95) 2018

Издатель

Араз АГАЛАРОВ

Главный редактор

Борис ФАНТАЕВ

Заместитель главного редактора

Ирина СКИБИНСКАЯ

Отдел рекламы:

Тел.: (495) 223-4215

Адрес редакции:

143401, Московская область,

г. Красногорск,

ул. Международная, д. 16

МВЦ «Крокус Экспо»

Тел./факс: (495) 727-2676

Интернет: <http://www.crocus-expo.ru>

<http://www.biv-expo.ru>

Эл. почта: journalbv@crocus-off.ru

Учредитель:

АО «КРОКУС»

Адрес: 143401, Московская обл.,

г. Красногорск,

ул. Международная, д. 16

Дизайн-проект и верстка:

ООО «ПИКСЕЛПРО»

www.pixelpro.ru

Отпечатано:

ООО «Первый полиграфический

комбинат»: 143405, Московская

обл., Красногорский р-н,

п/о Красногорск-5,

Ильинское ш., 4-й км

Распространение

в деловых центрах Москвы:

Агентство Mamma Mia

www.mamamia.ru

Подписка в редакции журнала:

Тел.: (495) 223-4215

Журнал зарегистрирован

в Федеральной службе

по надзору за соблюдением законодательства

в сфере массовых коммуникаций

и охране культурного наследия.

Регистрационный номер

ПИ № ФС77-26532 от 08.12.2006

Воспроизведение любых материалов,

опубликованных в журнале,

только с разрешения редакции.

Редакция не несет ответственности

за содержание рекламных объявлений.

Тираж 10 000 экз. Цена свободная.

16+

От издателя	4
Крокус: новости компании	5

ГЛАВНАЯ ТЕМА

Цена движения	6
Плати и проезжай	8
Автобаны поизносились	12
Все дороги ведут в Пекин	16
Длиннее всех	22
Путь в будущее	26

ВЫСТАВКИ И РЫНКИ

Выставки, конгрессы, форумы	32
«Крокус Экспо»: день за днем	34
BaselWorld: точка невозврата?	36
Заставим мир позеленеть!	38
Юбилейная, 20-я	44
Разрисованные волокна	46
Предпочтение вину	52

ИСТОРИЯ УСПЕХА

... плюс уберизация всей страны	54
---------------------------------------	----



ВЫСТАВОЧНЫЕ И КОНГРЕССНЫЕ ЦЕНТРЫ

Rimini: выставки на фоне моря60

ИЗ ПРОШЛОГО

Столетие согласия64

ВСЁ НА ПРОДАЖУ

Новости аукционов68

ДАЙДЖЕСТ

Санкции могут ударить по всему развивающемуся миру70

Преодоление вековой стагнации72

Датский банк в центре скандала75

Латинская Америка распродает богатства76

КАЛЕНДАРЬ ВЫСТАВОК

Дороги, дорожное строительство30

Экология.42

«Крокус Экспо».80





ОТ ИЗДАТЕЛЯ

Автотранспортное хозяйство вносит весомый вклад в создание валового внутреннего продукта. Уровень развития и экономический рост страны неразрывно связаны с состоянием дорожной сети и качеством управления отраслью.

Автомобильные дороги используются не просто для перемещения грузов, они связывают между собой города и транспортные узлы, создают подходы к морским портам и терминалам, объединяют инфраструктурные объекты. Они наилучшим образом приспособлены для развития городской инфраструктуры, размещения вдоль них общественно значимых зданий, строительства хозяйственных объектов. По автодорогам, в отличие от рельсов, может ходить как общественный, так и личный транспорт.

Значимость дорог особенно высока для России с ее огромными географическими пространствами. Между тем наша страна существенно уступает многим другим как по протяженности дорог, особенно магистралей, так и по насыщенности ими территории. Темпы строительства автодорог в России не отвечают их важности для народного хозяйства. Механизм управления отраслью не обеспечивает поддержания необходимого качества дорог, не предусматривает требуемого финансирования ремонтных работ.

В Указе о национальных целях и стратегических задачах развития, подписанном президентом РФ в мае этого года, специальный раздел посвящен созданию безопасных и качественных автомобильных дорог. В нем поставлены задачи разработки новых управленческих решений в развитии и эксплуатации дорожной сети, включая использование наилучших технологий и материалов. В Указе говорится также о необходимости создания механизмов экономического стимулирования, способствующих поддержанию высокого качества автомобильных дорог регионального и местного значения.

В этом номере журнала публикуются материалы, рассказывающие о развитии дорожного хозяйства и управления им в ряде стран Европы, Азии и Америки.

Араз АГАЛАРОВ

Правительство Московской области заказало компании Crocus Group разработку проекта капитального ремонта ситуационного центра. Его площадь составляет более 1 тыс. кв. м, а стоимость работ — 3,6 млн руб. Ситуационные, или диспетчерские центры активно используются сегодня органами государственной власти и представляют собой помещения, оснащенные средствами коммуникаций, предназначенные для оперативного принятия управленческих решений, контроля и мониторинга различных объектов и ситуаций.



В ТПК Vegas Crocus City открыт премиальный многофункциональный коворкинг-центр. Он создан компанией Crocus Group в партнерстве с коворкинг-оператором Meeting Point. Это первый коворкинг в Крокус Сити. Его площадь составляет более 1,5 тыс. кв. м. Здесь бизнесу предоставляются помещения разного формата — мини-офисы, переговорные комнаты, конференц-залы и др. без оформления аренды с повременной оплатой.



В ТПК VEGAS Кунцево открылся авиасимулятор Boeing 737-800 компании Dream Aero. Посетители могут побывать в кабине самолета Боинг 737-800 в окружении приборов, датчиков, специальных индикаторов и органов управления, полностью идентичных реальным, а также посидеть в кресле пилота и почувствовать себя командиром большого пассажирского авиалайнера.



Компания Crocus Group получила заказ на достройку одной из башен IQ Квартала на участке №11 делового центра «Москва-Сити». Стоимость заказа составляет около 7,5 млрд руб. Офисное здание площадью 74,6 тыс. кв. м будет иметь парковку на 327 машино-мест. В башне предполагается разместить три министерства — Минэкономразвития, Минпромторга и Минкомсвязи.



С 23 по 25 октября 2018 г. в Москве, в МВЦ «Крокус Экспо», в рамках 15-й Международной выставки Testing&Control состоится Всероссийская конференция «Измерения. Испытания. Контроль». Госкорпорация «Роскосмос» организует на конференции специальную секцию «Актуальные вопросы метрологического обеспечения промышленности». Выставка Testing&Control является крупнейшей в России и странах СНГ в области испытательного и контрольно-измерительного оборудования.



Компания Crocus Group будет достраивать подмосковный жилой комплекс «Митино О2» вместо обанкротившегося девелопера Urban Group. Сумма контракта пока не определена, но ранее достройка ЖК «Митино О2» оценивалась в 11,6 млрд руб. Первый из домов планируется сдать уже в декабре этого года.



ЦЕНА ДВИЖЕНИЯ

Появление в России платных дорог вызвало шок и непонимание. Платить за дорогу? Да это все равно что платить за воздух, которым мы дышим, считают некоторые. А как обстоят дела с платой за движение в других странах?

В Европе, где сеть автомобильных дорог развита несравненно лучше, чем в России, ситуация не столь однозначна. Есть страны, где все дороги бесплатны. Есть такие, где платить приходится только за проезд по инженерным сооружениям, т.е. мостам и туннелям, а есть такие, где и километра не проедешь, не достав кошелек.

Общего ответа на вопрос, сколько стоят платные дороги в Европе, не существует. Везде свои особенности и способы расчета и оплаты. Единых тарифов (как и вариантов) оплаты дорог не существует. Каждая страна устанавливает размер платы за дороги самостоятельно.

В странах, где проезд по магистралям платный, как правило (но не везде), существует и сеть альтернативных маршрутов, то есть бесплатных дорог местного значения. Это путь более дешевый, но и более долгий.

В Европе есть 20 стран, где дороги для легковых автомобилей бесплатны. Это Албания, Андорра, Бельгия, Германия, Исландия, Дания, Кипр, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксем-

бург, Монако, Мальта, Нидерланды, Сан-Марино, Украина, Финляндия, Черногория, Швеция, Эстония. (Также дороги бесплатны в Азербайджане, Армении и Грузии.) В некоторых из этих государств, например в Бельгии, Германии, Дании, Латвии, Нидерландах, за проезд по мостам и туннелям все-таки придется заплатить.

В 15 странах Европы используется принцип оплаты за пройденное расстояние. Это Босния и Герцеговина, Великобритания, Греция, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Македония, Норвегия, Польша, Португалия, Сербия, Турция, Франция, Хорватия. Это классический вариант оплаты, который с недавних пор начал применяться и в России. Принцип простой: сколько километров проехал по платной дороге, за столько и надо заплатить. В разных странах цены существенно разнятся, они зависят и от типа автомобиля (легковой, грузовой или автобус), и от компании, обслуживающей этот участок трассы и устанавливающей тариф.

За проезд по крупным городам в Европе платить нигде не надо, зато и бесплатных парковок там практически нет



В 9 странах — Австрии, Болгарии, Венгрии, Молдавии, Румынии, Словакии, Словении, Чехии и Швейцарии — плата с легковых автомобилей взимается за время пользования дорогами (оплата виньеткой). Это означает, что заранее платится некая сумма и в обмен появляется право неограниченного использования платных дорог в данной стране, но в течение определенного (оплаченного) периода времени. Остальные дороги в этих странах бесплатны. Автомобилист сам выбирает период, на который ему потребуется виньетка (бумажная, которую следует приклеить на ветровое стекло, или электронная). Виньетку можно купить как на несколько дней (от 7 до 10), так и на месяц или на год.

Единственная страна Европы, где плата за дороги взимается сразу и вне зависимости от потребностей автомобилиста, это Швейцария. Для легковых автомобилей существует только один тип виньетки, срок действия которой составляет 14 месяцев — с 1 декабря предыдущего года по 31 января следующего года. Стоимость виньетки в 2018 г. — 40 швейцарских франков, или примерно 35 евро. Шутить с ви-

ньеткой в Швейцарии не стоит, даже если находиться там предполагается всего несколько часов или дней. Штраф за отсутствие виньетки составляет 200 шв. фр. (177 евро), при этом виньетку купить все равно придется. За проезд по некоторым туннелям взимается отдельная плата.

В европейских странах существует два способа взимания платы за платные дороги: за пройденное расстояние и за время (виньетка)

Стоимость виньетки в других странах, где применяется этот способ оплаты дорог, колеблется в районе от 3 до 15 евро за минимальный срок использования. Так, например, в Румынии все дороги за пределами городов платные, однако цена виньетки — самая низкая в Европе. За 7 дней надо заплатить всего 3 евро.

В 24 странах Европы взимается плата за проезд по мостам, туннелям или на паромовых переправах вне зависимости от того, платные или бесплатные там дороги.

При подготовке материала использованы материалы сайта https://krass56.ru/toll_roads_in_europe.html

Ирина МУРАВЬЕВА

Протяженность автодорог в мире*

Страна	Протяженность дорог, млн км	В т.ч. магистрали, тыс. км
Мир, всего	64,3	-
США	6,7	77,6
Индия	4,7	1,3
КНР	4,6	136
Бразилия	1,6	11
Россия	1,5	1,2
Япония	1,2	8,4
Франция	1,0	11,9
Канада	1,0	17
Австралия	0,8	3,1
ЮАР	0,7	0,2

* Данные за разные годы.
Источник: Roadways CIA World factbook

ПЛАТИ И ПРОЕЗЖАЙ

Дороги — это артерии, по которым пульсирует кровь мировой экономики, заметил кто-то поэтично. С годами метафора не утратила ни смысла, ни важности. Транспортная инфраструктура в целом и автомагистрали в частности были и будут важнейшей областью инвестиций и в то же время одной из самых уязвимых и болезненных сфер как развивающихся стран, так и стабильных экономик Европы.

Качество и количество

Высокое качество дорог — один из важнейших элементов экономики страны, но не единственный. Для подтверждения этого тезиса достаточно сравнить два ярких статистических показателя. Рейтинг развития и качества дорог в мире (по данным statista.de) и индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI) — метрику, разработанную Всемирным банком.

Первый рейтинг поначалу удивляет. На первом месте по качеству дорог, с довольно большим отрывом, находятся Объединенные Арабские Эмираты, затем следуют Швейцария, Сингапур, Гонконг, Япония, Нидерланды, Австрия, Португалия, Франция и замыкает десятку США. Германия, дорожным символом которой для многих остаются автобаны, находится на 15 месте с показателем, аналогичным Испании.

В подобном внутриевропейском рейтинге, составленном Еврокомиссией по данным на 2016–2017 гг., пятерку лучших составляют Нидерланды, Франция, Португалия, Австрия и Дания. Германия находится на 6-м месте, а Испания на 7-м.

Трагедия в Генуе вскрыла многие давно наболевшие проблемы как внутри Италии, так и в Европе в целом

Все дороги ведут в Азию?

Не будет преувеличением сказать, что общемировой симптом в области дорожного хозяйства — это полная или частичная неспособность государственного сектора в полной мере обеспечить потребности рынка. Даже развитые экономики Европы не справляются с поддержанием здоровья транспортных артерий в должном состоянии. Но, безусловно, чем беднее страна, тем сложнее для нее обеспечивать высокий уровень дорожного хозяйства.

В то же время Международное энергетическое агентство (IEA) в своих

прогнозах называет Африку (к югу от Сахары), Китай и Индию — самыми быстрорастущими рынками транспортной инфраструктуры. Потребности населения растут с огромной скоростью. По данным агентства, с 2000 г. протяженность дорог в мире увеличилась более чем на 12 млн км. И почти половина этого роста — дороги Китая и Индии.

Согласно глобальным прогнозам, такой рост вовсе не предел. К 2050 г. активность дорожного трафика удвоится, а глобальная дорожная инфраструктура расширится на 60% в сравнении с цифрами 2010 г. И вновь флагманом этого роста будут страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Согласно прогнозам, ежегодный прирост рынка инвестиций в транспорт здесь может оставить до 900 млрд долл. к 2025 г.

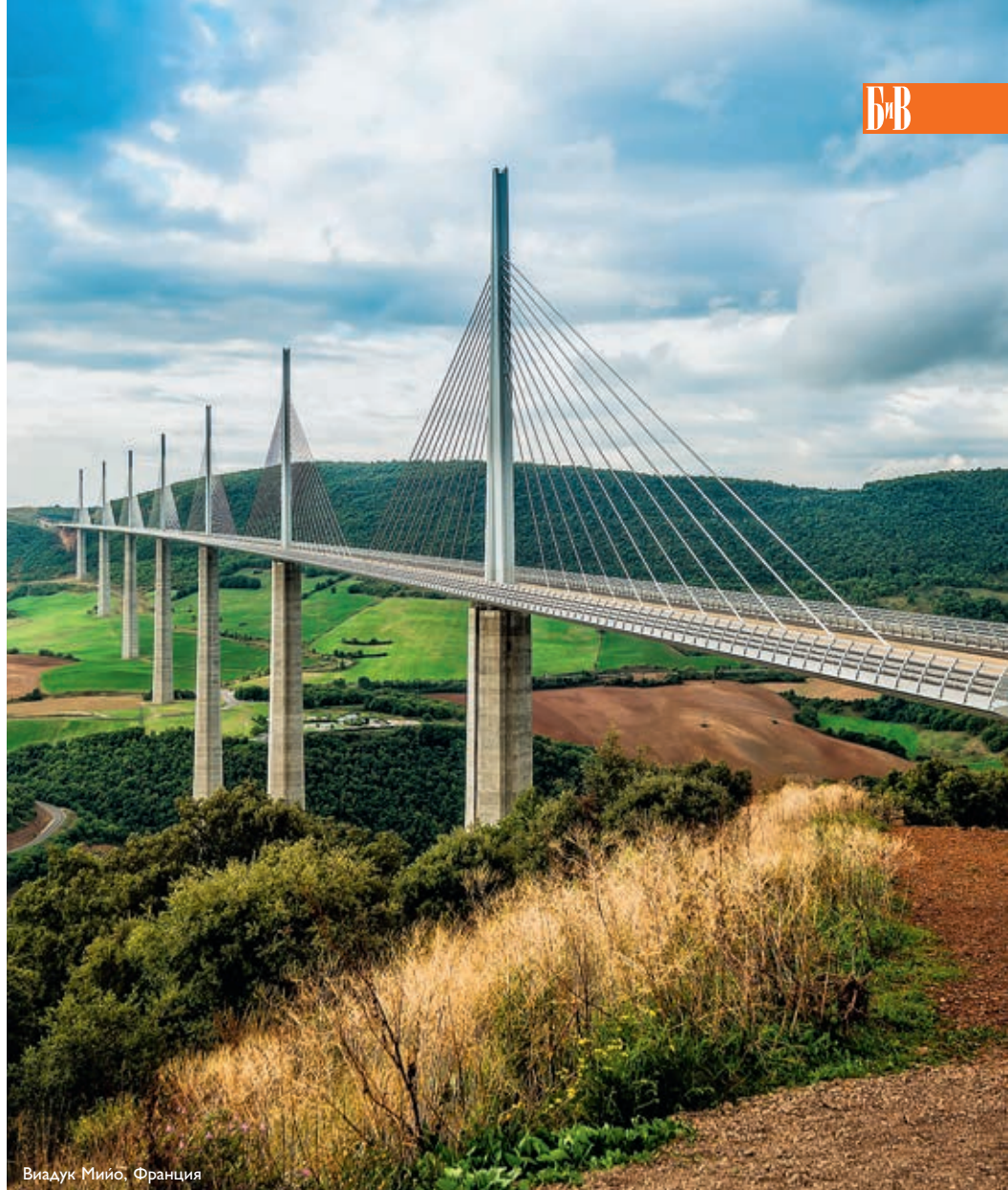
«Космические» цифры инвестиций, впрочем, ложатся не только на государственные бюджеты. Строительство дорог уже давно стало аренной взаимодействия для государственно-частного партнерства, а поддержание дорог в приличном состоянии отчасти переложено на самих пользователей этих дорог — автомобилистов и грузовой автотранспорт. Платные дороги стали реальностью почти повсеместно.

Франция

Французский опыт платных частных дорог можно назвать вполне успешным. Легендарная 175-километровая пробка между Парижем и Лионом впервые была зарегистрирована еще в 1960-х, так что новые автострады проектировались с учетом возможностей монетизации. Организацию и перераспределение трафика на платных автострадах, предложенную французским оператором Sofiroute, часто ставят в пример. Доходы платных автомагистралей составляют до 75% дорожного бюджета страны.

Что касается остальной части дорожного фонда, то государственные дороги Франции можно разделить на три типа: муниципальные, ведомственные и национальные. Забота о первых двух ложится главным образом на региональные власти или конкретные государственные ведомства.

Но в целом строительство дорог в стране редко финансируется только



Виадук Мийо, Франция

из одного источника. Чаще всего государство привлекает к строительству частных инвесторов и проекты финансируются в рамках концессий (государственно-частного партнерства).

Общая протяженность сети автомобильных дорог во Франции составляет 1 млн км, из них автомагистралей — 11,9 тыс. км. Все французские дороги с твердым покрытием. Плата за использование коммерческих участков автомагистралей зависит от категории транспортного средства и расстояния. Отдельно заплатить придется и за проезд по некоторым мостам и туннелям.

Так, путь длиной 221 км от Парижа до Лилля обойдется в 16,6 евро, от Парижа до Страсбурга (489 км) — в 38,8 евро. Речь идет о движении только по автомагистралям. Существует сеть бесплатных объездных дорог. Такие дороги, безусловно, гораздо живописнее, так как проходят по небольшим французским городам, однако гораздо длиннее по времени.

Доля инвестиций в транспортную инфраструктуру стран Западной Европы в ближайшие годы вряд ли увеличится более чем на 10-11% от существующих затрат, хотя подобная необходимость существует.



Туннель Mont Blanc проложен под горой Монблан между Шамони (Франция) и Курмайором (Италия). Его протяженность 11,6 км, из которых 7,6 км находится на территории Франции, а 4 км — в Италии. Цены на проезд через туннель с французской и итальянской сторон несколько отличаются. Для проезда легкового автомобиля через туннель из Италии в одну сторону придется заплатить 45,2 евро (из Франции — 44,4 евро). Поездка туда и обратно существенно выгоднее — 56,3 евро (55,4), а билет на 10 поездок обойдется в 140,8 евро (138,5).

Тарифы на проезд по платным дорогам рассчитываются и меняются один раз в начале года.

Италия

Первая платная дорога была запущена в Италии в 1924 г., и кажется, что сегодняшняя организация дорожного хозяйства страны с тех пор не сильно поменялась. На данный момент все решения относительно обслуживания и строительства дорог принимает федеральное правительство, региональные власти имеют весьма ограниченные полномочия и возможности финансирования. Государство также передает управление дорогами частным компаниям-операторам.

Трагедия в Генуе стала ярким символом состояния дорожного хозяйства в стране.

Общемировой симптом в области дорожного хозяйства — это полная или частичная неспособность государства в полной мере обеспечить потребности рынка

В полдень 14 августа 2018 г. внезапно обрушился пролет моста, по которому проходит скоростная трасса А10 Генуя–Савона (европейский маршрут Е80). В этот момент

там находилось более 30 легковых автомобилей и 3 грузовика. В результате катастрофы погибли более 40 человек.

Одной из версий причин обвала называется образование «воздушного пузыря» в обвалившемся поддерживающем столбе. Мост был построен в 1967 г. по проекту Риккардо Моранди. Как сообщают СМИ, Моранди еще в 1980-х годах писал о «более быстром, чем ожидалось, старении и износе материалов».

Итальянская прокуратура ведет расследования по факту крушения, а местные политики обвиняют министерство транспорта, передавшее обслуживание моста в частные руки. Компания Autostrade per l'Italia, обслуживающая итальянские дороги, тем временем опубликовала официальное письмо министерству транспорта, датированное началом 2018 г., в котором просила согласовать проект реновации моста. Сейчас власти ждут от компании полный отчет о профилактических работах.

Трагедия вскрыла многие давно наблюдавшиеся проблемы как внутри Италии, так и в Европе в целом. В других странах ЕС эксперты также критикуют состояние транспортной инфраструктуры и предупреждают о возможном повторении трагедии, если не принять меры.

При этом проезд по автомагистралям Италии дешевым назвать нельзя. Проезд по автомагистрали А1 от Милана до Неаполя (776 км) обойдется в 57,1 евро. Отдельной оплате подлежит проезд до некоторым мостам и туннелям. Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования Италии составляет 487,7 тыс. км, в т.ч. автомагистралей — 6,8 тыс. км. В Италии все дороги с твердым покрытием.

Нидерланды

Нидерланды, возглавляющие общеевропейский рейтинг качества автодорог, — еще и европейский лидер по плотности дорог на квадратный километр. Финансирование автомагистралей в стране осуществляется через национальный Инфраструктурный фонд, куда, в свою очередь, поступают доходы всевозможных дорожных сборов и пошлин. Провинции и муниципалитеты также, как и федеральное правительство, имеют право



Эресуннский мост (совмещенный автомобильный и железнодорожный мост-туннель) протяженностью 7,8 км проложен через пролив Эресунн и соединяет столицу Дании Копенгаген и шведский город Мальме. Он был открыт в 2000 г. Плата за проезд по мосту обычного легкового автомобиля без прицепа со шведской стороны составляет 59 евро.

устанавливать пошлины на проезд транспортных средств. Плюс в бюджет идут налоги на топливо и владение транспортным средством.

Кроме того, транспортные компании, действующие на территории страны, платят налог на пользование автомагистралями для транспортировки грузов.

В 2009 г. голландское правительство провело эксперимент по замене налога на владение транспортным средством платой за пользование этим средством согласно пройденному километражу, однако эта схема не имела успеха.

Швеция

Финансирование всех автомагистралей страны осуществляется из федерального и муниципальных бюджетов. Сейчас в стране 98,5 тыс. км государственных дорог, 4,6 тыс. км муниципальных и несколько частных. Хотя в

Швеции есть небольшое количество частных автодорог, но как такового частного финансирования в дорожном хозяйстве нет.

К 2050 г. активность дорожного трафика в мире удвоится, а глобальная дорожная инфраструктура расширится на 60% по сравнению с 2010 г.

Все основные магистрали принадлежат государству и на данный момент являются бесплатными, хотя введение платных дорог обсуждается. Налоги бюджет получает главным образом благодаря платному проезду грузового транспорта через Стокгольм и Гётеборг, а также благодаря пошлинам за проезд по двум международным мостам, связывающим Швецию с Норвегией и с Данией.

Планирование в сфере дорожного хозяйства в Швеции долгосрочное, сейчас в стране действует утвержденный план до 2025 г., любой инфраструктурный проект должен пройти не только предварительное согласование в ряде инстанций, но и быть одобрен экологической комиссией.

Наталья ПОПОВА





АВТОБАНЫ ПОИЗНОСИЛИСЬ

Сложно найти лучший символ преуспевающего дорожного хозяйства, чем немецкий автобан и немецкий автопром. Пришло, однако, время разрушить старые стереотипы. В дорожном хозяйстве локомотива европейской экономики не все так радужно.

Организация наземных перевозок вывела Германию в лидеры логистического рынка, но о посредственном качестве инфраструктуры говорят невысокие позиции как в общемировом, так и в европейском рейтинге.

Исторически сложилось так, что в Германии нет национального дорожного фонда. Строительство и обслуживание федеральных трасс финансируется отчасти из общих доходов бюджета, отчасти на это идут пошлины и сборы от грузовых перевозок. Доходы от налогов на транспортные средства и топливо также поступают в государственный бюджет, но они не связаны напрямую с бюджетами дорожного хозяйства, то есть государство может перенаправить эти деньги на другие нужды, юридических препятствий к этому нет.

Именно здесь таится первый подводный камень, о который «разбиваются» немецкие автобаны. Еще за несколько лет до трагедии в Генуе немецкие экономисты говорили о недостаточном государственном финан-

сировании дорожной отрасли. Но после августа 2018 г. эти высказывания стали намного громче. Ряд экспертов заявляли ведущим немецким СМИ, что крушение, подобное тому, что произошло в Генуе, вполне возможно и в Германии, ведь износ инфраструктуры в отдельных регионах близок к критическому уровню.

Чистые инвестиции в этот сектор немецкой экономики фактически отрицательны, с каждым годом на ремонт мостов и дорог требуется все больше и больше. Учитывая важность региона для общеевропейского рынка логистики, перед немецким правительством сейчас стоит очень серьезный вызов. Несмотря на то, что с 2005 по 2017 г. Германия увеличила финансирование отрасли почти на 20%, этого оказалось недостаточно. Эксперты оценивают дополнительные расходы на поддержание существующей инфраструктуры в 7–10 млрд евро в год. По данным издания Die Zeit, порядка 30% муниципалитетов страны не в состоянии предоставить достаточное

Плата за проезд грузового автотранспорта в Германии взимается с 2005 г. Легковые автомобили пока ездят бесплатно



финансирование дорожному хозяйству. Большая часть автомагистралей в Германии принадлежит федеральным землям, часть — муниципалитетам, часть является общегосударственными. Расходы на поддержание инфраструктуры часто лежат именно на федеральных властях, ответственных перед центром.

Основная причина износа транспортной инфраструктуры страны — грузовые перевозки, и именно они, за счет пошлин, — основной источник дохода отрасли.

С 1994 г. в Германии существует закон о приватизации дорог. Однако плата за проезд грузовых автомобилей была введена только в 2005 г., а легковые автомобили до сих пор передвигаются по стране бесплатно.

20 сентября 2002 г. правительство Германии приняло важное для всей страны решение. Оно касалось введения для федеральных трасс специального дорожного сбора для грузового транспорта, так называемого LKW-Maut, размер которого зависит от пройденного грузовиком расстояния. Немецкое правительство определило, на каких именно трассах на территории Германии будут первоначально взиматься такие дорожные сборы. Дальнейшие решения об оплате на том или ином участке пути также принимает исключительно правительство Германии.

Система для взимания платы с грузового автотранспорта называется Electronic HGV (Heavy Goods Vehicle) Tolling System. Ее оператором была

выбрана частная компания Toll Collect GmbH с главным офисом в Берлине. Совладельцами компании являются такие гиганты, как Deutsche Telekom AG, Daimler Financial Services AG и Cofiroute SA. Оператор обслуживает систему, занимается сбором оплаты и регистрацией участников движения. Собранные средства передаются заказчику системы, то есть федеральному министерству.

Эксперты автомобильной отрасли полагают, что немцы выстроили самую сложную, совершенную, масштабируемую и технически грамотную из всех известных систему сбора средств с грузовых автомобилей

В настоящее время система Toll Collect охватывает практически все дороги Германии, а контроль за ее функционированием можно назвать тотальным. Данные собираются через бортовые блоки на грузовиках, специальные стационарные рамки над дорогой, оснащенные датчиками, и сотни отдельных мобильных пунктов контроля. Эксперты автомобильной отрасли (<https://autotraveler.ru/germany>) полагают,

Большая часть автомагистралей в Германии принадлежит федеральным землям, часть — муниципалитетам, часть является общегосударственными. Расходы на поддержание инфраструктуры часто лежат именно на федеральных властях, ответственных перед центром.





Панорамная дорога Россфельд, Германия

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования Германии составляет 644,5 тыс. км, все из них — дороги с твердым покрытием. Протяженность автомагистралей — почти 13 тыс. км.

что немцы выстроили самую сложную, совершенную, масштабируемую и технически грамотную из всех известных систему сбора средств с грузовых автомобилей.

Система Toll Collect была введена в эксплуатацию 1 января 2005 г. и вызвала поначалу немало критики. Отладить работу всех сервисов в полном объеме удалось только с 2006 г.

Тем не менее уже в 2005 г. правительство Германии получило от системы 2,6 млрд евро платы с грузовых автомобилей. По данным портала <https://autotraveler.ru>, система Toll Collect приносит своим владельцам примерно 15% от суммы собираемых платежей, что составляет примерно 650 млн евро в год.

Введение платы за пользование дорогами некоторые граждане Германии восприняли едва ли не как покушение на один из основных символов Германии — знаменитые немецкие автобаны. Власти, однако, рассудили, что символ тоже нуждается в ремонте и поддержании, а потому ввели плату за километр пройденного пути. Первоначально плата взималась только с автомобилей собственной массой от 12 т, но с 1 октября 2015 г. действие системы было распространено и на грузовые автомобили массой от 7,5 т. В отличие от аналогичных систем оплаты в других странах Toll Collect учитывает не только собственную массу грузовых автомобилей. Оплата рассчитывается также с учетом количества осей в грузовике и экологического класса.

Что касается легковых автомобилей, то для них платными пока являются только особые участки инфраструктуры. Однако, судя по всему, такое положение сохранится недолго.

Бундестаг Германии 24 марта 2017 г. проголосовал за введение первой в Германии системы дорожных сборов для частных пассажирских транспорт-

ных средств. Судя по всему, это произойдет уже в начале 2019 г.

Правительство Германии предложило для взимания платы с легковых автомобилей систему PKW-Maut, которая будет применяться как к немецким, так и иностранным водителям. Но немецким водителям она будет компенсироваться в виде сокращения ежегодного налога на автомобиль. Кроме того, жители, которые докажут, что они не пользовались автомагистралями или другими федеральными дорогами, смогут запросить возмещение.

Немецкие автолюбители будут платить ежегодную пошлину от 67 до 130 евро в зависимости от экологической классификации транспортных средств.

В настоящее время платным для легковых машин в Германии является проезд только по туннелям и панорамной дороге. Туннель в Ростоке был построен при участии государства и частного капитала в 2003 г. Он стал первым платным участком дороги в стране. Его протяженность 790 м, строительство обошлось в 215 млн евро. Ежедневно он пропускает более 11 тыс. транспортных средств, плата за проезд варьируется в зависимости от размеров: легковые автомобили и мотоциклы платят в среднем 2,5 евро, грузовики и автобусы 11–12 евро. При этом компания-оператор не владеет туннелем, а получила его в управление сроком на 50 лет, после чего он станет собственностью города. Второй участок платной дороги протяженностью чуть более 2 км, введенный в эксплуатацию в Германии, — туннель Herrentunnel близ Любека. Он был открыт 26 августа 2005 г. Контракт с его оператором заключен на 30 лет. В его строительстве также участвовали частные инвесторы, затраты составили 175 млн евро. Стоимость проезда в зависимости от размера транспортного средства — 1,5–11,5 евро.

**Наталья ПОПОВА,
Ирина МУРАВЬЕВА**

ФОТО: NIKACORRADI/MEDIUM.COM

ГИПЕРМАРКЕТЫ

ТВОЙ ДОМ

всё лучшее в нём

24
ЧАСА

Продукты ◆

Посуда ◆

Текстиль ◆

Мебель и свет ◆

Сад и оранжерея ◆

Стройматериалы ◆

Бытовая техника ◆

Товары для детей ◆



Каширское шоссе



Можайское шоссе



Новорижское шоссе



Крокус Сити



Осташковское шоссе



Монтажный проезд, д.2

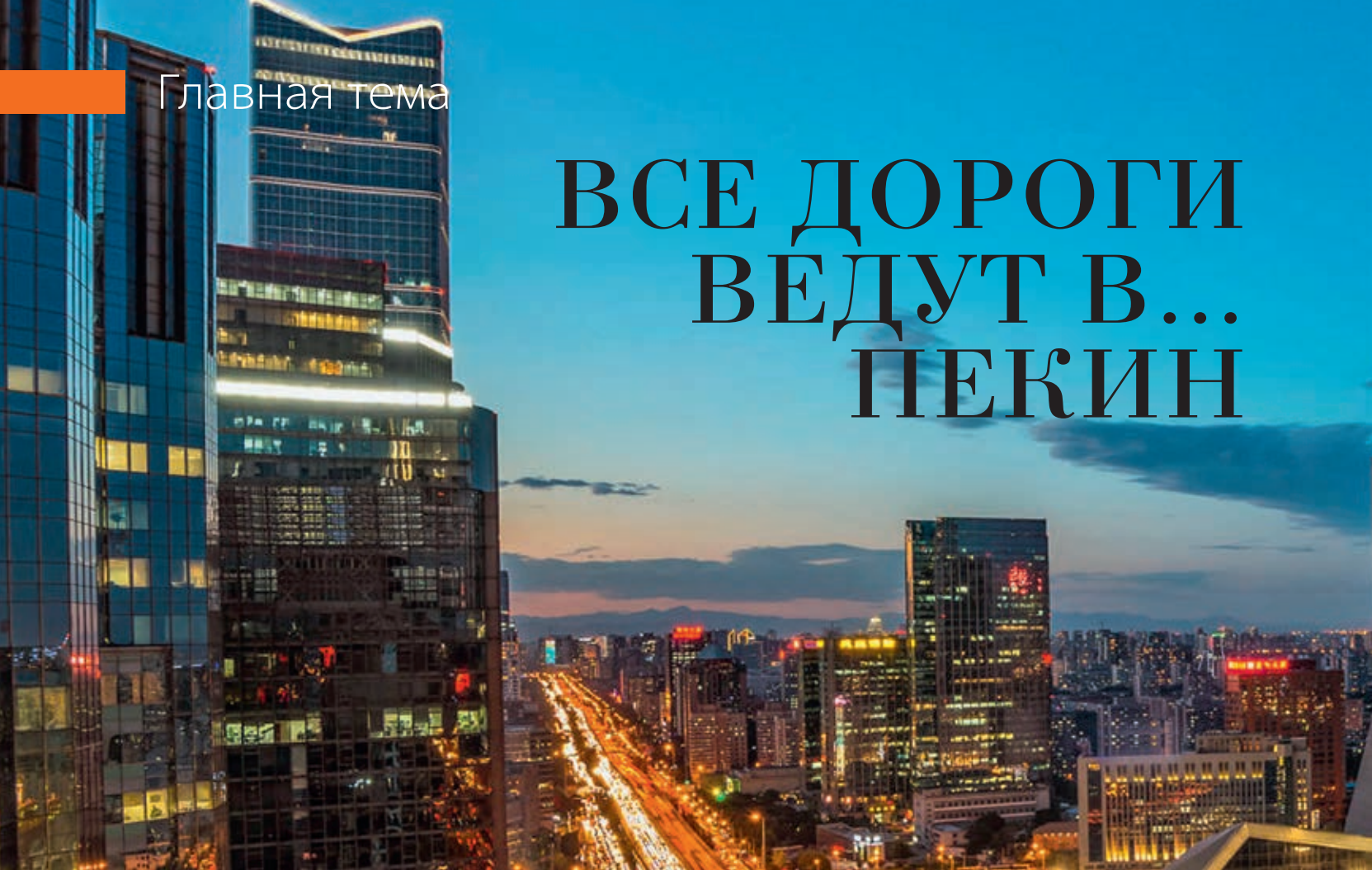


+7 (495) 727-17-17



tvoydom.ru

ВСЕ ДОРОГИ ВЕДУТ В... ПЕКИН



Стремительный рывок китайской экономики в будущее имеет различные измерения. К их числу относятся и впечатляющие достижения КНР в создании за короткий срок огромного по масштабам и передового по техническому уровню дорожного хозяйства.



В настоящее время по протяженности автодорог Китай находится на одном из первых мест в мире, а по длине скоростных дорог — на первом, обогнав даже США.

В течение трех десятилетий после образования КНР, развиваясь в рамках централизованной плановой системы, транспорт страны, как и вся ее экономика, пребывал в весьма архаичном состоянии.

С переходом к политике рыночных реформ и открытости внешнему миру ситуация круто изменилась. Темпы роста китайской экономики пошли резко вверх. В этих условиях автомобильный транспорт приобрел стратегическое значение, а дорожное строительство, все больше опираясь на рыночные стимулы и механизмы, заметно ускорилось.

Ключевым фактором активизации дорожного строительства явилась его децентрализация. Начиная с 1980 г., ассигнования центрального бюджета на строительство дорог были переведены на возвратную и платную основу, а обслуживание и погашение этого

долга возложены на местные органы власти. Для расширения источников финансирования дорожного строительства были введены новые платежи и сборы. В их числе дополнительный сбор (позже превращенный в налог) за приобретение автомобиля в размере 10% от его стоимости.

Статистика показывает быстрый рост инвестиций в дорожное строительство. В 2016 г. они составили 1,78 трлн юаней против 540 млрд юаней в 2005 г.

Планы и проекты

В 1988 г. в Китае был построен первый участок скоростной автодороги длиной в 23 км, после чего страна приступила к реализации масштабной программы строительства скоростных автотрасс. Автомобильные дороги классифицируются в Китае по административному признаку и управлению (национальные, провинциальные, уездные, волостные, деревенские, особого назначения) либо по техническим характеристикам. Скоростные магистрали (ширина — 28 м) имеют пропускную способность в 100–120 тыс. автомобилей в день, автодороги I класса (25,5 м) — 10–25 тыс., II класса (12 м) — 5–15 тыс., III класса (8,5 м) — 2–8 тыс. и IV класса (7 м) — менее 2 тыс. автомобилей.



В 1992 г. Госсовет КНР выпустил Национальную программу развития дорожной сети, предусматривавшую строительство пяти «вертикальных» (север-юг) и семи «горизонтальных» (восток-запад) скоростных автомагистралей протяженностью в 35 тыс. км, призванных соединить Пекин и Шанхай со всеми провинциальными центрами и обеспечить дорожным сообщением в общей сложности 200 городов («Программа 5–7»). Технические требования к этим дорогам разрабатывались с учетом стандартов Национальной системы межштатных автомагистралей США, технологии строительства были заимствованы из опыта США, стран Европы и Японии.

В 1997 г. был принят Закон КНР «О дорогах». Регламентируя возможность взимания платы за проезд и, соответственно, строительства платных автодорог, положения закона существенно расширили и диверсифицировали финансовый инструментарий дорожного строительства, включая банковский кредит, выпуск ценных бумаг и т.д.

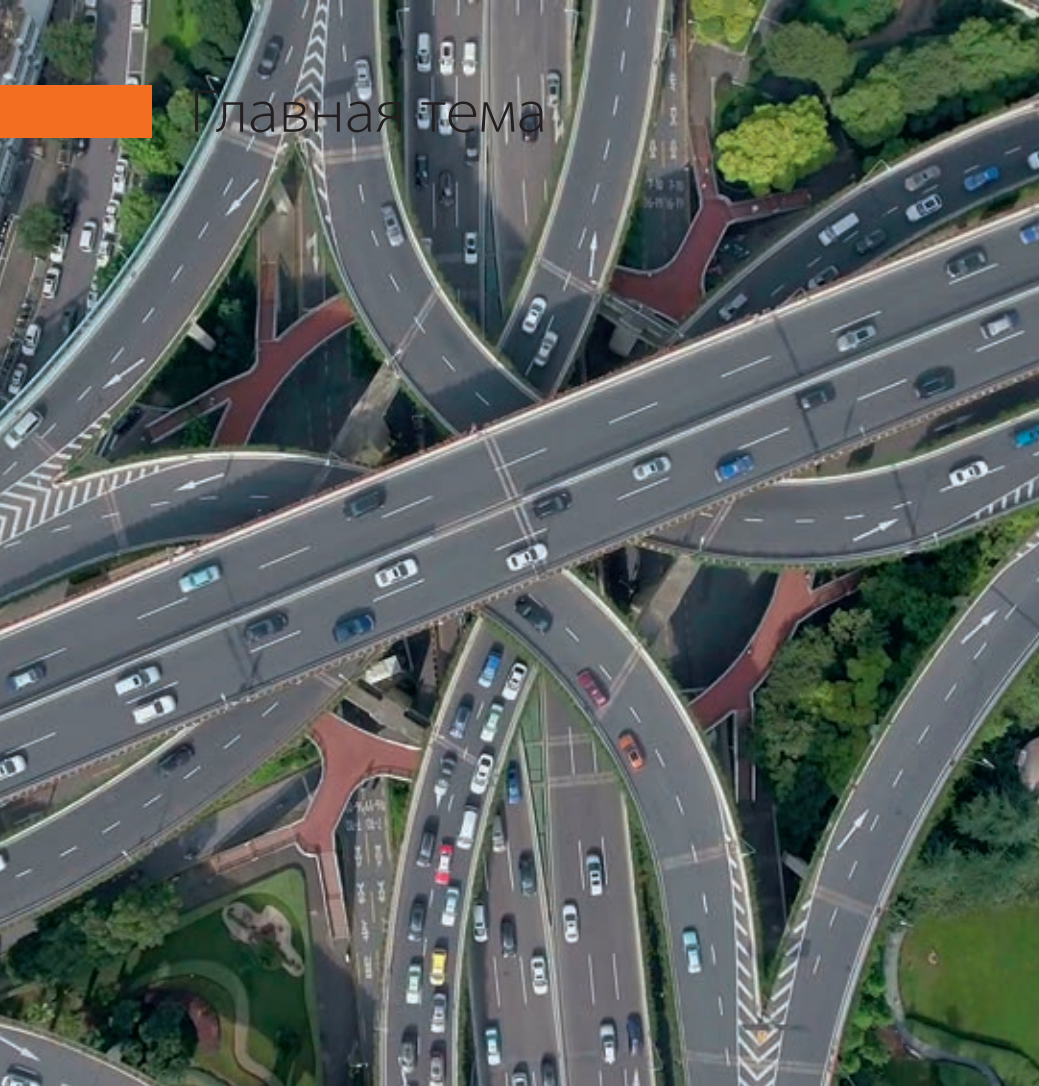
Все это позволило решить проблему нехватки средств и способ-

ствовало досрочному выполнению «Программы 5–7», на смену которой в 2005 г. пришла Национальная программа развития сети магистральных дорог («Программа 7–9–18»). В соответствии с ней к концу 2020 г. протяженность скоростной автотранспортной сети должна была достичь 85 тыс. км в результате сооружения 7 радиальных, расходящихся от Пекина, линий, 9 линий с направлением «север-юг», 18 линий «восток-запад»; 5 кольцевых и более 30 соединительных дорог. Целью всего этого являлось соединение автодорожным сообщением столицы страны, всех провинциальных центров, а также крупных и средних городов с населением свыше 200 тыс. человек. Этот план был выполнен в 2011 г. — на 9 лет раньше установленного срока.

Плотность дорожной сети за последние 20 лет увеличилась в 4 с лишним раза. Ни одной стране не удалось так быстро добиться аналогичного по темпам и качеству роста дорожной сети

В 2013 г. был принят новый «План развития национальных автотрасс», в соответствии с которым к 2030 г. общая протяженность национальных магистралей должна составить уже 400 тыс. км, включая 118 тыс. км скоростных дорог.

Общая протяженность автомобильных дорог в КНР в 2016 г. составила почти 5 млн км против 890 тыс. км в 1978 г. Протяженность скоростных дорог увеличивается в среднем на 20% ежегодно и в 2017 г. составила около 140 тыс. км. По этому показателю Китай еще в 2013 г. обогнал США, выйдя на первое место в мире.



В 2013 г. был принят «План развития национальных автодорог». В числе основных задач этого плана — общая рационализация автомобильного сообщения в масштабах всей страны с акцентом на развитие современных скоростных магистралей в экономически менее развитых районах Западного Китая, значение которых существенно возросло с выдвиганием инициативы создания нового Шелкового пути.

Руководство и контроль

Организация автодорожного строительства построена по принципу «Единое руководство и многоуровневое управление». Государственная стратегия и планы развития дорожной сети, а также конкретные проекты строительства национальных автодорог утверждаются Госсоветом КНР по представлению Министерства транспорта, которое в свою очередь отвечает за раз-

В той или иной форме государство обеспечивает 93–95% затрат на дорожное строительство, львиную долю которых составляют внебюджетные средства

работку, осуществление и контроль за реализацией этой стратегии, а равно и за технико-экономическое обоснование проектов строительства национальных автодорог.

Транспортные управления провинций, автономных районов и городов центрального подчинения отвечают за проектирование и подготовку технико-экономических обоснований для провинциальных дорог, а также за строительство и содержание как провинциальных, так и национальных автомагистралей на своей территории. Аналогичные функции возложены на транспортные отделы муниципалитетов, уездных и волостных органов власти.

Для осуществления дорожных проектов правительства провинций сформировали подконтрольные им группы государственных компаний. Аналогичные строительные команды меньшего масштаба созданы в муниципалитетах и уездах. Работая на коммерческой основе, предприятия, подконтрольные провинциальным органам власти, как правило, группируются в корпорации, действующие в виде публичных акционерных компаний. Через бизнес-структуры,

подчиненные местным транспортным управлениям, провинциальные правительства держат свыше 40% совокупного акционерного капитала этих корпораций. Еще более 20% контролируется одним из крупнейших государственных предприятий

Китая — China Merchants Group. Прочие акционеры представлены страховыми компаниями и фондами управления активами, среди которых такие международные инвесторы, как J.P. Morgan Chase & Co (США), HSBC Halbis Partners Ltd (Великобритания), UBS AG (Швейцария), Sumitomo Mitsui Asset Management Ltd (Япония) и пр.

Эти корпорации планируют, организуют, направляют и координируют деятельность дочерних и зависимых компаний, используя их в качестве специализированных субподрядчиков. В числе последних можно найти и небольшие частные «дочки» государственных предприятий. В настоя-

Развитие автодорожной сети КНР (тыс. км)

	1995	2000	2005	2009	2012	2016
Общая протяженность	1 157,0	1 403,0	1 931,0	3 861,0	4 237,5	4 969,3
В т. ч.:						
скоростные автодороги	2,1	16,3	41,0	65,1	96,2	131,0
автодороги I класса	9,6	20,1	38,0	59,5	74,2	99,2
автодороги II класса	84,9	152,7	246,0	300,7	331,5	371,1
автодороги III класса	207,2	267,7	344,0	379,0
автодороги IV класса	606,8	750,3	921,0	2 252,0
бесклассные дороги	246,3	186,7	338,0	804,6
Плотность дорожной сети (км/100 кв. км)	12,0	14,6	20,1	40,2	44,1	51,7

Источники: Financing Road Construction and Maintenance after the Fuel Tax Reform. Asian Development Bank. Manila. 2012, p. 4; Чжунго тунци няньцзянь 2013. Пекин. 2013, табл. 16-4; Чжунго тунци няньцзянь 2016. Пекин. 2016, табл. 16-4.

щее время насчитывается около 1 тыс. таких строительных организаций и 400 проектных институтов, в которых занято около 2,2 млн человек. Из них около 500 фирм допущены к строительству скоростных дорог и дорог I класса.

Откуда деньги

Финансирование строительства, реконструкции и содержания дорог осуществляется за счет различных источников. Ассигнования центрального бюджета обеспечивают до 20% дорожных инвестиций. С этой целью используются, в частности, поступления налога на приобретение автотранспорта и акциза на моторное топливо, а также средства от размещения под гарантии центрального правительства целевых облигационных займов, обслуживаемых и погашаемых властями провинций. Важным источником финансирования являются банковские кредиты (35–40% общей суммы инвестиций).

Еще около 30–35% инвестиций аккумулируется на уровне правительств провинций и муниципалитетов. С этой целью используются средства местных бюджетов, а также средства подконтрольных автодорожных корпораций и других государственных бизнес-структур.

Оставшиеся 5–7% приходятся на долю коллективных капиталовложений, а также частных (в т.ч. иностранных) инвестиций, направляемых главным образом на строительство платных дорог, а также на реконструкцию дорожной сети в прибрежных провинциях на юго-востоке страны. Таким образом, в той или иной форме государство обеспечивает 93–95% затрат на дорожное строительство, львиную долю которых составляют внебюджетные средства, самостоятельно привлекаемые на провинциальном и ином местном уровне.

Статистика свидетельствует о быстром росте инвестиций в дорожное строительство. В 2016 г. дорожные инвестиции составили 1,78 трлн юаней против 540 млрд юаней в 2005 г. Отсюда стремительное развитие автотранспортной сети КНР.

Первые в мире

Общая протяженность автомобильных дорог в 2016 г. составила почти



5 млн км против 890 тыс. км в 1978 г. Особенно быстро развиваются скоростные автодороги высшего класса, инвестиции в которые составляют 22–25% всех капиталовложений в автодорожное строительство. Начиная с 2000 г., протяженность скоростных дорог увеличивается в среднем на 20% ежегодно, в 2017 г. составила около 140 тыс. км. По этому показателю Китай еще в 2013 г. обогнал США, выйдя на первое место в мире. Плотность дорожной сети за последние 20 лет увеличилась в четыре с лишним раза. Ни одной стране мира не удавалось за столь короткое время добиться аналогичного по темпам и качеству расширения автодорожной сети.

Все автомобильные дороги в КНР находятся в собственности государства. В основном по ним можно передвигаться бесплатно, платные дороги составляют лишь 3,7% общей протяженности автодорожной сети. К категории платных относятся практически все скоростные магистрали, около половины дорог I класса, а также некоторая часть дорог II класса. Далеко не все они имеют бесплатную альтернативу.

Право на взимание платы за проезд возникает, если дорога построена не только на бюджетные средства и при этом удовлетворяет необходимым техническим требованиям. В соответ-

В 1988 г. в Китае был построен первый участок скоростной автодороги длиной в 23 км, после чего страна приступила к реализации масштабной программы строительства скоростных автотрасс.

ствии с законодательством китайские платные дороги подразделяются на два вида: государственные и коммерческие. К разряду государственных относится большинство платных дорог Китая. Это дороги, построенные местными властями выше уездного уровня с привлечением банковских кредитов или иного долевого финансирования от компаний и физических лиц. Операторами таких дорог являются дорожные управления провинций и муниципалитетов, а взимание дорожной платы имеет целью не извлечение прибыли, а возврат заемного финансирования и содержание дороги.

Коммерческими считаются дороги, построенные автодорожными корпорациями-подрядчиками за счет собственных и заемных средств. Строительство таких дорог осуществляется на основе государственно-частного партнерства в форме

Главная тема

концессионных соглашений типа BOT (Build — Operate — Transfer), в рамках которых концессионер (автодорожная корпорация) осуществляет строительство и эксплуатацию дороги и после истечения определенного срока передает ее государству. К коммерческим отнесены и те государственные дороги, которые были переданы в управление автодорожным корпорациям с предоставлением последним права сбора платежей за проезд.

Нормативная длительность периода взимания платы регулируется Госсоветом КНР и в настоящее время составляет не более 15 лет для государственных и не более 25 лет для коммерческих дорог.

Для государственных дорог размер платы за проезд должен обеспечивать погашение кредитов, привлеченных для их строительства, для коммерческих — полную окупаемость капитальных затрат с получением инвестором «разумной прибыли». Таким образом,

проезд по государственной дороге, как правило, обходится дешевле, чем по коммерческой.

Общее отставание в обслуживании автодорог ежегодно составляет 150–200 млрд юаней. На текущий ремонт и обслуживание большинства дорог не хватает средств

Трудности роста

Безостановочное развитие автодорожной сети сопровождается и определенными проблемами. Так, стоимость проезда по платным дорогам Китая является одной из самых высоких в мире и составляет для легкового транспорта в среднем около 0,5 юаня (0,08 долл.) за километр пути. В этих условиях дорожная плата достигает 30–40% транспортных расходов владельцев автомобилей. Впрочем, в городах проезд по высококлассным магистралям бесплатный.

Серьезные вопросы возникают и в связи с накоплением операторами дорожных концессий огромной кредитной задолженности. В 2015 г. ее размеры достигли 4,45 трлн юаней. Не удивительно, что почти 80% расходов автодорожных корпораций состав-

ляют платежи по кредитам и лишь 6,7% тратится на содержание дорог. Общее отставание в обслуживании автодорог ежегодно составляет 150–200 млрд юаней. В этих условиях на текущий ремонт и обслуживание большинства дорог не хватает средств.

Наконец, доминирующая роль государства в дорожном строительстве сопряжена с широким распространением коррупции. Ведь, несмотря на формальное соблюдение предписываемых законом конкурсных процедур, руководители провинциальных управлений транспорта имеют возможность практически бесконтрольно присуждать контракты на строительство автодорог по своему усмотрению. Несмотря на суровые наказания взяточникам, соблазн «высокоскоростного» обогащения слишком велик.

Любовь НОВОСЕЛОВА,
д.э.н., главный научный сотрудник
Института Дальнего Востока РАН



12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ



6-10 МАРТА
2019 ГОДА
КРОКУС ЭКСПО



Катера и яхты



Отдых на воде



Услуги



Оборудование



Государственные органы надзора



www.mosboatshow.ru



Организатор:
КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр

ufi
Approved
Event

IR
Expo Rating

6+ реклама

ДЛИННЕЕ ВСЕХ

США — страна с самой протяженной и разветвленной дорожной сетью в мире. Ее контуры формировались на протяжении последних 100 лет.

Общая протяженность американских автомобильных дорог, включая Аляску, Гавайи, а также Пуэрто-Рико, составляет 6,7 млн км (2016 г.). Все субъекты американской федерации — федеральное правительство, штатные и местные органы власти — являются собственниками автомобильных дорог, поскольку они строят и эксплуатируют их. Крупнейшие собственники — местные власти (муниципалитеты и графства, или округа), на их долю приходится свыше 75% общей протяженности автодорожного полотна США, или 5,2 млн км. Примерно 20% автострэд принадлежит властям штатов (1,3 млн км) и всего 3% (210 тыс. км) — федеральному правительству.

Фактор огромной территории страны привел к тому, что США пошли по пути создания интегрированной Национальной системы шоссейных дорог и автострэд, которая связала все штаты континентальной части Америки. Законодательное оформление эта система получила сравнительно недавно, в 1995 г. Основное назначение этого закона состояло в формировании приоритетов федерального финансирования строительства, модернизации и развития американской автодорожной системы.

В США 70% протяженности автодорожной сети приходится на сельскую местность

В настоящее время протяженность Национальной шоссейной системы США (НШС) составляет порядка 360 тыс. км, из которых на долю центральной, «кровеносной», междуштатной системы автострэд приходится 77,6 тыс. км, т.е. немногим более 1% общей протяженности американских дорог. Между тем эта система обеспечивает ежегодно примерно четверть всего автопробега по американским автострадам.

Составной частью НШС является система шоссейных дорог стратегического назначения протяженностью свыше 100 тыс. км. Она призвана обеспечить бесперебойную перевозку военной техники и военного персонала в случае введения чрезвычайного положения ко всем стратегически важным объектам с территории американских военных баз, складов и арсеналов.

В НШС входят также все крупные шоссейные дороги и автострада протяженностью около 260 тыс. км, которые связывают между собой свыше 200 аэропортов, порядка 200 морских и речных портов, 190 железнодорожных вокзалов или терминалов грузового автотран-

Расходы на сооружение и модернизацию дорожной сети в 2016 г. составили 44,8 млрд долл.

спорта, 60 трубопроводных станций, свыше 80 автобусных станций междугороднего сообщения и др.

Сеть автодорог в 1,6 млн км (25% общей протяженности автодорог США) получает дотации и субсидии на свое развитие и модернизацию из средств федерального бюджета; соответственно, остальная часть автодорог (5 млн км) финансируется за счет бюджетов штатов и местных органов власти, а также частных инвесторов.

Федеральное правительство участвует в строительстве, модернизации и эксплуатации автодорожной системы США через федеральный Дорожный фонд, созданный в 1956 г. В середине 1950-х гг. республиканская администрация Дуайта Эйзенхауэра решилась на достаточно рискованный с политической точки зрения шаг — создать общеамериканскую систему междуштатных автострэд. Ее контуры обозначились еще в 1930-е гг., во время Великой Депрессии, при демократической администрации

Франклина Рузвельта. Для финансирования этого грандиозного инфраструктурного начинания и был создан специализированный Дорожный фонд, подчиненный Министерству финансов США. В его задачу входило выделение порядка 90% расходов на



Федеральному правительству США принадлежит ограниченное число автострад, расположенных в национальных парках и заповедниках, районах проживания коренного индейского населения и вокруг военных баз и объектов на территории США.

капитальное строительство американских автострад; еще 10% должны были обеспечить власти штатов. Всего в рамках программы в течение следующих десятилетий было построено и модернизировано 69 тыс. км скоростных автодорог, общая стоимость создания которых составила почти 129 млрд долл.

Федеральное правительство взяло на себя львиную долю расходов в создании междуштатной системы автострад из соображений национальной безопасности. 1950-е гг. были периодом мощного военного строительства в США, и формирование общенациональной системы автодорог считалось важным фактором укрепления обороноспособности на случай войны с применением ядерного оружия. Под ударом могла оказаться вся территория страны, с чем никогда до этого не сталкивалась Америка.

Главным источником аккумуляции средств Дорожного фонда стали федеральные транспортные акцизные налоги: налог на бензин, на дизельное топливо и керосин, на продажу автопокрышек, тяжелых грузовиков, тракторов и грузовых прицепов, на ежегодную эксплуатацию тяжелых грузовиков.

В 2016 финансовом году в общих поступлениях в Дорожный фонд в сумме 36,3 млрд долл. на долю налога

на бензин пришлось 21,7 млрд долл., или почти 60% всего объема поступлений; на долю дизельного топлива и керосина — 8,5 млрд долл., или 23,5% всего объема поступлений. Расходы на сооружение и модернизацию дорожной сети составили 44,8 млрд долл., которые пошли в своей подавляющей части на сооружение новых автострад. Дефицит расходной и доходной части в сумме 8,5 млрд долл. был покрыт из общих поступлений в федеральную казну.

Доля поступлений от проезда по платным дорогам невелика — всего 13 млрд долл. В США сравнительно слабо развита сеть платных дорог





С начала XXI в. Конгресс США последовательно отказывался от повышения акцизных налогов на моторное топливо, покрывая дефицит средств на счетах Дорожного фонда за счет общих поступлений в федеральную казну.



Федеральный Дорожный фонд периодически оказывается на грани банкротства. Ожидается, что очередное «плановое» банкротство может наступить уже в 2021 г.

В настоящее время США на всех уровнях федерации тратят на развитие, модернизацию и строительство своей автодорожной сети порядка 220 млрд долл. Основным направлением расходов является капитальное строительство, т.е. сооружение новых и модернизация существующих шоссе (105 млрд долл., или 47,5% всех государственных расходов на автодороги). На втором месте идут эксплуатационные расходы в сумме 35 млрд долл., или 16% всех расходов. Третью строчку занимают расходы на обеспечение безопасности дорожного движения в сумме 18 млрд долл. Кроме того, средства выделяются на управленческие расходы, включая планирование и проведение научно-исследовательских работ, на сервисное обслуживание автодорог и автотранспорта.

Доходные статьи обеспечивают поступления на развитие дорожного хозяйства США в сумме порядка 217 млрд долл. Основную роль в до-

ходных статьях автодорожного хозяйства США играют акцизные налоги, на долю которых приходится свыше 40% всех поступлений (более 90 млрд долл.). Более 65% собираемых акцизных налогов поступает в бюджеты штатов, 30% — в федеральный Дорожный фонд и остальные 3–4% — в бюджеты местных органов власти.

Доля поступлений от проезда по платным дорогам невелика (всего 13 млрд долл.). В США сравнительно слабо развита сеть платных дорог, их протяженность составляет всего 8 тыс. км. Платные дороги имеются в 35 штатах, главным образом в восточных и штатах Среднего Запада. Слабое развитие системы платных дорог объясняется тем, что программа строительства междуштатных шоссе началась в 1956 г., финансировалась преимущественно за счет федерального правительства, то есть у штатов не было стимулов для введения платы за проезд для компенсации своих затрат.

На долю акцизов на бензин, дизельное и прочие виды топлива пришлось 83,5% суммарных поступлений в Дорожный фонд.

Несмотря на ежегодные капитальные расходы порядка 100 млрд долл., автодорожная сеть США развивается медленно, не поспевая за темпами экономического развития и демографическими сдвигами. Так, с 2000 по 2013 г. в США было построено всего 22 тыс. км новых шоссе. Другими словами, протяженность американских автострад выросла всего на 0,4%. При этом только 18% новых автострад пришлось на долю скоростных междуштатных шоссе; основная часть увеличения — 64% — явилась вкладом в развитие местной дорожной сети, которая связывает городские пригороды и небольшие городки.

Именно по этой причине и администрация Барака Обамы в 2015 г., и администрация Дональда Трампа в настоящее время выступают с инициативами и программами мощного автодорожного строительства, которые призваны создать автодорожную инфраструктуру, отвечающую нарастающим научно-техническим и глобальным вызовам XXI в.

Владимир ВАСИЛЬЕВ,
главный научный сотрудник Института США и Канады РАН, д.э.н.

12-я международная специализированная
ВЫСТАВКА-ДЕГУСТАЦИЯ

Карта Вин



22-24
ноября
2018 года

Крокус Экспо

Выставка ежегодно объединяет специалистов, поставщиков, потребителей и ценителей винной продукции, выступая в качестве успешной площадки для презентации новых отраслевых технологий и товаров, профессионального общения, обмена опытом.

«Карта вин» помогает посетителям ознакомиться с ведущими предприятиями отрасли, а участникам – найти новые каналы сбыта продукции.



Специальные виноградные вина (сухие, полусухие, полусладкие, десертные, полудесертные, ликерные)
Столовые и местные вина
Игристые вина
Эксклюзивные, винтажные и гаражные вина
Плодово-ягодные и фруктовые вина
Напитки на основе меда
Коньяки, бренди, вермуты, виски, текила и прочая крепкая алкогольная продукция
Handmade-бутылки для вина, винные принадлежности, посуда
Тара и упаковка, шкафы для хранения вина
Презентации-дегустации экспонентов

Организатор:  **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

www.karta-vin.ru

18+
реклама

Товар подлежит сертификации

ПУТЬ В БУДУЩЕЕ

«Нормальные дороги — это не просто набор инженерно-технических сооружений, это путь к более высокому качеству экономики, новым рабочим местам, развитию инфраструктуры городов и других населенных пунктов», — заявил премьер-министр России Дмитрий Медведев.

Дмитрий Медведев констатировал: при учете только прямого макроэкономического эффекта вклад дорожного комплекса в валовый внутренний продукт составляет около 7%, но, несмотря на это, состояние дорог в целом по России остается неудовлетворительным. Даже в крупных городах они, признал премьер-министр, «периодически исчезают» во время весенних паводков и осенних катаклизмов. Это приводит к множеству аварий и другим проблемам.

За несколько месяцев до выступления Медведева, в конце 2016 г., были опубликованы результаты исследования, проведенного экспертно-аналитическим центром РАНХиГС. Ученые пришли к выводу, что из-за плохих дорог происходит около 40% ДТП (официальная статистика этих данных не отражает), и около 70% федеральных дорог нуждаются в ремонте. «Сеть отечественных автомагистралей отстает в своем развитии от мирового уровня на 40–50 лет», — говорилось в исследовании.

За осуществление госуслуг и управление госимуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства отвечает федеральное дорожное агентство «Росавтодор». В том числе — за учет дорог и обеспечение транспортной безопасности в этой сфере.

На данный момент общая протяженность автомобильных дорог в России составляет около 1,5 млн км. Из них примерно 913 тыс. км — дороги местного, регионального и муниципального значения.

Статус федерального значения имеют в России только 53 тыс. км, при этом 50,1 тыс. км из них находятся в ведении самого «Росавтодора», еще 2,9 тыс. км — в ведении государственной компании «Автодор». Также «Росавтодор» (напрямую или через систему федеральных казенных учреждений) отвечает за 5938 мостов и путепроводов, 46 автодорожных тоннелей, 286 пешеходных переходов.

Отличить трассы, за которые отвечает «Росавтодор», от остальных

Общая протяженность автомобильных дорог в России составляет около 1,5 млн км. Статус федерального значения имеют только 53 тыс. км

можно по соответствующим табличкам — агентство размещает их на всех «своих» дорогах. По данным «Росавтодора», к концу 2017 г. почти 78% федеральных трасс было приведено в нормативное состояние. К 2019-му агентство планирует увеличить показатель до 85%.

Состояние региональных и местных дорог значительно хуже. Региональные дорожные фонды пополняются благодаря акцизам на топливо, транспортному налогу, штрафам и отчислениям от введенной в конце 2016 г. системы учета движения большегрузных автомобилей, вызвавшей целую волну протестов, «Платон» (официально сбор введен в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами массой более 12 т). Но всех собранных денег недостаточно, чтобы привести большую часть дорог в надлежащее состояние.

В рейтинге качества автодорог 2017–2018 гг., представленном на Всемирном экономическом форуме, Россия заняла 114 место из 137 представленных в нем стран (на 113-м — Бенин, маленькая страна в Западной Африке, на 115-м — Казахстан). Индекс качества дорог учитывает среднюю скорость движения на маршруте, связывающем 10 или более крупных городов, где проживает не менее 15% общей численности населения. Кроме того, показатель прямолинейности дорог, а также мнение национальных экспертов — ученых и бизнесменов, работающих с отправкой грузов. Обеспеченность дорожной сетью в рейтинге не учитывается, но вряд ли это помогло бы России войти хотя бы в сотню, скорее наоборот, ухудшило бы позицию. По словам директора Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаила Блинкина, которого цитировала газета «Ведомости», даже в европейской части России обеспеченность дорожной сетью ниже, чем в ЮАР или Турции.

Объемы строительства новых трасс также не слишком велики. В ноябре 2008-го правительство РФ утвердило транспортную стратегию государства на период до 2030 г. Согласно плану, разработанному Минтрансом, одна



из ее главных задач — формирование единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов. В автодорожном хозяйстве цель номер один — создание системы автомагистралей и скоростных дорог, в первую очередь по направлениям международных транспортных коридоров. Согласно стратегии, к 2030 г. плотность дорожной сети общего пользования должна увеличиться до 10 км на 1 тыс. чел. (с 5,1 км/1 тыс. жит. в 2007 г.). Но учитывая, что в последние годы бюджет, выделяемый на автодорожное хозяйство не рос, а только сокращался, реализовать план удавалось лишь отчасти.

К 2030 г. плотность дорожной сети общего пользования должна увеличиться до 10 км на 1 тыс. чел. с 5,1 км в 2007 г.

«Наша важнейшая задача — повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП», — заявил в марте нынешнего года президент РФ Владимир Путин в послании Федеральному Собранию.

Трасса М11, которая должна связать Москву и Санкт-Петербург, несмотря на то, что еще не достроена, уже взимает существенную плату за проезд. Например, от Москвы до аэропорта «Шереметьево» на легковом автомобиле можно доехать за 280 рублей, до Солнечногорска — за 360. Преодоление участка 214–543 км стоит 660 руб. А стоимость проезда по всем участкам трассы М4 (21–1119 км) — 1090 руб. Но таких длинных платных трасс в России единицы.



Региональные дорожные фонды пополняются благодаря акцизам на топливо, транспортному налогу, штрафам и отчислениям от введенной в конце 2016 г. системы учета движения большегрузных автомобилей «Платон».

Он также отметил, что «в предстоящие шесть лет нужно практически удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог в России, направить на эти цели более 11 трлн руб. из всех источников».

Это заявление было подкреплено майскими указами Путина. Президент велел не только улучшить качество, но и увеличить общую протяженность дорог регионального значения не менее чем до 50% (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.). «Росавтодор» уже внес предложение о реконструкции и строительстве нескольких трасс, в том числе дороги, следующей по маршруту Джубга–Сочи (она может стать самой дорогой в России). Примерная стоимость ее строительства — 1,2 трлн

руб., но вполне возможно, что в процессе работы цена может стать значительно выше. Минтранс уже оценил ее в 1,6 трлн руб. и предложил поременить с реализацией этого проекта.

«Россия далеко не в лидерах среди стран с самыми дорогостоящими трассами. У нас строительство обходится примерно в два раза дешевле, чем в США, Германии и Канаде. При пересчете на рубли в США километр дороги обходится примерно в 127 млн руб., в Канаде — в 163 млн руб., в Германии — в 81 млн руб.», — рассказывал в интервью RNS глава «Росавтодора» Роман Старовойтов.

При этом, по расчетам экспертов ВШЭ и МАДИ, которые приводит газета «Ведомости», коррупционная составляющая в дорожной сфере достигла 70% цены муниципального и регионального заказа на строительство дорог. Блинкин надеется, что вмешательство Путина в процесс, за

которым может последовать усиление гражданского контроля, снизит уровень коррупции при строительстве, но вряд ли существенные изменения произойдут по всей стране. Улучшение статистики напрямую зависит не только от факта проведения ремонта, но и от его качества, от того, как и кто это качество контролирует.

Так, переход на процентное нормативное финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения был завершен только в 2014 г. Недавно нормативы пересмотрели, опубликовав летом 2017 г. постановление правительства №658, которое увеличило базовый норматив содержания однополосной дороги в течение года (низшая, 5-я категория) с 695 тыс. до 806 тыс. руб./1 км, ремонта — с 2,71 млн до 4,7 млн руб./1 км, капитального ремонта — с 8,5 млн до 12 млн руб./1 км. Были изменены и повышающие коэффициенты, которые применяются для расчета цены содержания и ремонта автомагистралей высших категорий.

Увеличили срок эксплуатации дорог. По новым нормативам, капитальный ремонт, предусматривающий замену верхнего и нижнего слоев, а также ремонт основания дороги 1-й категории должен проводиться один раз в 24 года, а не раз в 12 лет, как было раньше. Замену верхнего и нижнего слоев теперь рекомендуется производить один раз в 12 лет (до этого ремонтировали раз в четыре года). При этом переход на новый стандарт будет происходить не сразу, а постепенно. По оценке «Росавтодора», он должен быть закончен не раньше 2021–2022 гг. — уже после того, как все автомагистрали будут приведены в надлежащее состояние.

Глава ассоциации территориальных органов управления автодорогами РАДОР Игорь Старыгин сказал в интервью «Коммерсанту», что субъекты федерации в идеале должны закрепить аналогичные нормативы и для региональных дорог.

Поправить ситуацию помимо целевых программ призваны нацпроекты. С прошлого года началась реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», в который во-

По данным «Росавтодора», к концу 2017 г. почти 78% федеральных трасс было приведено в нормативное состояние

шли 38 крупных городов и агломераций из 36 регионов. Еще один новый нацпроект, поделенный на несколько федеральных, был представлен главой Минтранса Евгением Дитрихом нынешним летом — он был создан по мотивам выступления Путина. Окончательный вариант еще не принят, но в том, который сейчас дорабатывают, основное место займет проект «Дорожная сеть». Согласно ему, в рамках реализации указов федеральный центр направит в регионы около 514 млрд руб., при этом распределять деньги планируется между 40 самыми проблемными регионами, в которых дороги находятся в наиболее плачевном состоянии. Во многих случаях даже ремонт станет лишь временным решением проблемы, требующим в скором времени нового вмешательства, так как оценивать качество ремонта и определять сроки его эксплуатации будут на местах.

И в данном случае майские указы вряд ли помогут решить все проблемы. При том что, как заявил министр финансов Антон Силуанов, часть дорог, которые будут построены с использованием средств нового инфраструктурного госфонда, станут платными. «У нас очень низкое количество, маленькое количество платных дорог, — отметил Силуанов. — И речь идет о высокой стоимости, как, к сожалению, мы видим на участке Москва–Шереметьево. Нам нужно привлекать в инфраструктуру частные деньги, поэтому получим такой эффект еще: на рубль вложений — несколько рублей частных».

Борис Ельцин подписал указ «О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе» в декабре 1992 г., первая платная дорога появилась только через семь лет. Ею стал 20-километровый участок как раз трассы М4 «Дон», который спустя год был увеличен до 50 км. Сейчас платные дороги есть в 11 субъектах страны — Воронежской, Ленинградской, Липецкой, Московской, Псковской, Тверской, Рязанской, Ростовской, Тульской областях, Удмуртии и в Санкт-Петербурге.

«Многие регионы сегодня по объективным причинам не могут вводить для себя платность автомобильных дорог, — отмечал в интервью ТАСС



министр транспорта Евгений Дитрих. — Уровень доходов населения, социально-экономическая обстановка не предполагают доходную часть, но это не означает, что платные дороги не нужно строить. При достаточном уровне предоставляемой ГЧП-поддержки такие проекты можно реализовать на базе минимальных тарифов. К примеру, 10 рублей за проезд по автомобильному мосту, на мой взгляд, абсолютно подъемная сумма даже в небогатом регионе. И если эти средства будут направляться хотя бы на обслуживание и содержание этого же моста, то это абсолютно приемлемое решение».

В рейтинге качества автодорог 2017–2018 гг., представленном на Всемирном экономическом форуме, Россия заняла 114 место из 137 представленных стран

Любое приемлемое решение при этом требует качественной реализации, иначе реальный прогресс в улучшении дорожной ситуации в России, несмотря на вложенные средства, вряд ли будет возможен.

Александра ВЛАДИМИРОВА

Сейчас платные дороги есть в Воронежской, Ленинградской, Липецкой, Московской, Псковской, Тверской, Рязанской, Ростовской, Тульской областях, Удмуртии и в Санкт-Петербурге.

Дороги, дорожное строительство

Выставка, организатор	Время проведения	Место проведения	Контакты
R2T GLOBAL EXPO New Horizons Global Exhibitions LLC.	7-9.11.18	США Лас-Вегас	www.nhgexpo-usa.com; info@nhgexpo-usa.com тел./факс +1 702 216 5837
HIGHWAYS SIB Alad Ltd	7-8.11.18	Великобритания Латтерворт	www.aladltd.co.uk; info@aladltd.co.uk тел. +44 (0)1732 459683; факс +44 (0)1732 455837
NCEC ETF	15-17.11.18	Австралия Сидней	www.etf.com.au; info@etf.com.au тел. +61 3 9321 6755; факс +61 3 9321 6751
GULF TRAFFIC Informa Exhibitions Middle East	4-6.12.18	ОАЭ Дубай	www.informaexhibitions.com; info@iirme.com тел. +971 (0)4 336 5161; факс +971 (0)4 335 1891
CONTECH VIET Chan Chao International Co., Ltd	5-8.12.18	Вьетнам Ханой	www.chanchao.com.tw; akai@chanchao.com.tw тел. +886 2 2659 6000 (ext.176); факс +886 2 2659 7000
"Construction Center 05.12 - 08.12 2018 IBUD" Reed Exhibitions Japan Ltd.	12-14.12.18	Япония Токио	www.reedexpo.co.jp; info@reedexpo.co.jp тел. +81 (0)3 3349 8501; факс +81 (0)3 3349 8599
INFRATECH Flanders Expo	15-18.01.19	Нидерланды Роттердам	www.flandersexpo.be; info@flandersexpo.be тел. +32 (0)9 241 9211; факс +32 (0)9 241 9325
BAIEX Asia Pasargad Co.	11-14.02.19	Иран Тегеран	www.ampex.ir; info@ampex.ir тел. +98 (21) 2276 8596; факс +98 (21) 2254 6815
WORLD OF ASPHALT AEMA	12-14.02.19	США Индианаполис	www.aema.org; krissoff@aema.org тел. +1 410 267 0023; факс +1 410 267 7546
AEMA-ARRA-ISSA ANNUAL MEETING AEMA	18-21.02.19	Мексика Канкун	www.aema.org; krissoff@aema.org тел. +1 410 267 0023; факс +1 410 267 7546
NATIONAL HEAVY EQUIPMENT SHOW Master Promotions Ltd.	28-29.03.19	Канада Торонто	www.masterpromotions.ca; info@masterpromotions.ca тел. +1 506 658 0018; факс +1 506 658 0750
PARKEX INTERNATIONAL Brintex Ltd.	2-4.04.19	Великобритания Бирмингем	www.brintex.com; w.broadfoot@hgluk.com тел. +44 (0)20 7973 6401; факс +44 (0)20 7233 5054
INTERTRAFFIC ISTANBUL Amsterdam RAI Exhibitions	10-12.04.19	Турция Стамбул	www.rai.nl; info@rai.nl тел. +31 (0) 20 549 1212; факс +31 (0) 20 549 1889
TRANSRUSSIA ITE Moscow	15-17.04.19	Россия Москва	www.ite-expo.ru; info@ite-expo.ru тел. +7 499 750 0828; факс +7 499 750 0830
SMART CITIES Via Expo Ltd.	16-18.04.19	Болгария София	www.viaexpo.com; office@viaexpo.com тел. +359 32 966 813; факс +359 32 945 459
BELKOMMUNTECH MinskExpo	17-19.04.19	Белоруссия Минск	www.minskexpo.com; maa@minskexpo.com тел. +375 017 226 9193; факс +375 017 226 9192
VICTORIAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE CONFERENCE Expotrade Australia Pty Ltd	1-2.05.19	Австралия Мельбурн	www.expotrade.net.au; info@expotrade.net.au тел. +61 3 9545 0360; факс +61 3 9545 0320
CITY INFRASTRUCTURE PHILIPPINES HQ BizLink International Pte Ltd	3-4.05.19	Филиппины Манила	www.hqbizlinkintl.com; mail@hqbizlinkintl.com тел./факс +65 9182 9748
AUTOSTRADA-POLSKA Targi Kielce	14-16.05.19	Польша Кельце	www.targikielce.pl; biuro@targikielce.pl тел. +48 41 365 1222; факс +48 41 345 6261
INTERTRAFFIC CHINA Amsterdam RAI Exhibitions	22-24.05.19	Китай Шанхай	www.rai.nl; info@rai.nl тел. +31 (0) 20 549 1212; факс +31 (0) 20 549 1889
ITS EUROPEAN CONGRESS Brintex Ltd.	3-6.06.19	Нидерланды Эйндховен	www.brintex.com; w.broadfoot@hgluk.com тел. +44 (0)20 7973 6401; факс +44 (0)20 7233 5054
PARKEN Messe Frankfurt Ausstellungen	5-6.06.19	Германия Франкфурт	www.mfa.de; info@mfa.messefrankfurt.com тел. +49 (0)6119 5166 0; факс +49 (0)6119 5166 23
ROAD & TRAFFIC Iteca Caspian LLC	11-13.06.19	Азербайджан Баку	www.iteca.az; office@iteca.az тел. +994 12 404 1008; факс +994 12 4041001
PARKOPOLIS Groupe Moniteur	26-27.06.19	Франция Париж	www.groupemoniteur.fr; promotionsalons@groupemoniteur.fr тел. +33 (0)1 4013 5050; факс +33 (0)1 4013 5182
KAZCOMAK Iteca	18-20.09.19	Казахстан Алма-Ата	www.iteca.kz; astana@iteca.kz тел. +7 3272 58 3434; факс +7 3272 58 3444
TRAFIC Ifema	8-11.10.19	Испания Мадрид	www.ifema.es; line@ifema@ifema.es тел. +34 91 722 3000; факс +34 91 722 5801
IREE CII	16-18.10.19	Индия Нью-Дели	www.ciinr.org; charu.mathur@ciionline.org тел. +91 172-266 6526; факс +91 172-260 6259
INTERTRAFFIC MEXICO Amsterdam RAI Exhibitions	12-14.11.19	Мексика Мехико	www.rai.nl; info@rai.nl тел. +31 (0) 20 549 1212; факс +31 (0) 20 549 1889



Традиции бакинской кухни.
zafferanorest.ru +7 (495) 236 10 11



Итальянский семейный ресторан.
fortebellorest.ru +7 (495) 236 10 72



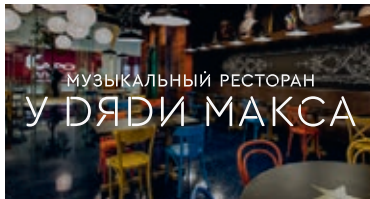
Японская кухня.
edoko.ru +7 (495) 236 10 12

ул. Петровка, 30/7



Рюмочно-закусочная от Григория Лепса.
rumkabyleps.ru +7 (495) 114 54 77

ТРК VEGAS Крокус Сити | ТРЦ Европейский



Семейный музыкальный ресторан.
udiadimaxa.ru +7 (495) 236 13 58

Crocus City Hall



Европейская и паназиатская кухня.
backstagerest.ru +7 (495) 727 16 36

Крокус Сити Молл



Традиционная итальянская кухня.
gg-g.ru/casa +7 (495) 727 17 10



Все лучшее на банкетной площадке.
gg-g.ru/fusion +7 (495) 727 17 11

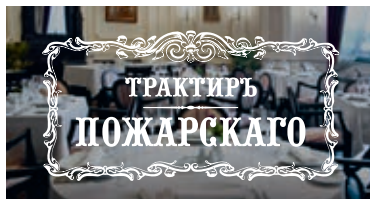
ул. Большая Дмитровка, д. 20/1



Авторская японская кухня.
noburestaurants.ru +7 (495) 645 31 92



Паназиатская кухня.
gg-g.ru/asia +7 (495) 727 17 12



Традиционная русская кухня XIX века.
gg-g.ru/pojarsk +7 (495) 727 17 14



Ресторан морепродуктов с интерьером яхты.
rosebar.ru +7 (495) 236 11 85

ТРК VEGAS Крокус Сити



Территория правильной еды.
+7 (495) 646 35 35



Крафтовый бар с отличными бургерами.
+7 (985) 411 63 62



Домашняя русская и европейская кухня.
vegascfe.ru +7 (495) 646 35 35

Крокус Сити, 66-й км МКАД



Яхт-клуб и ресторан с бассейнами и пляжем.
shore-house.ru +7 (495) 727 26 78

Загородное поместье Agalarov Estate



Итальянская, азербайджанская и европейская кухня.
agalarovestate.com

RESTAURANTS

by Crocus Group

f RBYCG @ CROCUS.REST

Выставки, конгрессы,



GL EVENTS

Французская компания GL events приобрела контрольный пакет акций китайской фирмы Zhongzhixing Group, специализирующейся на оказании инженерных, логистических и организационных услуг при проведении выставок. Наряду с этим предприятие является провайдером инновационных цифровых технологий. В последние годы бизнес Zhongzhixing Group показывал устойчивый рост, и эта тенденция сохраняется. Согласно расчетам, в 2019 г. доход составит 19 млн евро. В результате сделки GL events значительно усилила свое влияние в Китае, став одним из крупнейших поставщиков услуг выставочного сервиса в этой стране со штатом, насчитывающим около 200 человек в семи городах.

glevents.com/AcquisitionChina



UFI

Исполнительная дирекция Всемирной ассоциации выставочной индустрии (UFI) проводит опрос всех желающих, посвященный роли женщин в выставочной индустрии. Первый вопрос: действительно ли мужчины и женщины равны на вашем предприятии? — прост и понятен. Но вот второй вопрос: что делает компания для поддержки женщин в роли лидеров команд? — вызывает некоторые сомнения. Почему, собственно говоря, кого-то надо поддерживать по гендерному признаку? Итоги исследования подведут в ноябре на 85-м Всемирном конгрессе UFI в Санкт-Петербурге в рамках специальной сессии Women in the exhibition industry. На сцене, разумеется, будут только женщины.

www.ufi.org



AUMA

По данным исследования, проведенного по заказу Немецкой ассоциации торговых ярмарок (AUMA) в 2018 г., общие затраты участников и посетителей немецких выставок составляют около 14,5 млрд евро в год. На долю экспонентов приходится 9,6 млрд евро, из них 30,3% — застройка стенда и дополнительные услуги, 21,2% — аренда площади, 15,6% — персонал, 13,5% — проживание и питание. Посетители тратят вдвое меньше — 4,7 млрд евро, их основные расходы — жилье (26,1%), транспорт и путешествия (21,6%), питание (21,5%). Выставочная индустрия Германии в целом ежегодно генерирует 28 млрд евро, что дает 4,5 млрд евро налоговых поступлений в федеральный, региональные и муниципальные бюджеты. Сравнительная оценка показала, что с 2009 г. ежегодный сбор «выставочных» налогов в Германии увеличился на 700 млн евро.

www.auma.de

форумы



EMERALD / IEG

Компания Italian Exhibition Group (IEG), владеющая выставочными комплексами в Римини и Виченце, достигла соглашения с крупнейшим организатором выставок в США Emerald Expositions. Цель сотрудничества — продвижение итальянских производителей ювелирных изделий на выставках в США. Согласно плану, в мае-июне 2019 г. итальянские ювелиры впервые представят свои произведения в Лас-Вегасе на престижных шоу Couture и Premier в рамках выставки Jewellery Market Week.

iegexpo.it/news

MESSE WIEN

Exhibition & Congress Center

MESSE WIEN

Всемирная федерация борьбы с ожирением World Obesity Federation присвоила главному выставочному центру австрийской столицы Messe Wien Exhibitions & Congress Center статус Healthy Venue. До этого на планете было лишь четыре «здоровых комплекса». Почетного звания компания удостоена за многолетнюю работу по внедрению принципов здорового образа жизни. Речь идет, прежде всего, о предприятиях общественного питания, предлагающих продукты с пониженным содержанием соли и сахара и полностью исключая насыщенные жиры. Свою роль также сыграло создание условий для активных физических упражнений и занятий спортом.

www.messecongress.at/HealthyVenue



Deutsche Messe

DEUTSCHE MESSE / СКОЛКОВО

Всемирно известная выставка компьютерных технологий Cebit дала имя новому российскому проекту. Дебют намечен на 19–21 марта 2019 г. в технопарке «Сколково». Программа Cebit Russia дублирует основные направления выставки в Ганновере и охватывает самый широкий круг тем, начиная с искусственного интеллекта и заканчивая защитой от дронов. Соглашение о сотрудничестве подписали первые лица двух компаний: «Дойче Messe Рус» (представительство немецкой Deutsche Messe) и «Технопарк Сколково». По замыслу организаторов, успех начинания должно обеспечить участие лучших российских стартапов в секторе IT-технологий.

www.cebit.de



WASHINGTON STATE CONVENTION CENTER

Городской совет Сиэтла утвердил проект расширения конвент-центра Washington State Convention Center (WSCC). Инвестиции в размере 1,6 млрд долл. пойдут на увеличение полезной площади примерно вдвое — до 80 тыс. кв. м. Работы уже начались и должны завершиться в 2021 г. Основные задачи: повышение эффективности использования инфраструктуры, укрепление связи с городом, создание привлекательных общественных пространств. По уровню технической оснащенности и функциональности обновленный комплекс будет отвечать лучшим мировым стандартам и соответствовать требованиям программы LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), разработанной Советом по экологическому строительству США (USGBC).

wscaddition.com

«КРОКУС ЭКСПО»:



Мобилистика'18

Заглянуть в будущее — именно эту задачу ставил Фестиваль инновационных технологий в сфере транспорта и логистики «Мобилистика'18» в рамках Московского международного автосалона. Организаторами проекта выступили Эмин Агаларов, первый вице-президент Crocus Group, и Георг Редлхаммер, идеолог и автор концепции. Премьера удивила многих. Гостей встречали уникальные проекты, стремительно меняющие нашу жизнь: электромобили, автономное вождение, альтернативное топливо, «умные города» и пр. Появятся ли воздушное такси в мегаполисах? Смогут ли беспилотники перевозить промышленные грузы? Какие фантастические разработки станут частью нашей реальности уже завтра? Здесь обсуждали новые идеи, темы и проекты.

Промышленные выставки ITE

С 23 по 25 октября компания ITE приглашает на большой промышленный смотр, вобравший в себя сразу 8 выставок. Под одной крышей встретятся свыше 600 экспонентов и более 16 тыс. специалистов, работающих в самых разных отраслях отечественной промышленности, от нефтехимии до космонавтики. В то же время каждый проект представляет свой вид техники: «Силовая Электроника» — компоненты и системы силовой электроники; Exrocoating Moscow — технологии, оборудование и материалы для обработки поверхности и нанесения покрытий; NDT Russia — оборудование для неразрушающего контроля и технической диагностики; Testing&Control — испытательное и контрольно-измерительное оборудование (сопровождается конференцией «Измерения. Испытания. Контроль»); Industrial Robotics — промышленная робототехника; PCVExpo — насосы, компрессоры, арматуру, приводы и двигатели; Heat&Power — котельное, теплообменное и электрогенерирующее оборудование; Fasttec — все виды крепежных изделий и станки для их производства.



Национальная ветеринарная конференция

В ряду многочисленных наград конца XIX в. особо выделялась «народная» медаль Российского общества покровительства животным со словами «Блажен иже и скоты милует» — цитатой из библейской Книги притчей Соломоновых (праведник печется и о жизни скота своего). На три дня, с 17 по 19 октября, в МВЦ «Крокус Экспо» соберутся профессионалы, которые сегодня, в XXI в., воплощают в жизнь эту библейскую заповедь. Национальная ветеринарная конференция, организованная NVC, состоит из трех программ. Научная часть предназначена для ученых и специалистов, образовательная — для врачей общей практики, а мастер-классы — для всех наших айболитов, желающих узнать что-то новое и повысить свое мастерство. Ожидается свыше 5 тыс. участников, 170 лекторов и 280 докладов.

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

InterCHARM

Крупнейшая в России и Восточной Европе международная выставка парфюмерии и косметики в этом году отмечает свой серебряный юбилей. Проект по праву может войти в «Книгу рекордов Гиннеса» как единственный рожденный в России выставочный бренд, добившийся успеха за рубежом. С 24 по 27 октября компания Reed Exhibitions вновь приглашает прикоснуться к миру прекрасного. Хозяева более 1 тыс. стендов предложат гостям широчайший выбор парфюмерии и косметики, а также инструменты и оборудование для всех направлений индустрии красоты, от эстетической медицины до парикмахерского дела, плюс технологии салонного бизнеса, ингредиенты и упаковку.



Российский архитектурный салон и другие

Красиво жить не запретишь. Всех, мечтающих о яркой жизни в рамках средней зарплаты, с 25 по 28 октября компания «Красивые дома/WEG» приглашает на четыре выставки смежных тематик: «Красивые дома. Российский архитектурный салон», «Деревянный дом. Осень», «Салон интерьеров» и «Салон камня». По сути, речь идет об одной большой выставке с четко структурированной экспозицией. Гостей встретят новаторские идеи в сфере декора и дизайна, деревянные дома, мягкая мебель, украшения, окна, двери, лестницы, напольные покрытия — всего не перечислишь. Объемать необъятное можно будет только на самой выставке.

Busworld Russia powered by Autotrans

За январь-апрель 2018 г., по данным агентства «Автостат Инфо», автобусный рынок России показал рост продаж на 37%. Потребители приобрели 4,9 тыс. автобусов. И спрос продолжает увеличиваться. С 23 по 25 октября компания TEMF Expo проводит выставку Busworld Russia powered by Autotrans. Организатор рассчитывает на участие около 100 производителей и планирует значительное расширение экспозиции. За внимание покупателей поборются автобусы разных видов и размеров: междугородные и городские, «мальши» и «великаны», особого класса и специального назначения. Ну и, конечно, рядом найдутся комплектующие и запасные части, шины и инструмент, материалы и ремонтная техника.



BASELWORLD

BASELWORLD: ТОЧКА НЕВОЗВРАТА?

В выставочном бизнесе редко случаются сенсации, привлекающие внимание ведущих деловых изданий мира. Одна из них, совсем недавняя, связана со всемирно известной часовой и ювелирной выставкой BaselWorld.

BASELWORLD
MARCH 21 - 26, 2019

Не заметить случившееся крайне сложно: количество участников крупнейшей в мире отраслевой выставки за год упало вдвое — с 1300 до 650 (в сравнении с рекордным 2011 г. — в три раза, тогда было 2 тыс. экспонентов). Площадь экспозиции уменьшилась примерно на треть, время проведения — на два дня.

В целом потери огромны. Ушли знаменитые торговые марки Dior, Hermes, Movado (занимала целый зал), Mikimoto, Boucheron, Girard-Perregaux, Stephen Webster и другие. Последняя новость в этом ряду — эмоциональный пресс-релиз одного из лидеров глобального часового рынка — группы Swatch Group (бренды Omega, Longines, Blancpain, Breguet, Harry Winston). В официальном заявлении компании прямо сказано, что она отказывается от участия в BaselWorld-2019, поскольку организатор, группа MCH, не решает главной задачи: проект не соответствует требованиям времени, не демонстрирует динамику и творческий подход. Орга-

низатора обвинили в том, что он больше занимается обустройством своего здания, чем реальным развитием выставки. Уход Swatch Group вместе с его бюджетом на 50 млн долл. — тяжелейший удар для выставки.

В ответ генеральный директор MCH Рене Камм высказал глубочайшие сожаления и удивление в связи с уходом Swatch Group, предложив ряд изменений. Так, в 2019 г. состоится первый саммит ретейлеров и появится павильон часового искусства, также обещано договориться с руководителями гостиниц об отказе от повышения цен. В обычных условиях это выглядело бы нормальным, сейчас — как косметические меры.

Слышатся разные объяснения текущей ситуации, но вряд ли они могут кого-то успокоить. Снижение количества экспонентов вдвое нельзя оправдать объективными факторами — состоянием рынка, цикличностью бизнеса, «приливами и отливами» и пр. Сложно согласиться и с объяснением, что уходят в основном юве-

BaselWorld-2019 состоится с 21 по 26 марта. В выставке 2018 г., которая проходила с 22 по 27 марта, приняли участие 650 экспонентов, что вдвое меньше, чем годом раньше

лирные компании, а коренные часовые «монстры» остаются. Во-первых, проект покидают и часовые фирмы, и, во-вторых, сегмент дорогих часовых брендов в наши дни практически никак не связан с потребностью человека измерять время. По сути, он давно стал атрибутом роскоши и элитной жизни, и в этом качестве ничем не отличается от эксклюзивных ювелирных коллекций.

В маркетинге есть аксиома: сначала деньги вкладывают в бренд, потом он сам себя начинает продавать. Для брендов-доноров существует собственный термин «дойная корова», который точно передает суть явления: очевидно, что при плохом уходе и бескормице «дойные коровы» могут болеть и даже покидать сей мир. Соответственно, хозяева любых брендов, даже самых мощных, обязаны думать об их развитии и продвижении.

Разумеется, в разных отраслях экономики и в отношении разных товарных групп «дойные коровы» не похожи друг на друга. В выставочном бизнесе они особо чувствительны. Ни одна выставка, даже самая крупная, не может позволить себе быть статичной. Как ни в какой другой отрасли здесь верно утверждение: жизнь — в движении, остановишься — отстанешь навсегда.

Чем это вызвано? Основных причин две.

Первая — цена ошибки. При угрозе потерять 20 тыс. долл. потенциальный экспонент начинает особо тщательно оценивать обстановку и проверять партнера. Вторая, главная: выставка — далеко не единственный инструмент маркетинга. Продвигать бизнес можно с помощью рекламы, корпоративного сайта, собраний дилеров, прямого маркетинга и пр. Любая выставка постоянно живет в состоянии жесткой конкуренции с другими выставками и инструментами маркетинга. Потенциальный экспонент ставит конкретные задачи и оценивает, каким способом их можно решить — что эффективнее, дешевле, надежнее.

В случае BaselWorld крупнейшие экспоненты обвинили организатора в игнорировании их интересов, а затем, не дождавшись внятного ответа, ушли. По их мнению, цены участия в выставке завышены, а эффективность низка.



BaselWorld — ежегодная выставка часов и ювелирных украшений, проходящая в Базеле, Швейцария. Датой рождения выставки считается 1917 г. — тогда в Швейцарии состоялась промышленная выставка с экспозицией, включающей в себя часовую раздел. В 1931 г. она была преобразована в профессиональную часовую ярмарку, а в 1973 г. ювелиры и часовщики объединились в рамках одной экспозиции. Организатор — международная выставочная компания со штаб-квартирой в Базеле MCH Group.

Очевидно, что ключевую роль в принятии решений об участии в BaselWorld всегда играли задачи укрепления имиджа компаний и презентации новой продукции.

Понятно, что BaselWorld рано списывать со счетов. Проект остается сильным и известным, только вот репутация его уже не столь чиста, как раньше. Между тем, возместить репутационные потери несравнимо сложнее и дороже, чем прямые финансовые убытки. Репутация создается годами, а теряется в одночасье.

Главный вопрос: найдут ли владельцы бренда адекватные методы восстановления былой славы. Самое плохое, что может произойти — дальнейшее игнорирование проблемы, косметические изменения, бодрые пресс-релизы и интервью в толстых журналах с описанием часовых новинок. Тогда уже ничего не спасет — желающих подхватить падающее знамя всегда хватает.

Александр БЕЛЯНОВСКИЙ



ЗАСТАВИМ МИР ПОЗЕЛЕНЕТЬ!

Выставки, связанные с защитой окружающей среды, год от года становятся все больше и популярнее. Экология из занятия энтузиастов превращается в многомиллиардный бизнес.

Всем нам хочется жить в чистом мире, с прозрачными озерами и бурными реками, заповедными лесами и натуральными продуктами на столе. Увы, в течение двух последних столетий развитие цивилизации с ее промышленной революцией и переходом к агрохимии, казалось бы, не оставило природе шанса.

К счастью, это не так. Человек пытается выбраться из вырытой им же самим ямы. Переход на «зеленые технологии», позволяющие максимально снизить негативное воздействие на окружающую среду, ресурсосбережение и стабильное развитие общества во многих странах стали частью государственной политики.

Одной из точек кристаллизации новой «зеленой экономики» в нашей стране может стать международная выставка-форум «ГРИНТЕХЭкспо», которая пройдет с 6 по 9 ноября в МВЦ «Крокус Экспо»

Тысячи профессионалов, от глав крупнейших корпораций до дизайнеров и архитекторов, думают, как соединить достижения технического прогресса с требованиями экологии. Подобные задачи носят сложный мно-

гоотраслевой характер и затрагивают десятки направлений науки, бизнеса и промышленности. Закономерно, что отраслевые выставки в полной мере отражают эти процессы. Сегодня можно найти сотни мероприятий, прямо или косвенно связанных с экологией.

«Зеленых выставок» очень много, и каждая имеет собственную специфику. Именно поэтому их так трудно классифицировать.

Экология — понятие широкое

По традиции, крупнейшей природоохранной выставкой мира считают IFAT в Мюнхене, и это верно, но с одной существенной оговоркой: речь идет о мероприятии, посвященном не всем экологическим технологиям, а лишь их части: водоочистке, водоподготовке, переработке и утилизации отходов. Выставка проходит раз в два года. В мае 2018 г. в залах выставочного центра Messe München свои приборы, машины и оборудование показали 3305 экспонентов из 58 стран на общей площади 260 тыс. кв. м. Было

Значительная часть профильных выставок посвящена решению комплексных экологических задач

зарегистрировано 142,5 тыс. посетителей (доля специалистов — 97%). Среди экспертов IFAT славится «живыми» демонстрациями образцов техники и серьезной рамочной программой, включающей десятки форумов, докладов, дискуссий, семинаров и презентаций. Главными темами обсуждений в этом году стали логистика утилизации отходов, управление водными ресурсами, термическая обработка и энергосбережение. Также состоялись дискуссия «Мир без отходов — реальность или иллюзия» и тематическая сессия Länder-Specials, рассматривающая состояние национальных рынков водоочистки и управления отходами в разных странах.

Значительная часть профильных выставок посвящена решению комплексных экологических задач. В Европе имеются два масштабных смотра такого рода.

Первый — международная выставка Pollutes в Лионе. В ноябре 2018 г., по предварительным данным, в этот французский город приедут 2200 экспонентов и 73 тыс. гостей из 128 стран. Девиз проекта — «Вместе заставим мир вращаться вокруг окружающей среды!». Периодичность — один раз в 2 года. Тематика включает все возможные достижения цивилизации, призванные внести свой вклад в устойчивое развитие общества, говоря конкретней, оборудование, технологии и услуги для водоснабжения, защиты воздуха, переработки отходов, рециркуляции материалов, альтернативной энергетики, сохранения биологического разнообразия, борьбы с экологическими рисками и пр. Основная часть экспозиции состоит из 14 разделов и включает экспонаты по пяти темам: «Город», «Промышленность», «Сельское хозяйство», «Море и побережье», «Больницы», «Использование пластика». Обширная программа конференций и семинаров дает представление о решении ключевых экологических проблем современного мира.

Второй европейский форум по теме охраны окружающей среды и устойчивого развития Ecomondo — Key Energy фирма Rimini Fiera проводит в своем родном городе. В ноябре прошлого года в Римини встретились 1250



Крупнейшей природоохранной выставкой мира считают IFAT в Мюнхене. Выставка, которую готовит компания Messe Munchen, проходит раз в два года. Мероприятие посвящено не всем экологическим технологиям, а лишь их части: водоочистке, водоподготовке, переработке и утилизации отходов.

экспонентов и свыше 116 тыс. гостей. Состоялось около 200 конференций.

В других странах Европы подобные выставки значительно скромнее и, можно сказать, домашнее. Возьмем, к примеру, GENERA в Мадриде (2018: 108 экспонентов) или Moderni Vytapeni в Праге (2018: 149 участников).

На азиатском рынке место крупнейшей экологической выставки занимает IE expo China в Шанхае, которую поддерживает дирекция IFAT в Мюнхене

Интересная ситуация сложилась в Стамбуле, где имеются два почти одинаковых отраслевых проекта: IFAT Eurasia (2017: 230 компаний) и ICCI (2018: 225 экспонентов), причем конкурируют в Турции немецкие организаторы — Messe München и Deutsche Messe. Проекты различаются периодичностью: первый готовят раз в два года, второй — ежегодно.

На азиатском рынке место крупнейшей экологической выставки прочно занимает IE expo China в Шанхае, которую активно поддерживает не только правительство Китая, но и дирекция IFAT в Мюнхене. Показатели 2018 г. впечатляют: 1762 экспонента, 66,6 тыс. посетителей и 128 тыс. кв. м





Основная группа специализированных выставок связана со строительной индустрией. Крупнейшее событие в этой сфере — выставка и конференция Greenbuild в США, объединившая лидеров бурно растущей индустрии «зеленого строительства» не только Северной Америки, но и всего мира.

площади. Тематика проекта чрезвычайно широка и условно делится на четыре группы: вода, воздух, отходы, почва. Рядом находятся еще три экспозиции, посвященные возобновляемой энергии.

Другая национальная выставка и конференция по защите окружающей среды CIERES ежегодно проходит в Пекине при официальной поддержке Государственного управления по охране окружающей среды КНР. По данным организаторов, в CIERES-2017 приняли участие 700 компаний и 66 тыс. гостей.

В особых районах Китая имеются Eco Expo Asia в Гонконге (2017: 335 компаний) и MIECF в Макао (2017: 456 фирм).

«Развитие и расширение экологического бизнеса» — именно так звучит девиз главной «зеленой выставки» Японии N-EXPO. Проводят ее каждый год поочередно в Токио и Осаке одновременно с уникальным по тематике смотром технологий предотвращения глобального потепления GWPE. В 2017 г. было зарегистрировано 645 экспонентов и 158,2 тыс. посетителей. Основная экспозиция посвящена переработке и рециклированию отходов, охране и очистке воздуха, защите почв и водных ресурсов.

В соседней Республике Корея экологическую нишу делят два национальных проекта: ENVEX в Сеуле (2017: 260 экспонентов) и ENTECH в Пусане (2017: 300 компаний).

В целом, на азиатском рынке можно найти много мероприятий со смешанной тематикой, охватывающей, наряду с экологией, возобновляемые источники энергии, бытовую технику (разумеется, энергосберегающую) и даже натуральные продукты питания.

Что касается специализированных выставок именно экологической тематики, то их не так много, и все они достаточно скромны, к примеру, ENTECH Vietnam (2018: 115 компаний) или TIGIS в Тайване (2017: 83 фирмы).

На другом конце света, в Латинской Америке, схожая ситуация. В Бразилии конкурируют ECOMONDO Brasil в Сан-Паулу (2018: 130 экспонентов) и FIEMA Brasil в Бенту-Гонсалвис (2018: 79 предприятий).

Не отличается размахом и главное отраслевое мероприятие Мексики Green Expo в Мехико-Сити (2017: 211 экспонентов).

Севернее, в США, масштабным событием в области экологии считается WWETT Show — Pumper & Cleaner Environmental Expo International. В феврале 2018 г. в Индианаполисе (шт. Индиана) собрались 600 экспонентов (86,8% — американцы) и 13 тыс. гостей.

Спецификой рынка «зеленых технологий» в США и Канаде можно считать почти полное отсутствие крупных выставок. В то же время организуется множество серьезных конгрессов, саммитов и конференций с многодневной программой докладов и относительно небольшой выставкой в холле конвент-центра. В качестве примера можно привести ECA Annual Exhibition and Conference, ежегодную конференцию по защите окружающей среды Международной ассоциации контроля эрозии с экспозицией, насчитывающей 100–150 стендов.

Спецификой рынка «зеленых технологий» в США и Канаде можно считать почти полное отсутствие крупных выставок

С конкретной целью

Количество мероприятий, посвященных решению какой-либо одной экологической задачи, существенно меньше многопрофильных.

Основная группа специализированных выставок связана со строительной индустрией. Крупнейшее событие в этой сфере — выставка и конференция Greenbuild в США, объединившая лидеров бурно растущей индустрии «зеленого строительства» не только Северной Америки, но и всего мира. Greenbuild-2018 с участием 1415 экспонентов состоится в Чикаго с 14 по 16 ноября.

В Европе подобная тематика также пользуется успехом. Речь, прежде всего, идет об Италии и Англии.

Международный форум энергетической эффективности и экологического строительства Klimahouse в Больцано в январе 2018 г. привлек 460 экспонентов (в «списке ожидания» остались еще 100 компаний, которым не хватило места), 740 делегатов конгресса и 35 тыс. посетителей.

Схожий формат имеет выставка экологического строительства Ecobuild в британской столице. В 2017 г. в Лондоне были представлены 450 предприятий, их гостями стали 25,4 тыс. специалистов.

Значительное распространение получили также проекты, посвященные сбору, переработке и утилизации отходов, самый известный — RWM (Recycling and Waste Management) в Бирмингеме. Список участников на сайте RWM–2018 насчитывает 351 компанию. Состоялось около 350 семинаров и 30 панельных дискуссий.

Аналогичные выставки в других странах существенно меньше, так в REW Istanbul–2017 участвовали лишь 87 компаний, включая одну иностранную.

В США национальный форум по вопросам управления отходами WASTECON ежегодно готовит Ассоциация индустрии переработки твердых отходов Северной Америки. На форуме 2018 г. в городе Нэшвилл, штат Теннесси, сопутствующая экспозиция насчитывала 141 стенд.

«ГРИНТЕХЭкспо» — наш ответ Западу

Экологическую ситуацию в России нельзя назвать благополучной. Положение дел постепенно меняется, но проблем остается очень много. Как их решать — известно: необходимо массовое внедрение «зеленых технологий» для достижения максимально возможной экологической безопасности промышленных и сельскохозяйственных производств, полной переработки опасных отходов, эффективной очистки воды, рекультивации земель и пр.

Одной из точек кристаллизации новой «зеленой экономики» в нашей стране может стать международная выставка-форум «ГРИНТЕХЭкспо», которая пройдет с 6 по 9 ноября в МВЦ «Крокус Экспо» при поддержке Министерства промышленности и торговли России.

Использованию биологического газа в энергетике посвящены три европейских проекта: Biogaz Europe в Нанте, ExpoBiogaz в Лилле и UK AD & World Biogas Expo в Бирмингеме. Также хорошо известна специализированная выставка технологий защиты от разливов нефти INTERSPILL, кочующая по разным городам мира с периодичностью раз в три года: в 2015 г. в Амстердам приехали 104 экспонента, в 2018 г. в Лондон — 86.



Свыше 450 экспонентов представят свои разработки на площади 16 тыс. кв. м. Ожидается, что форум посетят, как минимум, 11 тыс. специалистов из России и 40 зарубежных стран.

Основные разделы экспозиции: «Зеленые технопарки», «Зеленый город будущего» и «Зеленые регионы России». В рамках салонов «Арктическая биеннале», «Байкальская элегия» и «Волжская даль», оформленных фотографиями и декоративными элементами, пройдут дискуссии, посвященные сохранению уникальной природы Арктики и Байкала, восстановлению и реабилитации водных объектов бассейна Волги, а также другим, не менее значимым темам.

Деловая программа включает около 30 мероприятий: сессии, панельные дискуссии, круглые столы, семинары, презентации, брифинги, церемонию вручения премий и грантов победителям конкурса «зеленых стартапов». Приглашены 250 авторитетных спикеров и экспертов. Наряду с этим гостей ждет немало открытий и неожиданных предложений.

Нет сомнений, форум в МВЦ «Крокус Экспо» — лучшее место для презентации сложных технических решений для сокращения выбросов в атмосферу, очистки вод, рекультивации полигонов бытовых отходов и пр. В то же время он должен стать площадкой живого общения представителей власти, инвесторов, предпринимателей, ученых, конструкторов и, конечно же, активистов экологических союзов.

Выставка важна и с точки зрения прогнозирования ситуации после принятия законодательных мер по введению в России более строгих экологических норм и правил. В этих условиях спрос на «зеленые технологии» многократно возрастет, и, будем верить, именно «ГРИНТЕХЭкспо» станет главной стартовой площадкой развития новой экономики.

Александр БЕЛЯНОВСКИЙ

Экология

Выставка, организатор	Время проведения	Место проведения	Контакты
CASPIAN ECOLOGY Caspian Event Organizers	14–16.11.18	Азербайджан Баку	https://caspiancecology.az; ecology@ceo.az тел. +994 12 447 4774; факс +994 12 404 8975
BUILDING GREEN OSLO Insight Events ApS	17–18.11.18	Норвегия Осло	http://insightevents.dk/; info@insightevents.dk тел./факс +45 3525 3545
SOLAR-TEC Egytec Engineering Co.	17–19.11.18	Египет Каир	www.egytec.com; info@egytec.com тел. +202 2735 5837; факс +202 2735 8801
TIM EXPO SHANGHAI Shanghai Zhanye Exhibition Co., Ltd.	19–21.11.18	Китай Шанхай	www.zhanye-expo.com; info@zhanye-expo.com тел. +86 21 5109 0852; факс +86 21 3327 5109
THE BIG 5 SHOW DUBAI dmg :: events Middle East, Asia & Africa	26–29.11.18	ОАЭ Дубай	www.dmgeventsme.com; dmgdubai@dmgeventsme.com тел. +971 4 438 0355; факс +971 4 438 0361
ECOFIRA Feria Valencia	27–29.11.18	Испания Валенсия	www.feriavalencia.com; ferivalencia@feriavalencia.com тел. +34 963 861 100; факс +34 963 636 111
RENEXP0 PV REECO Austria GmbH	29–30.11.18	Австрия Зальцбург	www.reeco.eu тел. +43 (0)662 8226 35; факс +43 (0)662 8226 47
EILAT-EILOT GREEN ENERGY Orta	2–4.12.18	Израиль Эйлат	www.ortra.com; info@ortra.com тел. +972 3 638 4444; факс +972 3 638 4455
EV JAPAN Reed Exhibitions Japan Ltd.	16–18.01.19	Япония Токио	www.reedexpo.co.jp; info@reedexpo.co.jp тел. +81 (0)3 3349 8501; факс +81 (0)3 3349 8599
ECOHOME PARIS Naturally Sarl	25–28.01.19	Франция Париж	www.vivez-nature.com; naturally@wanadoo.fr тел. /факс +33 (0)8 1111 5555
ECOBUILD IBE	5–7.03.19	Великобритания Лондон	www.ibelt.com; info@ibelt.com тел. +44 (0)20 8822 6918; факс +44 (0)20 8822 6916
ECOBUILD SOUTHEAST ASIA UBM Malaysia	19–21.03.19	Малайзия Куала-Лумпур	www.ubmmalaysia.com; info-my@ubm.com тел. +60 3 2176 8788; факс +60 3 2176 8786
IFAT EURASIA Messe München GmbH	28–30.03.19	Турция Стамбул	www.messe-muenchen.de; info@messe-muenchen.de тел. +49 89 9 49 2 0720; факс +49 89 9 49 2 0729
TERRATEC Leipziger Messe	3–5.04.19	Германия Лейпциг	www.leipziger-messe.com; info@leipziger-messe.de тел. +49 (0) 341 6780; факс +49 (0) 341 678 8762
GREEN ENERGY EXPO Energy EXPO Secretariat	3–5.04.19	Южная Корея Тэгу	www.energyexpo.co.kr; energy@excodaequ.co.kr тел. +82 53 601 5371; факс +82 53 601 5372
INAGREENTECH PT. Global Expo Management	4–6.04.19	Индонезия Джакарта	www.gem-indonesia.com; info@gem-indonesia.com тел. +62 21 5435 8118; факс +62 21 5435 8119
EKOTEHNO Zagreb Fair	10–13.04.19	Хорватия Загреб	www.zv.hr; zagvel@zv.hr тел. +385 (0)1 6503 111; факс +385 (0)1 6550 619
IE EXPO Messe München GmbH	15–17.04.19	Китай Шанхай	www.messe-muenchen.de; info@messe-muenchen.de тел. +49 89 9 49 2 0720; факс +49 89 9 49 2 0729
SAVE THE PLANET Via Expo Ltd.	16–18.04.19	Болгария София	www.viaexpo.com; office@viaexpo.com тел.+359 32 966 813 ; факс +359 32 945 459
GREEN BUSINESS WEEK Feira Internacional de Lisboa	21–23.04.19	Португалия Лиссабон	www.fil.pt; fil@ccl.fil.pt тел. +351 218 921 000; факс +351 218 921 515
EVER MONACO MC2D	8–10.05.19	Монако Монако	www.ever-monaco.com; napoleon@ever-monaco.com тел. +377 9777 5421; факс +377 9777 5422
GREENPOWER Poznan International Fair	14–16.05.19	Польша Познань	www.mtp.pl; info@mtp.pl тел. +48 61 869 2000; факс +48 61 869 2999
ENVEX KEPA	15–17.05.19	Южная Корея Сеул	www.epa.or.kr; dkepa@chollian.net тел. +82 2 2249 5265; факс +82 2 2249 5267
ALL-ENERGY EXHIBITION & CONFERENCE Reed Exhibitions Companies	15–16.05.19	Шотландия Глазго	www.reedexpo.com; rxinfo@reedexpo.co.uk тел. +44 20 8271 2134; факс +44 20 8910 7823
INTERSOLAR EUROPE Solar Promotion GmbH	15–17.05.19	Германия Мюнхен	www.intersolar.de; info@intersolar.de тел. +49 (0)7231 58598 0; факс +49 (0)7231 58598 28
ICCI Sektorel Fuarcilik Ltd. Sti.	5–17.05.19	Турция Стамбул	www.sektorelfuarcilik.com; bilgi@sektorelfuarcilik.com тел. +90 212 288 0046; факс +90 212 211 3850
THE SOLAR SHOW Terrapinn Holdings Ltd	20–21.05.19	Филиппины Манила	www.terrapinn.com; enquiry.uk@terrapinn.com тел. +44 (0)20 7608 7030; факс +44 (0)20 7608 7040
ECOENERGY Grupo Cipa Fiera Milano	21–23.05.19	Бразилия Сан-Паулу	www.fieramilano.com.br; comercial@fieramilano.com тел./факс +55 11 5585 4355
CASPIAN POWER Iteca Caspian LLC	29–31.05.19	Азербайджан Баку	www.iteca.az; office@iteca.az тел. +994 12 404 1008; факс +994 12 4041001
«ВЭЙСТ ТЕК» Reed Exhibitions Russia	4–6.06.19	Россия Москва	www.reedexpo.ru; dmitriy.yevseychev@reedexpo.ru тел. +7 495 937 6861; факс +7 495 937 6862
ACHEMA Dechema	11–15.06.19	Германия Франкфурт	dechema.de; internetinfo@dechema.de тел. +49 069 7564 0; факс +49 069 7564 201
SRR Ifema	13–15.06.19	Испания Мадрид	www.ifema.es; lineaifema@ifema.es тел. +34 91 722 3000; факс +34 91 722 5801



Банкетные площадки Крокус Сити



Суске

Банкейт

КЕЙТЕРИНГОВАЯ СЛУЖБА

Организация фуршетов, банкетов, кофе-брейков

Тел.: +7-925-544-70-45; +7-925-508-60-06

www.gg-g.ru

ЮБИЛЕЙНАЯ, 20-Я

Размер мирового рынка текстиля превышает полтриллиона долларов. Такой огромный рынок не может развиваться без отраслевой специализированной выставки. Одной из крупнейших и известнейших экспозиций в этом секторе является Heimtextil немецкой компании Messe Frankfurt.


Выставка Heimtextil существует с 1971 г. Под этим брендом она проводится, помимо Франкфурта и Москвы, в Нью-Йорке, Токио, Нью-Дели, Гуанчжоу и Шанхае. В экспозиции во Франкфурте принимают участие свыше 2,6 тыс. компаний из более чем 60 стран.

Под брендом Heimtextil выставки проходят во многих странах, в том числе и в России. Московская отметила в этом году свой 20-летний юбилей. В очередной раз она прошла в МВЦ «Крокус Экспо» с 18 по 20 сентября.

За годы работы Heimtextil Russia стала ведущей деловой площадкой для производителей и торговых компаний текстильной индустрии России и стран ближнего зарубежья. В юбилейной выставке принимали участие более 200 компаний из 20 стран. На стендах экспонентов был представлен домашний и интерьерный текстиль в 12 группах, сформированных по характеру использования материалов: для спальни, для кухни, для оформления окон и интерьера, для обивки мебели и т.п. В отдельные экспозиции были выделены ковры и напольные покрытия, а также текстиль с особенностями технологического производства: цифровая печать на ткани, текстильный дизайн.

Выставка Heimtextil Russia в очередной раз подтвердила, что она является не только торговой, но и активной образовательной площадкой. В этом году в рамках экспозиции была организована расширенная деловая программа. В первый день состоялся Международный форум, посвященный теме торговли, на котором обсуж-

дались вопросы ротации ассортимента в торговых сетях, особенности потребительского спроса, развитие разных форматов розничных продаж. Во второй день проводились семинары и круглые столы, здесь обсуждались возможности использования текстиля в интерьере и оснащении отелей и ресторанов. Отдельная интерактивная программа была посвящена особенностям ведения бизнеса в интернете. Эксперты и практики знакомили участников с мировыми тенденциями в использовании цифровых технологий для развития и роста продаж, с современными маркетинговыми инструментами и технологиями.

Специальное место в программе Heimtextil Russia занимает Академия дизайна, являющаяся центром особого внимания специалистов в этой области. На ее мероприятиях в этом году выступали известные европейские дизайнеры, проводились практические мастер-классы. В Тренд-зоне была проведена церемония награждения победителя ежегодной премии текстильного дизайна Heimtextil Russia. В качестве приза автор лучшей коллекции текстильных принтов получил право участия со своим стендом в выставке Heimtextil-2019 во Франкфурте. 

MIOF

МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
ОПТИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА

24-я международная
специализированная выставка

12-14 февраля 2019 года
Крокус Экспо, Павильон 2, зал 8



Очковые линзы
Оправы для очков

Офтальмологическое и оптометрическое оборудование

Торговое оборудование для магазинов оптики

Контактные линзы и средства по уходу за ними

Футляры и принадлежности по уходу за очками и линзами, аксессуары

Программное обеспечение для систем подбора очков

Готовые корректирующие очки

Станки для обработки линз, технологическое оборудование для оптических мастерских

Специализированные оптические издания

Спортивные очки

Солнцезащитные очки

Организатор:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

www.optica-expo.ru

РАЗРИСОВАННЫЕ ВОЛОКНА

Текстильная отрасль проходит в последнее время через серьезные изменения. Это хорошо видно на примере выставок тканей, интерьерного дизайна, одежды, мебели, товаров для дома. Эти площадки выступают связующим звеном между участниками текстильного рынка, которые все дальше расходятся по разным странам и регионам.

Продукты текстильного производства играют огромную роль в нашей жизни. Текстиль используют в интерьере, в декоративных целях, при производстве мебели, штор, товаров для дома и, конечно же, одежды. Технический текстиль из синтетических волокон широко применяется в сельском хозяйстве, промышленности и строительстве.

В последние годы характерными тенденциями на рынке текстиля стали снижение экспорта, усиление диверсификации производства и увеличение использования синтетических волокон.

По оценкам World Trade Statistical Review (издание Всемирной торговой организации), экспорт текстиля (без учета одежды) десяти крупнейших стран-производителей составил в 2017 г. 263 млрд долл. по сравнению с 268 млрд в 2015 г. Возможно, это связано с общей стагнацией мировой экономики.

Рынок текстиля начинает приобретать сильную диверсификацию по

странам. Почему так происходит? Основная масса текстильных производств сосредоточена в развивающихся странах, имеющих в достаточном количестве сырье (например, хлопок) и дешевую рабочую силу. Это

Основная масса текстильных производств сосредоточена в развивающихся странах

помогает снизить себестоимость производства и выиграть в цене. Развитые страны, импортируя ткани, изготавливают из них готовые швейные изделия, которые затем продаются по всему миру, часто с помощью развитой сети франшиз. При этом территориально само швейное производство, принадлежащее развитой стране, также может находиться в другом государстве. Это позволяет снижать издержки.

В текстильном производстве все большую долю приобретают синтетические и искусственные волокна. Так, по данным Preferred Fiber Market Report 2016, доминирующим исходным материалом в производстве пряжи является полиэфир, доля которого

по итогам 2015 г. составила 55%. Скорее всего, полиэфирные волокна будут и далее усиливать свои позиции в качестве основного исходного материала текстильного производства.

Синтетические и искусственные волокна разрабатывают в основном промышленно развитые страны (лидеры — США и Германия), так как это требует серьезных инвестиций и научных исследований. Результатом работы ученых становится изобретение и внедрение в производство «умных тканей», способных изменять свою структуру и свойства под влиянием обстоятельств (сохранять или отдавать тепло, менять форму, цвет, самовосстанавливаться при повреждении). В будущем такие исследования позволят расширить сферы использования текстиля и существенно изменить состояние отрасли, возможно — даже кардинальным образом изменить текущую расстановку сил на рынке.

Легкая промышленность СССР охватывала все стадии производства — от производства сырья до изготовления швейных изделий. Сегодня азиатские страны предлагают значительно более дешевую продукцию, поэтому полностью перейти на закрытый цикл производства-потребления Россия уже не может, несмотря на то, что качество российских тканей зачастую выше импортных.

По данным Федеральной таможенной службы (ФТС) РФ, импорт в Россию текстиля, текстильных изделий и обуви в 2016 г. составил свыше 10 млрд долл. и по сравнению с 2015 г. вырос на 1,2%.

По словам президента «Союзлегпрома» Андрея Разбродина, России «бессмысленно тягаться» с Китаем по производству тканей. Эксперты не видят оснований для размещения полного цикла производства в России и призывают повторять мировую практику, в частности развивать импорт текстиля из стран Азии и размещать там швейные производства.

Не помогает и курс на импортозамещение. В большинстве случаев он оказывается неэффективным. Предприятия к нему не готовы — как из-за отсутствия достаточных производственных мощностей, так и по причине высокой доли импортной составляющей в производстве, начиная от



сырья и заканчивая оборудованием. Для модернизации предприятий необходимо закупать новое оборудование, на это не хватает денег. Спрос на продукцию текстильной отрасли растет очень слабо. На фоне ослабления рубля это становится критичным для отрасли.

В последние годы характерными тенденциями на рынке текстиля стали снижение экспорта, усиление диверсификации производства и увеличение использования синтетических волокон.

Крупнейшие текстильные выставки все чаще «перебираются» из Европы в другие регионы, чтобы дать возможность участникам лично исследовать новые рынки

Тем не менее Правительство РФ планирует разработать программы развития и субсидирования отрасли. С 2015 г. Министерство промышленности и торговли Российской Федерации активно разрабатывает проект программы развития легкой промышленности до 2025 г., согласно которой доля российской продукции на внутреннем рынке должна увеличиться с 25% до 50. Согласно программе, наибольшим потенциалом для развития отрасли обладает сегмент производства синтетических волокон, который может быть основан на уже существующем нефтехимическом комплексе РФ. Преимуществом России при этом является географическая близость к основным рынкам сбыта полиэфир-



Выставки и рынки



ных волокон — странам СНГ, Китаю, Турции и т.д. Объем производства полиэфирных волокон в России может достигнуть 950 тыс. т в год, что обеспечит 80% внутреннего спроса.

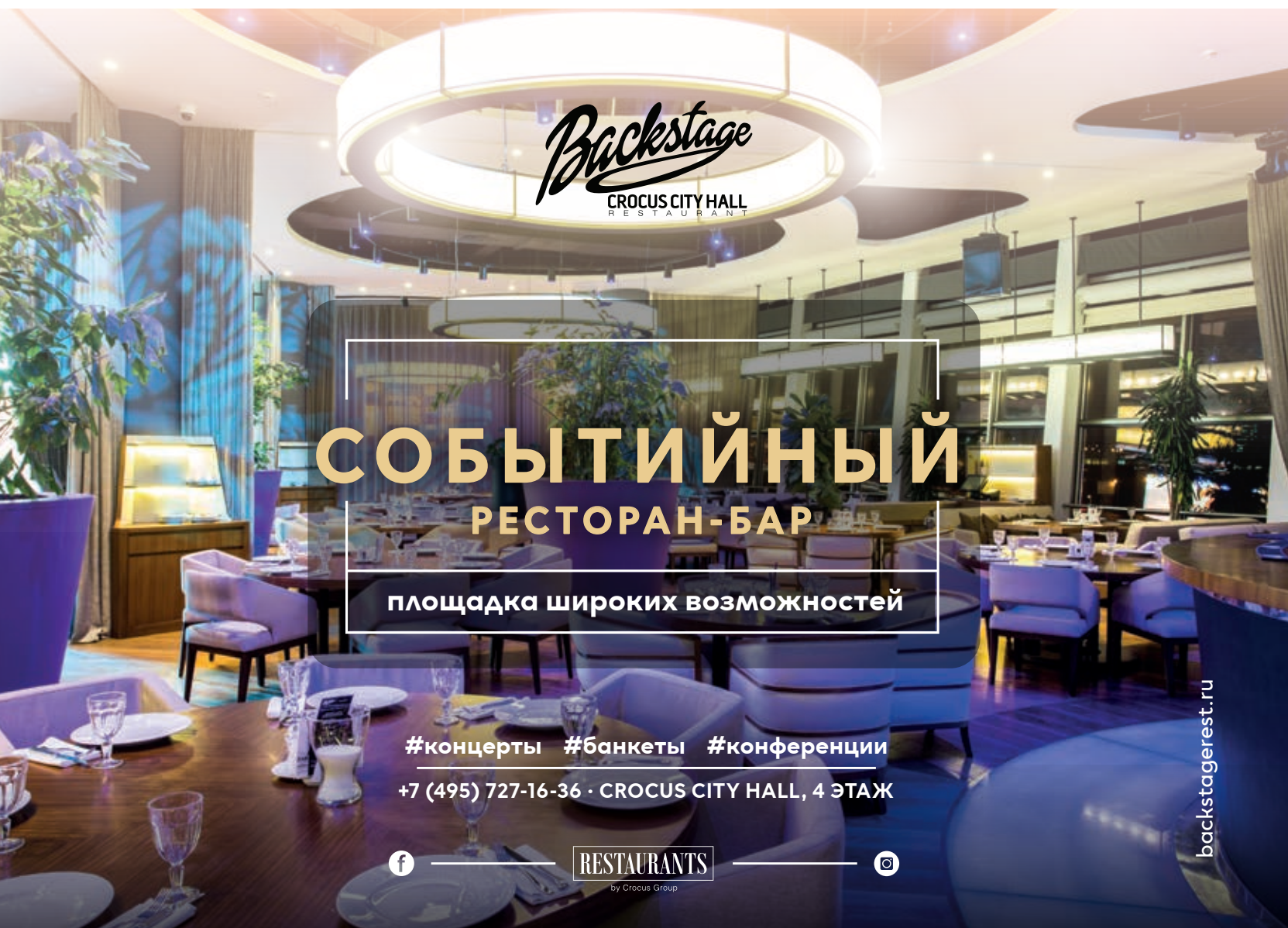
Крупные выставки, посвященные текстилю, проходят во всех ключевых регионах, где развита текстильная отрасль: в Европе, Китае, Турции, Индии, США. Основу этих выставок составляют компании-производители тканей, фурнитуры и домашнего текстиля которые получают возможность найти себе новых партнеров по всему миру. Несмотря на развитие коммуникаций, работа с азиатскими компаниями до сих пор часто затруднительна для европейских и американских, а также российских компаний. Часто приходится обращаться за помощью к посредникам (агентам), которые знают внутренний рынок и язык, но даже это не гарантирует успех. Поэтому все чаще самые знаменитые выставки отрасли «перебираются» из Европы в другие регионы, чтобы дать возможность участникам лично исследовать новые рынки.

Например, известная французская выставка Premiere Vision Paris с 2014 г. проходит не только во Франции и США, но и в Стамбуле.

Большой популярностью пользуются выставки компании Messe Frankfurt, специализирующейся на мероприятиях, посвященных текстилю. Компания Messe Frankfurt проводит их с 1971 г. В частности, компании принадлежат две самые представительные выставки ткани в мире Intertextile Apparel Fabrics, проходящие в Шанхае, Шеньжене и Дубае, а также крупнейшие выставки домашнего и интерьерного текстиля Heimtextil.

В России самыми большими выставками ткани являются «Интерткань», которую организует «Союзлегпром», и «Текстильлегпром» компании «Текстильэкспо», хотя ставить их в один ряд с мировыми гигантами выставочной отрасли еще рано.

Надежда КАЛМЫЧКОВА



СОБЫТИЙНЫЙ РЕСТОРАН-БАР

площадка широких возможностей

#концерты #банкеты #конференции

+7 (495) 727-16-36 · CROCUS CITY HALL, 4 ЭТАЖ



RESTAURANTS

by Crocus Group



Vegas

CITY HALL

01/11



VASILIEV GROOVE.
**«ШОУ
БАРАБАНЩИКОВ №1»**

800 - 5000 рублей

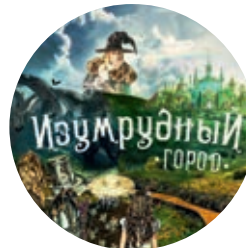
02/11



ОЛЕГ МАЙАМИ

600 - 3000 рублей

06/10 - 05/11



**«ИЗУМРУДНЫЙ
ГОРОД»**

800 - 3700 рублей

08/11



**«ЗВЁЗДЫ
ВОСТОКА»**

1000 - 7000 рублей

09/11



SEREBRO

600 - 3500 рублей

10/11 - 09/12



AVIZZO

800 - 3500 рублей

13/11



**«ВЕЧЕР ГРУЗИНСКОЙ
ПЕСНИ»**

1500 - 7000 рублей

15/11



**АЛЁНА
СВИРИДОВА**

600 - 5000 рублей

16/11



**АЛЕКСАНДР
ЯГЬЯ**

500 - 3000 рублей

28/11



АЛИНА ОРЛОВА

600 - 3000 рублей

29/11



МЕГАПОЛИС

600 - 5000 рублей

30/11



**ВАРВАРА
ВИЗБОР**

1000 - 6000 рублей

vegas-hall.ru | +7 (499) 55 000 55

Филиал «Крокус Сити Холл» АО «КРОКУС» г. Красногорск, ул. Международная д. 20, ОГРН 1027700257023

CROCUS CITY HALL

01/11



**PER GESSLE'S
ROXETTE**

1500 - 9000 рублей

02/11



ВИКА ЦЫГАНОВА

800 - 7000 рублей

03/11



ПИКНИК

1000 - 14000 рублей

04/11



**«ЛА-ЛА ЛЕНД» С
СИМФОНИЧЕСКИМ
ОРКЕСТРОМ**

2500 - 8000 рублей

05/11



ШОУ «ПЕСНИ»

1000 - 8000 рублей

06/11



**«НЕОБЫКНОВЕННЫЙ
ОГОНЁК»**

800 - 12000 рублей

07/11



«КВАРТЕТ И»

1500 - 24000 рублей

08/11



ДИДЮЛЯ

1500 - 7000 рублей

09/11



A'STUDIO

1000 - 15000 рублей

10/11



**ДМИТРИЙ
МАЛИКОВ**

900 - 15000 рублей

11/11



**ВАДИМ
САМОЙЛОВ**

1800 - 12000 рублей

12/11



PROCOL HARUM

2000 - 12000 рублей

13/11



GAROU

2000 - 1000 рублей

14/11



ECHOES PINK FLOYD

2000 - 12000 рублей

15/11



**МАКСИМ
ФАДЕЕВ**

1000 - 15000 рублей

16/11



NAUTILUS POMPILIUS

1100 - 12000 рублей

crocus-hall.ru | +7 (499) 55 000 55

Филиал «Крокус Сити Холл» АО «КРОКУС» г. Красногорск, ул. Международная д. 20, ОГРН 1027700257

CROCUS CITY HALL

17/11



**АЛЕКСЕЙ
ЧУМАКОВ**

800 - 12000 рублей

18/11



ОЛЬГА БУЗОВА

800 - 17000 рублей

19/11



**AGE STEN NILSEN
«THE SHOW MUST
GO ON»**

2000 - 12000 рублей

20/11



**CELENTANO
TRIBUTE SHOW**

1000 - 10000 рублей

21/11



ANASTACIA

2500 - 16000 рублей

22/11



NARGIZ

1500 - 7000 рублей

23/11



ОЛЕГ ГАЗМАНОВ

1400 - 12000 рублей

24/11



КАЙ МЕТОВ

1000 - 10000 рублей

25/11



**НЕСЧАСТНЫЙ
СЛУЧАЙ**

1000 - 13000 рублей

30/11



**«ВЫСШАЯ
ЛИГА»**

600 - 22500 рублей

01/12



**СУРГАНОВА &
ОРКЕСТР**

800 - 15000 рублей

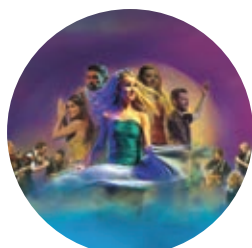
02/12



АКВАРИУМ

1500 - 20000 рублей

03/12



**«RHYTHM OF THE
DANCE»**

1000 - 9900 рублей

04/12



ПАВЕЛ ВОЛЯ

700 - 17000 рублей

05/12



**«CONCORD
ORCHESTRA»**

1000 - 10000 рублей

07/12



ГАРИК СУКАЧЁВ

1500 - 30000 рублей

crocus-hall.ru | +7 (499) 55 000 55

Филиал «Крокус Сити Холл» АО «КРОКУС» г. Красногорск, ул. Международная д. 20, ОГРН 1027700257

ПРЕДПОЧТЕНИЕ ВИНУ

Выставки вина и виноделия относятся к числу наиболее популярных и посещаемых широкой публикой. В программе мероприятий МВЦ «Крокус Экспо» по этой теме вот уже много лет проводится выставка «Карта вин». Об ее истории, целях, особенностях и перспективах рассказал журналу «БиВ» директор выставки Рудольф АВАНЕСОВ.

— Выставка «Карта вин» проводится с 2006 г. Она была создана по инициативе руководства компании «КРОКУС», поскольку данная тема чрезвычайно популярна, широко распространена на мировом выставочном рынке и имеет свою экономику.

С самого начала для выставки была избрана не совсем обычная форма, не предполагающая, как принято, отдельные стенды. Участники мероприятия выставляют свою продукцию и образцы на открытых столах, расположенных в определенном порядке в экспозиционном зале. Такая форма распространена именно на выставках вина и виноделия во многих странах. Она дает возможность свободного общения посетителей и экспонентов, создает непринужденную обстановку.

Вначале выставка «Карта вин» проводилась весной. Со временем практика показала, что более оправданным и интересным для участников является период конца осени, после сбора урожая и получения первой продукции. Вот и в этом году «Карта вин» пройдет с 22 по 24 ноября.

Наша выставка является не просто торговой. Она по своей сути приближается к культурному мероприятию, поскольку одной из своих целей имеет демонстрацию достоинств такого благородного напитка, как виноградное вино. Употребление вина имеет мно-

говековую историю, в которой были выработаны свои стиль и традиции. В нашей стране история виноградных вин имеет возраст немногим более полутора лет. Национальные традиции и предпочтения в употреблении спиртных напитков развернуты несколько в ином направлении. С помощью нашей выставки мы хотим убедить потребителя в преимуществах виноградного вина перед крепкими напитками, внедрить новое понимание и вкусы в употреблении вина.

Еще одной целью выставки «Карта вин» является образовательная функция. На рынке существует множество марок вина, большое число производителей из разных стран. Простому потребителю сложно ориентироваться в этом многообразии. На нашей выставке любители вина могут пробовать напитки, получить консультации и ком-

Годовой объем продаж вина составляет в России порядка 110–120 млрд руб.

ФОТО: OLEGGUGLYAK/KUBAIS/DEPOSITPHOTO.COM

ментарии экспертов, представляющих эти напитки. Эти комментарии могут касаться вкусовых особенностей вина, года урожая, страны производства или происхождения вина из какого-либо региона. Все это позволяет классифицировать напитки по качеству, по цене, расширяет кругозор посетителей и дает им возможность определять свои предпочтения.

Естественной целью выставки является также представление новых марок и сортов вин, оригинальных брендов и производителей. Понятно, что виноделие в мире не стоит на месте, выводятся новые сорта винограда, развиваются технологии. Экспоненты демонстрируют свои новинки, что дает возможность через выставку «Карта вин» следить за развитием рынка.

Как известно, владелец выставочного центра «Крокус Экспо» компания «КРОКУС» имеет сеть магазинов «Твой дом», в которых предлагается широкий выбор виноградных вин, как импортных, так и отечественных. Поэтому естественно, что ассортимент представленных на выставке лучших марок и сортов вин быстро перетекает на полки магазина «Твой дом».

Выставка не ограничивается представлением только вина. Как известно, из винограда делаются и крепкие напитки, в частности коньяк. Они также присутствуют в экспозиции, только, может быть, в меньшем количестве.

Наряду с этим в экспозиции выставляются также некоторые продукты питания, и прежде всего те, которые употребляются вместе с вином: различные сыры, некоторые виды колбас, кофе, кондитерские изделия, в общем то, что добавляет удовольствия в питеи вина.

Общая атмосфера употребления вина формируется также соответствующими принадлежностями, которые в разнообразии представлены на нашей выставке. К ним относятся специальные холодильные шкафы для хранения вина, декоративные подставки и конструкции для бутылок, оригинальная винная посуда, различные сувениры в виде штопоров, открывалок, пробок и т.п.



Более половины производимого в России вина делается из импортного виноматериала

Мы видим хорошие перспективы для развития нашей выставки. Они прежде всего связаны с расширением участия в ней отечественных виноделов.

Российский рынок весьма обширен — общий объем продаж вина составляет порядка 110–120 млрд руб., из них примерно 2/3 приходится на вино, произведенное в стране (правда, наполовину с использованием импортного виноматериала). Россия занимает 5–6 место в мире по потреблению вина. В стране имеются все возможности для развития масштабного собственного производства и организации большой универсальной выставки вина и виноделия. К сожалению, российский Союз виноградарей и виноделов не откликается на приглашения участвовать в выставке «Карта вин», несмотря на специальные льготные условия и предоставление особого национального статуса. Эпизодически в экспозиции участвуют виноделы из Крыма, из Абрау-Дюрсо. Но это не отражает реальные размеры производства и самого рынка вина в стране.

Между тем, развитие рынка возможно без обмена опытом и тех-

нологиями, без конкуренции с иностранными производителями. Все это происходит на международных выставках, в частности многочисленных экспозициях вина и виноделия в разных странах, о которых журнал «БиВ» писал в этом году в №1.

А пока в экспозиции преобладают иностранные марки вин, которые представляют российские дистрибьюторы. Это, прежде всего, вина из Испании, Италии и Франции. Активно выходят на российский рынок напитки из Австралии, Чили, Южной Африки и Аргентины.

Из непосредственно иностранных производителей в отдельные годы в выставке «Карта вин» участвовали виноделы из Греции, Италии, Молдавии, Чехии. Мы должны приглашать на выставку производителей из других стран, планируем предоставлять им специальный почетный гостевой статус.

В заключение хочу пригласить всех читателей журнала «БиВ» в МВЦ «Крокус Экспо» на выставку в ноябре, которая будет работать по новому графику — с 12.00 до 20.00.

Россия занимает 5–6 место в мире по потреблению вина

...ПЛЮС УБЕРИЗАЦИЯ ВСЕЙ СТРАНЫ



Вызов такси и общение с таксистом нигде, никогда и никому не доставляло удовольствия. Появление Uber, а вслед за ним и других сервисов по заказу автомобиля нанесло сокрушительный удар по традиционной модели взаимодействия такси-клиент.



Совсем недавно при попытке заказать такси по телефону в ответ можно было услышать: «Свободных машин нет». — «А когда будет?» — «Как только, так сразу... Поставим вас в лист ожидания». Приходилось бежать на улицу и махать руками. В конце поездки выяснялось, что цена совсем не та, на которую рассчитывали. «Дат тут же совсем рядом, проехали-то пару километров!», — кипятится пассажир. Таксист невозможно всегда и везде отвечает одно и то же: «Бензин нынче дорог». Короче, все это надоело не только нам с вами, но и Трэвису Каланику, который придумал Uber в 2009 г.

Рождение легенды

Казалось бы, времени прошло совсем немного, еще не успела осесть пыль истории, однако версий того, как Каланику пришла в голову мысль преобразовать все это дело,

уже несколько. Кто-то пишет, что все началось в Париже, где Каланику пришлось очень долго ждать машину по вызову. Версия имеет под собой основание — первым городом, куда пришел Uber, выйдя за пределы США, был именно Париж. Англоязычная Википедия сообщает, что терпение Трэвиса лопнуло, когда за поездку с друзьями в канун Рождества им пришлось выложить чуть ли не 800 долл. Автор статьи в авторитетном издании Inc. утверждает, что Трэвис Каланик всегда недолюбливал такси, он ввязался в спор с таксистом и выскочил из машины на ходу. Это, мол, и переполнило чашу терпения. Есть и другие, менее живописные версии — рассказывают о конференции по технологиям LeWeb, на которой ему и пришла в голову идея Uber. Как бы то ни было, причина, по которой Трэвис Каланик решил, что со всем этим пора кончать, очевидна: долго, дорого и неудобно.

Всего в Северной Америке услугами Uber охвачены более 320 городов

Стартап под названием UberCab родился в Сан-Франциско всего 9 лет назад. Сегодня это глобальная компания, одна из наиболее успешных в Кремниевой долине. Она поднялась на третью строчку в списке самых успешных высокотехнологичных компаний в мире, уступив только Amazon и Google и опередив Apple. Uber работает в 785 городах мира, а ее стоимость приближается к 70 млрд долл., и это самая дорогая частная компания. Ежемесячно услугами Uber пользуются 40 млн человек. Сам 40-летний Каланик обладает капиталом более 6 млрд долл. Эта же компания вызывает ненависть таксистов всего мира и не вылезает из судебных тяжб. Скандал следует за скандалом. Говорят, что это полностью соответствует характеру Трэвиса Каланика — противоречивому, ершистому, самоуверенному.

Хочу быть шпионом

Трэвис Каланик вырос в Нортридже, Калифорния. Ребенком он хотел стать разведчиком. Шпионом, однако, стать не удалось — пришлось войти в семейный бизнес и пойти по стопам матери, рекламного агента. Он ходил от двери к двери, предлагая ножи фирмы Cutco. Неуступчивого Трэвиса такая карьера, впрочем, не привлекала, и как только ему исполнилось 18, он пошел своим путем. В Калифорнийском университете Лос-Анджелеса (UCLA) он изучал компьютерные науки, но до конца не доучился. С друзьями он создавал различные стартапы на деньги венчурных инвесторов. Один из них он продал в 2007 г., заработав 23 млн долл. и статус миллионера.

Компанию под названием UberCab Трэвис Каланик и Гаррет Кэмп зарегистрировали в Сан-Франциско в 2009 г. Суть идеи была проста — вызвать машину туда и когда надо одним нажатием кнопки. Поначалу, правда, речь шла о вызове исключительно черных представительских лимузинов. (UberX — обычные машины эконом-класса для всех — появился немного позже, в 2012 г.) Трэвис выступал в качестве мозгового центра, или, как он себя называл, «главного инкубатора идей». Технически прототип системы разработали Гаррет Кэмп, Оскар Салазар и Конрад Уилан. Первым официально нанятым в ком-



Название Uber происходит от немецкого слова *über*, что означает «сверх», «над». В английском оно используется в значении «супер», «отлично»

панию сотрудником в феврале 2010 г. стал Райан Грэйвз — он получил твит от Каланика, что есть работа. Сейчас он наряду с сооснователями входит в список Форбс.

Первые «уберы» появились на улицах Сан-Франциско летом 2010 г., и это был хит. Техническое сообщество, «заточенные» на все технологичное обитатели Кремниевой долины, молодые сотрудники всех этих Google, Amazon, Facebook и всех-всех-всех встретили новинку с восторгом. Друзьям даже не пришлось тратить на рекламу. Как рассказывал сам Каланик, сработало старое доброе «сарафанное радио». По его словам, 95% всех пассажиров услышали о Uber от других пассажиров Uber. «Вначале это была компания образа жизни, — говорит он. — Вы нажимаете на кнопку, и подъезжает черный автомобиль».

Первое время сам Каланик использовал только и исключительно Uber. Однако недавно он все-таки нанял личного шофера.

В 2011 г. Uber запустился в Нью-Йорке, который до сих пор остается его крупнейшим рынком. Сегод-



Компания Uber Technologies Inc. (в 2009–2011 гг. — UberCab) — американская компания по предоставлению транспортных услуг и по доставке товаров со штаб-квартирой в Сан-Франциско. Учредители — Трэвис Каланик и Гаррет Кэмп. Число сотрудников компании превышает 12 тыс. человек. В 2017 г. общие активы оценивались в 15,3 млрд долл., стоимость компании — почти 70 млрд долл.



В феврале 2018 г. компании «Яндексу» и Uber заключили сделку по объединению своих онлайн-сервисов заказа такси в России, Азербайджане, Армении, Белоруссии, Грузии и Казахстане. Инвестиции Uber в новую компанию составили 225 млн долл., «Яндексу» — 100 млн. В новой кампании около 59,3% принадлежит «Яндексу», 36,9% — Uber, 3,8% — сотрудникам. Стороны оценивают стоимость компании более чем в 3,8 млрд долл.



ми Google так, чтобы клиент видел, насколько далеко находятся ближайшие автомобили, мог установить место встречи прямо на карте и попросить подъехать именно туда, где он сейчас находится. Платеж списывается с карты клиента. Удобство для пассажира состоит еще и в том, что цена за поездку объявляется заранее — ушли в прошлое чаевые, споры с таксистом, сломанный счетчик и отсутствие сдачи. Тарифы на поездку не фиксированы — они динамические и зависят от времени суток (в час пик дороже), от востребованности машин, от расстояния, от места посадки (в 15 м дальше может оказаться на пару долларов дешевле, т. к. туда легче подъехать). И все это пассажир узнает до поездки, а не после нее.

Немаловажна и обратная связь: в США после поездки предлагается оценить качество услуги в баллах от 1 до 5 — мастерство вождения, вежливость, состояние автомобиля, знание маршрута и т.д. В США водители очень серьезно относятся к возможности получить плохой отзыв — ведь при большом их количестве водители могут просто выкинуть из системы. Если он получает много отзывов ниже 3-х баллов, система выдает ему меньше заказов. Пассажир также может ознакомиться с «послужным списком» водителя до поездки и отказать от него, если у того много «двоек» и «троек». В Кремниевой долине зачастую в машине Uber клиенту предлагают холодную воду, на сидении может стоять вазочка с конфетами или фруктами. Все ради хорошего отзыва.

Немаловажно и отсутствие языковых барьеров — в какую бы страну вы не приехали, общение с Uber происходит через приложение на родном языке.

Во многих городах водителю, для того чтобы войти в систему Uber, необходимо отвечать ряду требований, получить соответствующую лицензию, машина должна быть исправной и регулярно проходить технический осмотр. Машину можно использовать как собственную, так и арендованную для этих целей. Водитель должен уметь пользоваться современными гаджетами

ны по этому городу ежедневно курсируют более 168 тыс. «уберов». Когда он пришел в Лос-Анджелес, первыми клиентами были отец и мать Трэвиса — Дональд и Бонни Каланик.

В 2011 г. компании пришлось сменить название — из UberCab она превратилась просто в Uber. Слово cab — такси — не устраивало водителей настоящих такси в Сан-Франциско. Они считали, что это нарушает их права и вводит потребителей в заблуждение. Друзья спорить не стали — как чувствовали, что впереди у них еще будут конфликты с таксистами чуть ли не всего мира.

В чем суть

Суть состоит в том, что больше нет девушки-оператора в компании, куда надо дозвониться и заказать такси. Uber — это платформа, где встречаются водитель и пассажир. Приложение для смартфона интегрировано с карта-

Трэвис Каланик и Гаррет Кэмп впервые появились в списке миллионеров Forbes в 2015 г. с капиталом в 6,3 млрд долл.

и иметь смартфон или планшет, а также прикреплять эмблему Uber на ветровое стекло.

Сервис Uber представляет собой образец так называемой экономики совместного участия, когда ресурсы, в данном случае автомобильные перевозки, используются совместно. Эта модель широко распространилась в отраслях, не связанных с транспортом. Появился даже новый термин — «уберизация».

Остановить Uber!

Если клиенты обожают Uber, поскольку он избавил их от диктата хапуг-таксистов, то сами таксисты его ненавидят — ведь он разрушил их монополию и сложившуюся расстановку сил на рынке.

Протесты профсоюзов таксистов против Uber проходят практически по всему миру. Они жалуются, что водители Uber отбивают клиентов у традиционных такси, назначая низкие тарифы и уклоняясь от налогов и социальных обязательств. В некоторых странах работа Uber запрещена. Кое-где компании удалось оспорить решение судов.

Единого мнения по поводу того, кто такой водитель Uber, до сих пор не существует, и в разных юрисдикциях идут по этому поводу споры. Где-то он считается независимым предпринимателем, где-то — контрактором. Единственное, с чем согласны все, — он не является наемным сотрудником компании Uber.

Люди, которые знают Каланика лично, считают, что черты его характера — склонность к риску, агрессивность и самонадеянность — в немалой степени способствовали успеху компании. Но они же негативно сказываются как на имидже самого Каланика, так и на имидже его компании. Плохие новости, касающиеся Uber, следуют одна за другой.

Первый громкий скандал разразился в 2014 г., когда Трэвис в интервью журналу GQ неудачно выразился, использовав игру слов, носившую оскорбительный для женщин характер. В 2017 г. бывшая сотрудница Uber заявила, что, работая в компании, она подвергалась сексуальным домогательствам и гендерной дискриминации. Не так давно в сети появились



кадры с камеры видеорегистрации, где Каланик теряет контроль над собой во время ссоры с водителем Uber. Каланик, правда, тут же принес извинения. Против Uber ведется судебное разбирательство по обвинению, выдвинутому компанией Google, которая считает, что у нее с помощью ее бывшего сотрудника пытаются украсть технологию беспилотного автомобиля. И так далее.



В мае 2018 г. стало известно, что в 2019 г. Uber готовится сделать первичное публичное предложение и акционироваться

Наплевать на скандалы, и — вперед!

В 2015 г. Uber основала в Питтсбурге центр продвинутых технологий для разработки машин-беспилотников. Первый опыт оказался неудачным: беспилотный автомобиль Uber сбил женщину, которая затем скончалась в больнице. Полиция установила, что машина была не виновата, а женщина сама бросилась на дорогу в неподходящем месте, однако компания



История успеха



Медальон таксиста в Нью-Йорке существенно упал в цене из-за конкуренции со стороны Uber и других онлайн-сервисов по заказу автомобилей. Медальон – это бессрочная лицензия на управление такси в Нью-Йорке. В 2013 г. медальоны продавались за более чем 1 млн долл. В начале 2018 г. цена составляла менее 200 тыс. долл.

Самые успешные инновационные компании мира, 2017 г.

Место	Компания	Логотип
1.	Amazon	
2.	Google	
3.	Uber	
4.	Apple	
5.	Snap	
6.	Facebook	
7.	Netflix	
8.	Twilio	
9.	Chobani	
10.	Spotify	

Источник: Brandreport

приостановила тестирование беспилотников. Недавно она возобновила тесты, но в машинах теперь должны присутствовать специалисты Uber.

В августе 2018 г. стало известно, что японская Toyota намерена инвестировать в Uber 500 млн долл. Речь идет о соглашении, в рамках которого Toyota и Uber будут вместе работать над технологиями для беспилотных автомобилей. Соглашение предполагает создание парка самоуправляемых машин Autono-MaaS, построенных на базе минивэнов Toyota Sienna. Согласно плану, первые автомобили, созданные в рамках данного соглашения, поступят в сеть Uber в 2021 г.

В планах Каланика запуск сервиса воздушных такси UberAIR. Пробные полеты начнутся в Далласе и Лос-Анджелесе в 2020 г., а коммерческие перевозки запланированы на 2023 г.

В целом за годы своего существования Uber привлек в качестве инвестиций 22 млрд долл. от венчурных фондов и частных инвесторов. Он организовал более 5 млрд поездок по всему миру.

Ирина СКИБИНСКАЯ

CROCUS | Event

ПРОСТРАНСТВО СОБЫТИЙ

Организация мероприятий «под ключ»
от 20 до 15 000 человек

Более **100 площадок**

Crocus Event by Crocus Group
+7 (499) 490-29-99
crocusevent.ru



RESTAURANTS

by Crocus Group





PRO
MEDIA
TECH

11-й международный фестиваль
технологий продвижения и рекламы

29-30 января
2019

Павильон 2, зал 9



реклама

12+

Тел.: +7 (495) 727 25 88
www.pmtf.ru

Организатор:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

Соорганизатор:

 **BUILDEXPO**
Генеральный партнер МВЦ «Крокус Экспо»

Под патронажем:

 Торгово-промышленная палата
Российской Федерации
в Московской области и в городе Москве

Выставочные и конгрессные центры

РИМИНИ: ВЫСТАВКИ НА ФОНЕ МОРЯ...

Небольшой выставочный комплекс в городе, по количеству жителей сравнимый с районным центром в российской глубинке, проводит события национального и глобального масштаба — этому можно только поучиться.

Римини — это прекрасные ухоженные пляжи, россыпь уютных гостиниц и ресторанов, кемпинги, ночные клубы, памятники старины и музеи с археологическими сокровищами плюс уникальные рецепты региональной кухни и бесконечные праздники. Все это определило лицо города, его мировую известность и главную статью местных доходов.

В то же время туризм и пляжный отдых в Римини органично сочетаются с бизнес-активностью в других отраслях, символом чего стал местный выставочный центр Rimini Fiera.

Компания Rimini Fiera существует более 60 лет. Она проводит собственные выставки, привлекает гостевые мероприятия и управляет конгресс-центром Palascongressi в родном городе. Что касается тематики мероприятий, то речь, прежде всего, идет об индустрии красоты, промышленных и потребительских товарах, продуктах питания, «зеленых технологиях», туризме и транспорте.

В настоящее время Rimini Fiera является частью группы Italian Exhibition Group SpA (IEG), управляющей двумя выставочными центрами в Римини и Виченце, активно развивающей свой бизнес за рубежом: представительства IEG имеются в Объединенных Арабских Эмиратах, Бразилии, США и Китае.

Выставочный центр в Римини спроектирован архитектурной студией GMP из Гамбурга и был торжественно открыт в 2001 г. Расположен он на севере города и занимает территорию 460 тыс. кв. м, при этом 160 тыс. кв. м относится к ландшафтному парку.

Общая площадь полезных помещений составляет 173 тыс. кв. м, из которых 113 тыс. кв. м приходится на выставочное пространство. Благодаря трем независимым входам здесь можно одновременно проводить несколько мероприятий, не пересекающихся друг с другом.

Комплекс состоит из 16 одинаковых одноэтажных павильонов без колонн (из них четыре — двойные) с деревянными сводчатыми потолками площадью 5760 кв. м каждый.

В начале октября весь комплекс в Римини занимает масштабный смотр туризма, индустрии отдыха и гостеприимства



В течение года в Римини проходит около 40 специализированных выставок, из них примерно 10 международных мероприятий известны далеко за пределами Италии

Для проведения деловых мероприятий используются 24 модульных конференц-зала: один рассчитан на 730 мест, два — на 200 мест, остальные вмещают от 70 до 140 человек.

Во всех внутренних помещениях обеспечены кондиционирование воздуха и защита от прямых солнечных лучей, установлена оптоволоконная кабельная система для высокоскоростного интернета и в то же время стабильно работает Wi-Fi.

Фойе главного входа представляет собой ротонду с деревянным куполом высотой 20 м. Здесь находятся справочное бюро, бизнес-центр, сервисные службы, магазины, конференц-залы и один из трех пресс-центров.

Павильоны связаны друг с другом крытой дорожкой с лоджиями, портиками и фонтанами таким образом, что у посетителя всегда есть крыша над головой.

Интересный факт: крыши всех павильонов покрыты солнечными пане-



Римини — второй по величине город итальянской области Эмилия-Романья с населением 150 тыс. человек. Он расположен на берегу Адриатического моря, в нескольких километрах от горного пика Титано и Республики Сан-Марино. О древности города, основанного в 268 г. до н.э., напоминают постройки времен Августа и Тиберия. Здесь родился Федерико Феллини, его именем назван местный аэропорт.

Выставочные и конгрессные центры



Крыши всех павильонов покрыты солнечными панелями, составляющими единую фотогальваническую установку



лями, составляющими единую фотогальваническую установку.

Комплекс Rimini Fiera хорошо известен как площадка, гарантирующая сервис самого высокого уровня. Здесь оказывают банковские, страховые, транспортные и экспедиторские услуги, предлагают бронирование гостиниц, прокат автомобилей, фотосъемку, заказ билетов на все виды транспорта, организацию экскурсий, не говоря уже про комплексное обслуживание в бизнес-центре и многочисленные зоны шоппинга.

Не отстают и предприятия общественного питания: два ресторана, три столовых, две пиццерии, пятнадцать баров и закусочных.

Отдельного упоминания заслуживает забота о людях с ограниченными возможностями. Современные технические средства (пандусы, лифты, системы открывания дверей и пр.) гарантируют легкий доступ во все помещения. Помимо этого, для них резервируются удобные места на парковке, при необходимости бесплатно предоставляют инвалидные кресла.

Что касается транспортной доступности, добраться до Rimini Fiera можно несколькими способами.

- **Автомобилем:** по шоссе A14 (Болонья — Бари — Таранто), въезд с севера или юга города находится на расстоянии примерно 7 км. На территории расположены автовокзал и парковки на 11 тыс. машино-мест, предназначенные, в том числе, и для кемперов — «домов на колесах».

- **Поездом:** комплекс имеет собственную станцию Rimini Fiera на железнодорожной линии Милан — Бари, в дни работы выставок к главному входу ежедневно прибывают 15 поездов, следующих из основных итальянских городов.

- **Вертолетом:** на территории находится вертолетная площадка. По предварительному заказу предоставляются услуги воздушного такси.

- **Самолетом:** от Международного аэропорта им. Федерико Феллини в Римини, а также из аэропорта Болоньи, находящегося на расстоянии 120 км, в дни работы выставок ходят автобусы-челноки.

В течение года в Римини проходит около 40 специализированных выставок, включая примерно 10 международных мероприятий, известных далеко за пределами Италии.

Одно из самых ярких событий в этом ряду — международная выставка непромышленного производства мороженого, выпечки, кондитерских изделий, шоколада и кофе SIGEP. Проект ориентирован на мастеров-кондитеров, предлагающих авторские произведения кондитерского искусства в барах, кафе, ресторанах и отелях. Согласно данным аудита, в январе 2018 г. в павильонах были представлены 1250 компаний. Количество посетителей превысило 209 тыс. Общая площадь экспозиции достигла 129 тыс. кв. м. По традиции, SIGEP славится чрезвычайно насыщенной программой фестивалей и соревнований, главными из которых считаются Итальянский чемпионат опытных кондитеров и Мировой чемпионат женщин-кондитеров на звание Pastry Queen.

Другое мероприятие, прославившее Римини, — крупнейшая в мире ежегодная выставка технологий обработки и поставки фруктов и овощей Macfrut. По признанию экспертов, именно она служит главным местом встреч профессионалов этого сектора бизнеса. В мае Macfrut собрала

1100 экспонентов и 43 тыс. посетителей, экспозиция заняла 55 тыс. кв. м в 8 павильонах.

Каждый год в начале октября весь комплекс в Римини занимает масштабный смотр туризма, индустрии отдыха и гостеприимства, формально включающий три мероприятия: TTG Travel Experience, SIA Hospitality Design, SUN En Plein Air Style. По данным устроителя, в 2017 г. в них участвовали 2550 компаний и 72,7 тыс. гостей из 90 стран. Состоялось свыше 300 деловых мероприятий.

Также хорошо известен ноябрьский форум «зеленой экономики» Ecomondo — Key Energy, предлагающий технологии, оборудование и материалы для защиты окружающей среды, использования возобновляемой энергии и обеспечения устойчивого развития общества в целом. Показатели форума 2017 г. сделали его одним из ведущих событий в своей отрасли: 1250 экспонентов, свыше 116 тыс. гостей и 200 конференций.

Говоря о выставках в Римини, нельзя пропустить поистине беспрецедентное шоу фитнеса, спорта и здорового образа жизни Rimini Wellness. При наличии всего 400 экспонентов мероприятие заняло все павильоны и приняло 268 тыс. человек. Секрет подобной арифметики прост: большую часть залов заняли мини-стадионы для массовых занятий фитнесом, йогой, спортивной ходьбой, танцами и иными оздоровительными процедурами. Гордость устроителей — крупнейший в мире бассейн в закрытом помещении — 350 кв. м поверхности и 1200 куб. м воды. Конечно, рядом шла и обычная выставочная жизнь со стендами и деловой программой: презентации и семинары одновременно проходили в 25 конференц-залах, перед гостями выступили свыше 500 экспертов. В программу также вошли учебные семинары, забеги на 20 км по морскому побережью и свыше 100 вечеринок в самых модных заведениях Римини.

Иной характер носит тандем выставок Beer Attraction (крафтовое пиво) и BBTech Expo (технологии, оборудование и аксессуары для производства и упаковки напитков — дебют 2018 г.). В этом году в двух мероприятиях приняли участие 505 экспонентов и 22,7 тыс. посетителей.

Стремление найти новую тематику и опередить конкурентов порой выливается в интересные эксперименты. В Римини в конце ноября состоится выставка с двойным названием: Lactose Free Expo и Gluten Free Expo. Устроители делают ставку на любителей здорового питания, полностью отвергающих продукты с лактозой и глютенем, а также на предпринимателей, готовых производить, поставлять и продавать «чистые» продукты. Судя по всему, пока эти проекты не пользуются спросом — на сайте мероприятия ничего не говорится о количестве участников и гостей, приводится лишь малозначащий текст «свыше 250 брендов» (при желании на одном стенде можно представить сколько угодно брендов).

Разумеется, в павильонах Fiera Rimini проводятся не только отраслевые выставки и конгрессы, но и многочисленные фестивали, праздники и корпоративные мероприятия.

Находясь в центре Европы, нужно соответствовать всем требованиям и веяниям времени, иначе не устоишь в конкурентной борьбе. Fiera Rimini успешно с этим справляется.

Алексей ДОБРОВИЦКИЙ

Общая площадь полезных помещений Fiera Rimini составляет 173 тыс. кв. м, из которых 113 тыс. кв. м приходится на выставочное пространство



	<p>Медафарм сити Продажа медицинского оборудования</p> <p>Функциональная диагностика ЛОР-оборудование Эндоскопия Реанимация и стерилизация</p> <p>medafarm.ru Телефон: +7 (495) 772-79-56 +7 (495) 215-28-56</p>
	<p>Медафарм Studio Веб студия</p> <p>Создание и продвижение медицинских сайтов. Контекстная реклама. Сайты в аренду</p> <p>medafarm-studio.ru Телефон: +7 (495) 772-79-56 +7 (495) 215-28-56</p>
	<p>Health Voyage Турагентство</p> <p>Оздоровительные Лечебные и relax-туры Экскурсионный и пляжный отдых Доставка туров</p> <p>healthvoyage.ru Телефон: +7 (495) 772-79-56 +7 (495) 215-28-56</p>

Из прошлого

Come to the N.Z. CENTENNIAL EXHIBITION

WELLINGTON — 8TH NOVEMBER 1939 TO MAY 1940

СТОЛЕТИЕ СОГЛАСИЯ



Организаторы Новозеландской выставки Столетия (New Zealand Centennial Exhibition) в Веллингтоне в 1939–1940 гг. изначально ставили цель продемонстрировать зрелость Новой Зеландии как самостоятельного государства и его национальную идентичность, способствовать возрождению духа пионеров-первопроходцев, осваивавших острова Южных морей.

SIX MONTHS OF FUN AND PAGEANTRY

Договор Вайтанги назван так по месту, где он был подписан. С 1974 г. день подписания договора — 6 февраля — отмечается в стране как национальный праздник

Поводом для организации выставки Столетия послужил юбилей договора Вайтанги, подписанного в 1840 г. между племенами народности маори, населявшими острова Новой Зеландии, и европейскими поселенцами — подданными Британской империи.

В соответствии с этим соглашением острова Новой Зеландии переходили под управление британской короны, племена маори сохраняли свои имущественные и неимущественные права, но передавали королеве Англии исключительные права на покупку у них земель. Этот пункт был важен для англичан в связи с активизацией французских поселенцев, стремившихся подчинить эту территорию Франции. В обмен маори получали покровительство и защиту Британской империи.

Принято считать, что этот договор стал началом формирования государства Новая Зеландия. В настоящее время он рассматривается как один из главных конституционных документов страны. С 1974 г. день подписания договора — 6 февраля — отмечается в стране как национальный праздник.

Идея организации большой международной выставки в связи со столетним юбилеем договора Вайтанги родилась в 30-е гг. прошлого века. Активными сторонниками этого начинания стали тогдашний мэр Веллингтона Томас Хислоп и лидеры правившей Лейбористской партии. Министерство внутренних дел страны также заявило о поддержке инициативы, которая должна была способствовать формированию национальной идеи.

В связи с юбилеем в Новой Зеландии был организован Национальный комитет Столетия, который занимался выпуском памятных книг и знаков, исторических фильмов, а также организацией фестивалей и выставок искусства.

Общим тоном юбилейных мероприятий было представление Новой Зеландии как сформировавшегося самостоятельного государства со своей национальной идентификацией.



Но при этом ни в малейшей степени не подвергалась сомнению лояльность Британской империи, всячески подчеркивалась неразрывность отношений с ней и высокая честь пребывания в составе Британского содружества наций.

В ходе подготовки выставки в стране высказывались мнения о ее несвоевременности — в Европе началась Вторая мировая война. Противники выставки указывали также на проходившие одновременно ЭКСПО в Нью-Йорке и Сан-Франциско, которые якобы составляли конкуренцию новозеландскому мероприятию. Однако эти мнения не были приняты в расчет, а отмена или перенос выставки рассматривались как антипатриотические решения. Тем не менее, как потом стало ясно, события в мире все-таки оказали свое негативное влияние на выставку — и участников, и посетителей оказалось меньше, чем ожидалось. Пришлось отменить и некоторые запланированные мероприятия.

Для организации экспозиции создали специальную частную компанию, которую возглавил опытный управленец Черльз Хейнсворт, до этого, в 1920-е гг., готовивший выставку Южных морей в г. Дунедин (см. БВ № 6, 2016). Значительную часть финансирования взяло на себя правительство Новой Зеландии. Выставка получила поддержку от Великобритании, Ав-

Празднование столетия договора Вайтанги стало основным событием в Новой Зеландии в 1940 г. Юбилейные мероприятия проводились во многих городах страны, но центральным событием стала выставка в Веллингтоне. В ходе ее устраивались многочисленные парады и шествия в национальных одеждах маори и британцев.

стралии, Канады, островов Фиджи, Самоа и Кука, а также других малых тихоокеанских территорий, которые построили свои павильоны или организовали национальные экспозиции.

Выставку решили разместить на полуострове Мирамар в пригороде Веллингтона Ронготай. Под нее был выделен участок размером 22 га, на котором предполагалось построить павильоны общей площадью 57 тыс. кв. м. Строительство началось 27 апреля 1939 г. Архитектором экспозиции в Веллингтоне был выбран Эдмунд Энкомб, который проектировал выставку в Дунедине.

Архитектурным центром площадки стала Башня Столетия высотой 47 м. Впоследствии именно она изображалась на большинстве сувениров, посвященных этой новозеландской выставке. Главный фонтан был украшен статуей Нерейды, морского божества из греческой мифологии, символизовавшего окружающий Новую Зеландию океан.

В настоящее время численность народа маори в Новой Зеландии составляет около 600 тыс. человек



Архитектурным центром выставки в Веллингтоне стала Башня Столетия. Именно она изображена на большинстве сувениров, посвященных новозеландской выставке.

Первые европейцы появились на островах Новой Зеландии в 1642 г. Это была группа исследователей во главе с голландцем Абедем Тасманом. В 1769 г. на острова прибыл капитан Джеймс Кук, который объявил их собственностью Британии. Однако до подписания договора Вайтанги в 1840 г. Новая Зеландия не рассматривалась правительством Британии как колония. Острова использовались в основном для кратковременных остановок во время мореплавания и пополнения запасов продовольствия.

При строительстве павильонов предполагалось, что они будут использоваться только в течение полугода работы экспозиции, а затем их демонтируют. Однако последующие события изменили эти планы. Новая Зеландия вступила во Вторую мировую войну на стороне США, и здания выставки были использованы для размещения в них военно-воздушной базы. После войны павильоны служили некоторое время как склады для шерсти. В сентябре 1946 г. они сгорели во время большого пожара.

Выставка была открыта 8 ноября 1939 г. и продолжалась до 4 мая 1940 г. В южном полушарии это был летний сезон. Выставку посетили 2,6 млн чел. (ЭКСПО в Дунедине — 3,2 млн чел.).

Одной из идей мероприятия была демонстрация достижений промыш-



ленного прогресса, позволившего за относительно короткое время освоить обширные земли островного государства и построить эффективную экономику. Огромное количество светильников в экспозиции — более 37 тыс. мощных ламп демонстрировали значимость электричества в развитии производства. В павильонах были представлены многочисленные технические устройства и машины, используемые в промышленности и сельском хозяйстве.

В главном павильоне была создана огромная диорама Новой Зеландии, на которой воспроизводились автомобильные и железные дороги страны, города и порты, горы и леса. Диорама подчеркивала человеческий вклад в освоение и развитие территории страны.

Свои экспозиции на выставке сформировали несколько правительственных ведомств Новой Зеландии, среди которых были министерства сельского хозяйства, промышленности и торговли, обороны и здравоохранения. Министерство здравоохранения представило говорящего и передвигающегося робота по имени Dr. Well-and-strong (доктор Здоровый-и-сильный).

Для своего времени Новая Зеландия была весьма прогрессивным государством. Она первой в Британском содружестве наций предоставила право

голоса женщинам. Был организован специальный павильон, посвященный жизни женщин в стране. В нем проводились лекции по темам воспитания детей, кулинарии, ведения домашнего хозяйства, устраивались показы мод.

Частью экспозиции был Парк развлечений, пользовавшийся успехом у публики. Для того времени он оказался самым большим парком аттракционов в Южном полушарии, занимая площадь около 4 га. Публику развлекали скоростные поезда, океанариум с акулами, самолет, демонстрировавший мертвую петлю, альпинистская стена, комната смеха и многое другое. Парк посетили около 2,9 млн человек, т.е. больше, чем саму выставку. Это позволило обеспечить коммерческую состоятельность всего мероприятия.

В ходе празднования столетия договора Вайтанги отмечалась значимость события для коренного населения маори, которое прошло путь от племенной общины до интеграции в общество европейской цивилизации. Однако акцент в экспозиции делался в основном на декоративных элементах культуры маори и вкладе этого народа в освоение Новой Зеландии до прибытия европейцев. При этом, естественно, ничего не говорилось о насилии и других негативных сторонах колонизации островов.

Выставка Столетия и юбилей договора Вайтанги были использованы правительством Новой Зеландии для организации широкой программы строительства инфраструктурных объектов, что содействовало выводу экономики из депрессии 1930-х гг. В ходе подготовки к юбилею в стране были построены новые скоростные дороги, большое число общественных зданий и спортивных сооружений, разбиты обширные парки.

Столетний юбилей договора Вайтанги и выставка в Веллингтоне стали значимыми событиями в формировании национальной идентичности народа страны и утверждению истоков ее государственности.

Борис ПАВЛОВ

Выставку Столетия в Веллингтоне посетили 2,6 млн человек

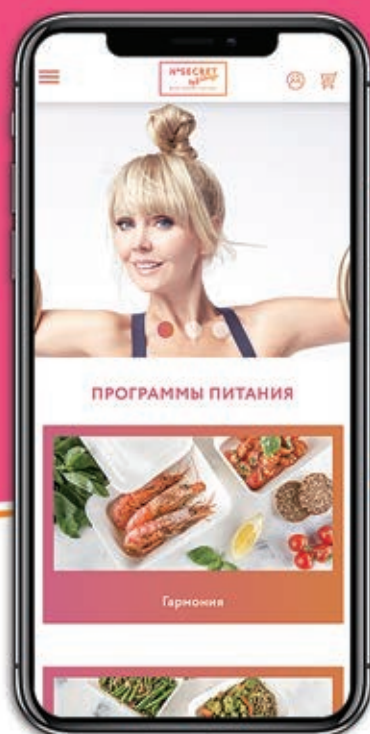
(495) 727-26-12, (495) 223-42-08
www.buildexpo.ru

 **BUILDEXPO**
Генеральный застройщик МВЦ «Крокус Экспо»

Дизайн и строительство выставочных экспозиций, стендов и торговых площадей

N°SECRET
by Valeriya

ВКУСНО - ПРАВИЛЬНО - С ДОСТАВКОЙ



СЕРВИС ПО Д°СТАВКЕ
ПРАВИЛЬНОГО ПИТАНИЯ ОТ ВАЛЕРИИ

+ 7 495 120 40 04

NOSECRETBYVALERIYA.RU @NOSECRETBYVALERIYA #табсежон



RESTAURANTS
by Crocus Group

НОВОСТИ

Результаты торгов аукционных домов
Christie's и Sotheby's «Старые мастера»



Питер Пауль Рубенс. «Портрет венецианского дворянина»

1616–1620 гг., 5,4 млн ф. ст. (предварительная оценка — 3–4 млн ф. ст.). Аукцион Sotheby's, Лондон.

Предполагается, что эта картина не была портретом, написанным на заказ — скорее, это был этюд-упражнение. Хотя Рубенс явно знал свою модель. Возможно, этот человек жил рядом с ним во время его путешествия по Италии и что-то заинтересовало художника в его чертах лица или эмоциональном состоянии, которое любил передавать Рубенс. Портрет лег в основу нескольких картин. В частности, в основу картины «Святой Иаков», хранящейся в музее «Прадо» в Мадриде.

Ханс Бальдунг. «Святое семейство и пять ангелов»

1507–1508 гг., 2,9 млн ф. ст. (предварительная оценка — 2,5–3,5 млн ф. ст.). Аукцион Sotheby's, Лондон.

Ученик Альфреда Дюрера Бальдунг был не только художником. Он был гравером, рисовальщиком, занимался изготовлением принтов и оттисков. Эта картина — ранняя работа мастера, обладавшего ярким воображением. Представитель верхнегерманской школы живописи, Бальдунг стал воплощением сдержанного и натуралистичного искусства позднего северного Возрождения, которое заложило основу для развития голландского барокко.



Ян Брейгель (старший) и Хендрик ван Бален. «Диана и нимфы после охоты»

1620–1625 гг., 2 млн ф. ст. (предварительная оценка — 600–800 тыс. ф. ст.). Аукцион Sotheby's, Лондон.

Художники были соседями в пригороде Антверпена с 1602 г. и часто творили вместе. Ян Брейгель (старший) был ярким представителем эпохи барокко. Его прозвали «бархатным» за любовь к натюрмортам с цветами. Хендрик ван Бален писал пейзажи и природу. Он сотрудничал со многими художниками, в том числе с Питером Паулем Рубенсом, и держал большое количество подмастерьев. Среди них был знаменитый Антонис ван Дейк, который во многом продолжил традиции мастера.

Саломон ван Рёйсдал. «Лиман, паром и другие суда на фоне церкви и мельницы»

Около 1650 г., 1,9 млн ф. ст. (предварительная оценка — 1–1,5 млн ф. ст.). Аукцион Christie's, Лондон.

Среди мастеров голландской живописи XVII в. было много пейзажистов. Поскольку Голландия выходила к морю, морские пейзажи вскоре выделились в отдельное направление — марины. Саломон ван Рёйсдал прожил всю жизнь в западной части Голландии, в Харлеме, однако, по всей видимости, немало путешествовал. Вместе с пейзажистом Яном ван Гойеном художник разработал свой особый монохромный стиль, с помощью которого он научился передавать все оттенки любимого северного моря.



АУКЦИОНОВ



Якоб Охтервелт. «Блюдо из устриц»

1664–1665 гг., 1,9 млн ф. ст. (предварительная оценка — 1,5–2,5 млн ф. ст.).
Аукцион Sotheby's, Лондон.

Вторая половина XVII в. была очень плодотворной для голландских живописцев. Подъем экономики вызвал большое количество заказов картин для украшения интерьеров. Бытовые сцены из жизни обычных людей хорошо продавались. Молодая женщина в дорогой одежде принимает от ухажера блюдо с устрицами, которые считались «любвым» лакомством. Известны еще по крайней мере три картины художника с аналогичным сюжетом.

Бальтазар ван дер Аст. «Натюрморт с цветами в стеклянной вазе на каменном выступе с насекомыми и ящерицей»

Около 1622 г., 730 тыс. ф. ст. (предварительная оценка — 600–800 тыс. ф. ст.). Аукцион Sotheby's, Лондон.

Бальтазар ван дер Аст специализировался на цветочных натюрмортах. Нарциссы, ирисы, тюльпаны, незабудки, лилии, цикламены и розы составляли основу его знаменитых картин. Художник написал более 200 натюрмортов разных форматов, вдохновляясь работами Яна Брейгеля (старшего). Каждый цветок и насекомое рождали у современников художника определенный образ или аллегорию, отсылающую к литературе или Священному Писанию. В одном натюрморте могла быть зашифрована целая поэма или притча.



Лодовико Карраччи. «Портрет Карло Альберто Рати Опичони в доспехах»

1597–1600 гг., 5 млн ф. ст. (предварительная оценка — 3,5–5 млн ф. ст.). Аукцион Christie's, Лондон.

Карраччи много путешествовал по южной Италии. Вернувшись в родную Болонью, он основал Академию искусств, которая стала центром обучения для живописцев эпохи барокко. Ее девизом стало наблюдение за природой. Ученики должны были заниматься изучением античного искусства и подражать работам великих мастеров: в рисунке и движении — Микеланджело, в колорите — Тициану, в композиции и выражении — Караваджо, в светотени и грации — Корреджо.

Рембрандт ван Рейн. «Представление Христа народу» («Се человек»)

1655 г., 2,6 млн ф. ст. (предварительная стоимость не определена). Аукцион Christie's, Лондон.

Рембрандт, яркий представитель северной школы барокко, любил создавать яркие многофигурные картины. Согласно Евангелию, Пилат спросил у людей на площади, кого из двух осужденных преступников казнить: Христа или Варавву? Этот яркий момент отражен в карандашном наброске Рембрандта, который соединил вечный библейский сюжет и современную ему систему судопроизводства. Среди людей на площади есть и библейские фарисеи, и современные горожане-голландцы, и судьи, и чиновники.



Санкции могут ударить по всему развивающемуся миру

«Блумберг», США

Некоторые инвесторы и аналитики полагают, что новые санкции США ударят не столько по России, сколько по всем развивающимся странам, доверие к которым и так подорвано. На развивающихся рынках может произойти паника, считают они.

Bloomberg

Если введенные США санкции превратят Россию из безопасной зоны в экономически несостоятельное государство, то, по мнению некоторых инвесторов и аналитиков, на развивающихся рынках может произойти паника.

«Учитывая почти кризисную ситуацию на развивающихся рынках, введение санкций в отношении единственного рынка, где до недавнего времени могли прятаться инвесторы, может повлечь за собой риск масштабного психоза», — заявила Элина Рыбакова, научный сотрудник мозгового центра «Брейгель» (BREUGEL) в Брюсселе и бывший руководитель аналитического департамента по региону ЕМЕА «Дойче Банка».

Запрет американским инвесторам покупать новые российские облигации не окажет существенно влияния на способность РФ финансировать свои нужды, поскольку бюджет исполняется с профицитом, а у Центробанка достаточно средств для того, чтобы при необходимости оказать поддержку. Но Рыбакову и других беспокоит, как может повлиять утрата Россией статуса безопасной зоны на уже подорванное ранее доверие к развивающимся рынкам.

«Это неприятная ситуация для портфельных менеджеров, потому что на самом деле, когда у вас есть мандат на развивающиеся рынки, бежать особенно некуда», — говорит Владимир Тихомиров, экономист финансовой группы БКС.

Пока неясно, будет ли принят межпартийный законопроект, запрещающий американцам покупке нового российского госдолга. Однако с приближением промежуточных выборов в США угроза ужесточения санкций за предполагаемое вмешательство РФ в электоральный процесс усилилась, и это заставило инвесторов пересмотреть одну из их излюбленных позиций «выше рынка» в локальных валютах.

С тех пор как США в апреле этого года ввели самый на сегодняшний день жесткий пакет санкций,

иностранные инвесторы избавились от принадлежащих им активов государственных облигаций, объем которых снизился с рекордных 34,5% до 26–27%, по данным Константина Вышковского, директора Департамента государственного долга Министерства финансов России.

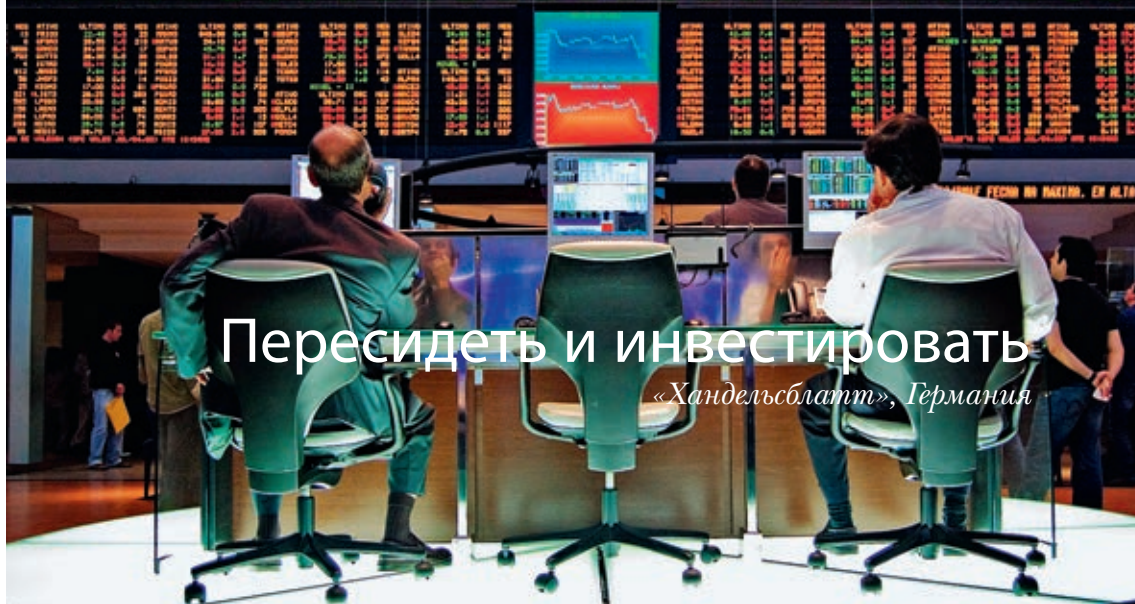
За первые два месяца 2018 г. локальные облигации РФ обеспечили инвесторам вторую по величине прибыль на развивающихся рынках. После апрельского раунда санкций они принесли убыток на уровне 22%, что стало самым слабым результатом после Аргентины, Турции и ЮАР.

«Рынку трудно увидеть разницу между специфическим риском и более широкой распродажей финансовых инструментов, — говорит Андерс Фергеман финансовый управляющий Pinebridge Investments Europe в Лондоне, контролирующей 87 млрд долл. и прогнозирующей снижение рейтинга России. — Поэтому невозможно исключить рост волатильности вслед за расширением антироссийских санкций».

Все это несмотря на нынешний активный баланс страны и на ее пятое место в списке реальной доходности ее класса активов. Банк России обладает едва ли не крупнейшим за четыре года валютным пакетом. Нефти, основному предмету экспорта России, недостает всего нескольких долларов до достижения высочайшей отметки с 2014 г.

На инвестиционной конференции в Москве Вышковский заявил, что спад станет только уроком для трейдеров.

«Базирующийся на основных нерыночных факторах, российский суверенный риск по-прежнему очень привлекателен для инвесторов, — сказал он. — Тот уровень доходности, который они получают, едва ли они могут получить при таком соотношении с риском». ■



Пересидеть и инвестировать

«Хандельсблатт», Германия

Приближающийся к завершению год принес фондовым рынкам развивающихся стран скорее разочарование. С января обращающиеся на них ценные бумаги потеряли в среднем около 20% своей стоимости. Для сравнения: акции на биржах развитых стран потеряли «всего» около 4%. Это огромная разница, которая, впрочем, едва ли отражает драматические события в некоторых развивающихся странах. Так, турецкая лира за год обесценилась по отношению к доллару США практически вдвое. Аргентинский песо в течение всего одного месяца потерял треть своей стоимости. Нелегко пришлось также индонезийской рупии и южноафриканскому рэнду.

Хотя ситуации в тех или иных развивающихся странах сильно отличаются друг от друга, для всех типичны два момента: «Во-первых, дело в торговых конфликтах, отрицательно влияющих на ориентированные на экспорт рынки, — сказал Даниэль Лёше, эксперт по рынку капитала консалтинговой компании Schroders. — Кроме того, сильный доллар приносит проблемы странам, имеющим крупные долги в долларах».

Так, Аргентина и Турция пострадали именно от выросшего курса доллара. А инициированный президентом США Дональдом Трампом торговый спор затронул в большей степени азиатские страны, в частности Китай, а также Тайвань, Малайзию, Сингапур и Корею.

Буквально в последние недели резко снизились котировки на китайском фондовом рынке, и, по словам Лёше, это еще не конец: «Последние экономические показатели в США были хороши, так что Трамп не видит причин прекращать торговые споры».

По словам эксперта, говорить о скором конце пертурбаций пока не приходится: «Положение на развивающихся рынках в кратко- и среднесрочной перспективе будет и дальше ухудшаться», прогнозирует он. Если посмотреть на глобальную ситуацию, то лучше всех дела обстоят лишь у одной страны — США. На Уолл-стрит биржевые индексы продолжают бить рекорды. По этой же причине растет и доллар, что, в свою очередь, лишь дополнительно усугубляет ситуацию для некоторых развивающихся рынков.

В краткосрочной перспективе скептически настроен также и основатель компании Kepler Asset Management Майкл Кепплер: «Снижение может продолжиться и дальше».

«Поймать» самое «дно» и закупиться там практически невозможно, так что лучше набирать позицию сразу на самых дешевых рынках, считает Кепплер. Сам он отдает предпочтение 11 рынкам, в частности Бразилии, Китаю, Корею, России, а также Турции.

Эксперт Schroders Лёше внимательно наблюдает за российским и бразильским рынками. В Бразилии ситуация обострилась в связи с забастовкой. А российские активы он считает высокорисковыми. «Однако рынок выглядит позитивно, в том числе и благодаря соотношению курс/прибыль на уровне 6».

Несколько оптимистичнее на рынок смотрят эксперты инвестиционной компании Franklin Templeton Investments. Они указывают на весьма большие прибыли последнего времени. В одном лишь прошлом году индекс развивающихся рынков вырос на 38%. Специалист по развивающимся рынкам Четан Сегал подчеркнул: «СМИ много пишут о странах с напряженной финансовой ситуацией, но на Турцию приходится лишь 2% индекса MSCI для развивающихся рынков. А Аргентину даже не включили в индекс».

По его мнению, проблемой являются не торговые войны, а в большей степени неуверенность рынков, вызванная последними пертурбациями. Уязвимость стран перед сильным долларом в реальности меньше, чем многие считают. На настроения инвесторов сильно влияют события в вышеупомянутых Турции и Аргентине.

В число наиболее опытных специалистов по инвестициям в развивающихся странах входит 82-летний Марк Мёбиус. По его словам, он пока не видит «свет в конце туннеля», но, основываясь на своем многолетнем опыте, в долгосрочной перспективе настроен позитивно, надеясь на относительно интенсивный рост рынков развивающихся стран: «Долгосрочной целью инвесторов является прибыль на уровне 15% годовых». ■

С января фондовые рынки развивающихся стран потеряли порядка 20% стоимости. Тем не менее эксперты рекомендуют инвесторам заходить в рынок, рассчитывая на долгосрочную перспективу.

Handelsblatt



Преодоление вековой стагнации

«Проджект синдикейт», США

Джозеф Стиглиц предлагает свои выводы из опыта кризиса 2008 г.: экономика восстановилась бы быстрее, если бы была более масштабная и лучше спланированная программа стимулов. Совокупный спрос был бы намного сильнее, если бы власти активней устраняли неравенство.

PROJECT SYNDICATE

Как справедливо отмечает Ларри Саммерс (американский экономист, бывший министр финансов США, бывший главный экономист Всемирного банка — прим. ред.), термин «вековая стагнация» стал популярным, когда Вторая мировая война приближалась к концу. Элвин Хансен (американский экономист — прим. ред.) беспокоился, что без стимулирования, созданного войной, экономика страны вернется в состояние рецессии или депрессии. Казалось, что она поражена фундаментальной болезнью. Но этого не случилось.

Почему Хансен и многие другие так сильно заблуждались? Как и некоторые современные защитники идеи вековой стагнации, они серьезно ошиблись в базовом микро- и макроэкономическом анализе, а самое главное, в анализе причин собственно Великой депрессии.

Брюс Гринвальд и я (вместе с нашими соавторами) доказывали ранее, что высокие темпы роста производительности в сельском хозяйстве привели к падению цен на зерно — в некоторых случаях они упали на 75% — в течение трех первых лет Великой депрессии. Доходы главного сектора экономики страны сократились примерно вдвое. Кризис в сельском хозяйстве привел к снижению спроса на товары, производившиеся в городах, и, следовательно, к общему спаду экономики.

Но Вторая мировая война обеспечила не просто бюджетные стимулы — она способствовала структурной трансформации: потребности войны привели к переселению большого количества людей из сельских районов в города и к их перекавалификации; они приобрели профессиональные навыки, необходимые для промышленной экономики.

Аналогичная структурная трансформация (на этот раз переход от экономического роста за счет промышленности к росту за счет сферы услуг), осложняемая необходимостью адаптироваться к глобализации, происходила в экономике в годы, предшествовавшие кризису 2008 г.

Как хорошо знает Саммерс, 29 ноября 2008 г. я опубликовал в газете The New York Times широко цитируемую статью «Ответ на \$1 триллион». В ней я призывал к принятию значительно более серьезного пакета стимулов, чем тот, который в дальнейшем предложил президент Барак Обама. И это было в ноябре.

А в январе и феврале 2009 г. стало ясно, что спад экономики был намного более сильным, требовались еще более крупные стимулы. Размер необходимых стимулов должен зависеть от их характера и от экономических условий. Требуется больше стимулов, если невозможно побудить банки возобновить кредитование или если свои расходы сокращают власти штатов.

В дальнейшем выяснилось, что банки никто так и не заставил расширить кредитование малому и среднему бизнесу; они радикально его сократили. А власти штатов также срезали расходы.

Впрочем, должно быть понятно, что нет ничего естественного или неизбежного в вековой стагнации уровня совокупного спроса при нулевых процентных ставках. В 2008 г. спрос подавлялся из-за колоссального роста уровня неравенства, наблюдавшегося в течение предыдущей четверти века. Ошибки в управлении глобализацией, а также снижение налогов в пользу богатых, в том числе снижение налога на доходы от капитала (а оно почти исключительно выгодно лишь самой верхушке общества) администрациями Клинтона и Буша, стали главными причина-

ми ускорения процесса концентрации доходов и богатства.

Неадекватное финансовое регулирование сделало американцев уязвимыми перед хищническим поведением банков, которые обременили их огромными долгами. Это означает, что помимо бюджетных стимулов были и другие способы повысить совокупный спрос: активней стимулировать кредитование, оказывать помощь домовладельцам, реструктурировать ипотечные долги, устранять существующее неравенство.

Политические решения всегда вырабатываются и принимаются в условиях неопределенности. Но некоторые вещи более предсказуемы, чем другие. Как опять же прекрасно знает Саммерс, когда в 2002 г. Питер Оршаг и я проанализировали риски ипотечного кредитора Fannie Mae и мы заявили, что его практика кредитования в тот момент была безопасной. Мы не говорили, что у него не будет никаких рисков, что бы он ни делал.

А то, что Fannie Mae начал делать в дальнейшем, имело очень большое значение. Он изменил практику кредитования, чтобы она была больше похожа на практику, принятую в частном секторе, и с предсказуемыми последствиями. Именно кредиты частного сектора, а особенно крупных банков, стали базовой причиной финансового кризиса.

Впрочем, было совершенно предсказуемо и предсказано, что недостаточно регулируемые производные финансовые инструменты (деривативы) способны спровоцировать кризис. Комиссия по расследованию финансового кризиса прямо возложила вину на рынок деривативов как на один из трех ключевых факторов, которые привели к событиям конца 2008 и 2009 г. Ранее в администрации президента Билла Клинтона мы уже обсуждали опасность этих рискованных финансовых продуктов, число которых быстро росло. Их следовало ограничивать, однако закон 2000 г. «О модернизации товарных фьючерсов» помешал регулированию деривативов.

Экономисты могут не соглашаться по поводу того, что является политически возможным. Но они могут и должны соглашаться по поводу того, что могло бы случиться, если бы...

Вот главное: наша экономика восстановилась бы быстрее, если бы у нас была более крупная и лучше спланированная программа стимулов. Совокупный спрос был бы намного сильнее, если бы мы активней устраняли неравенство и если бы мы не проводили политику, которая это неравенство повышала. И у нас был бы более стабильный финансовый сектор, если бы мы лучше его регулировали.

Это выводы, о которых мы должны помнить, готовясь к следующему спаду в экономике.

Автор — Джозеф Стиглиц, американский экономист, лауреат Нобелевской премии по экономике, бывший шеф-экономист Всемирного банка.

Китай проникает на российский Дальний Восток

«Блумберг», США

Совместное предприятие JVA Holdings, созданное группой компаний, в которую вошли «Сельскохозяйственная корпорация Хэйлунцзяна» и Joyvio Group, в предстоящие три года вложит 100 млн долл. в строительство фабрики по переработке соевых бобов и зернового терминала в России. Сделано это будет в рамках общего стремления китайских фирм диверсифицировать источники поставок продукции земледелия.

Это совместное предприятие также арендует в России 100 тыс. га сельскохозяйственных угодий, где будет выращивать пшеницу, кукурузу и сою. Об этом сообщил председатель совета директоров JVA Holdings Жэнь Цзяньчао. На Дальнем Востоке России имеются обширные пахотные земли, он граничит с Китаем, а это, заявил Жэнь Цзяньчао, вкупе с низкими местными налогами должно привести к снижению себестоимости продукции. JVA Holdings также построит хранилище и зерновой терминал в порту Зарубино, который обеспечит перевалку 3 млн т зерна в год.

Китай стремится ускорить экономический рост и получить новые рынки посредством своей инициативы «Один пояс — один путь», в рамках которой реализуются инфраструктурные проекты стоимостью сотни миллиардов долларов.

Из-за усиления торгового спора с США, в рамках которого были введены большие пошлины на американские соевые бобы, возникла опасность дефицита этой продукции, и поэтому Китай стремится диверсифицировать источники поставок сельскохозяйственных товаров. На Дальнем Востоке России нет эффективных объектов логистики. Их создание подтолкнет фермеров к наращиванию производства зерна в этом регионе, сказал Жэнь Цзяньчао. В настоящее время выращиванием сельскохозяйственных культур на Дальнем Востоке занимаются лишь несколько небольших китайских компаний, которые ежегодно экспортируют в Китай от 500 до 800 тыс. т сои. Новое предприятие будет перерабатывать 2 тыс. т соевых бобов в день, делая из них масло и продукты питания. Масло будет экспортироваться в Китай.

Российское масло из генетически не модифицированных соевых бобов высоко ценится на китайском внутреннем рынке, и ему отдается предпочтение по сравнению с пищевыми маслами китайского производства. Об этом рассказал консультант JVA Дмитрий Савенков. По его словам, то же самое можно сказать о российской кукурузе и пшенице. ■

Китайская компания JVA построит на российском Дальнем Востоке соевую фабрику, зерновой порт и возьмет в аренду сельскохозяйственные угодья для производства сои и продуктов из нее.

Bloomberg



Северный морской путь – новый фактор мировой торговли?

«Зюддойче цайтунг», Германия

Датская компания «Мэрск» планирует послать одно из своих судов из Азии в Европу по Северному морскому пути. В Копенгагене говорят о пробном плавании, так как пока не видят коммерческой альтернативы уже существующим путям сообщения. А вот Россия и Китай стратегически очень заинтересованы в использовании этого маршрута.

Süddeutsche Zeitung

Вообще-то компания «Мэрск», самое крупное контейнерное пароходство мира, не собиралась делать много шума вокруг этого плавания. Одному из ее судов — Venta Maersk — предстоит плавание особого рода. Впервые компания хочет опробовать на нем Северный морской путь из Владивостока в Санкт-Петербург, иначе называемый Северо-восточным проходом, и провезти груз по Северному Ледовитому океану вдоль северного побережья России. В Копенгагене заявили, что речь идет о единичной тестовой акции с целью проверки неизвестного маршрута для контейнерного судоходства.

Вот уже в течение нескольких лет судоходство в Арктике становится все более интенсивным. Причина в том, что полярный лед тает, оставляя все чаще и на более долгий срок свободным для судоходства маршрут, способный стать альтернативой Суэцкому каналу. Северный морской путь значительно короче, его использование позволит экономить время и деньги — во всяком случае, теоретически.

На практике же эксплуатация этого маршрута все еще связана с трудностями. Даже в те месяцы, когда воды свободны ото льда, тут могут ходить только суда ледяного класса, то есть корабли с усиленным корпусом. Одно это ограничивает размеры грузовых судов. В большинстве случаев их приходится сопровождать ледоколами. Кроме того, на борту Venta Maersk будут находиться российские эксперты, которые помогут не обладающему арктическим опытом экипажу с навигацией.

Москва хочет расширять судоходство по Северному морскому пути, строить новые ледоколы, ремонтировать порты. Большая часть пути пролегает через российскую экономическую зону — тот, кто хочет идти по ней, должен предварительно получить разрешение властей.

До сих пор показатели довольно скромные: согласно статистике, в 2011–2016 гг. примерно 220 грузовых и пассажирских судов различной национальной принадлежности прошли по российской части пути. Но совсем недавно, в мае, президент В. Путин поставил перед Северным морским путем более высокие цели: до 2024 г. по нему должно быть перевезено 80 млн т грузов.

По словам Павла Девяткина, научного работника Института Арктики в Вашингтоне, это вполне возможно. Новый крупный проект на севере Сибири дает многие миллионы тонн груза: на полуострове Ямал российская компания «Новатэк» с конца 2017 г. производит сжиженный природный газ (СПГ). Среди инвесторов — российский госконцерн «Газпром», французский Total, а также китайский энергетический концерн CNPC совместно с государственным китайским «Фондом Шелкового пути». К ямальскому проекту относятся также 15 новых танкеров, все ледового класса. Первые танкеры в прошлые месяцы попали на первые страницы газет, когда впервые без сопровождения ледоколов доставили сжиженный газ сначала в Европу, а затем в Китай.

В Китае Арктикой занимается высшее начальство, еще в 2014 г. руководитель партии и государства Си Цзиньпин заявил, что народная республика хочет стать «полярной державой», и это несмотря на то, что самая северная оконечность Китая лежит на той же широте, что и Берлин. В январе китайское правительство подготовило первый документ, в котором оно описало в общих чертах свою арктическую стратегию. Как там говорится, Китай — «почти арктическая нация».

Амбиции Китая связаны, прежде всего, с новым Шелковым путем, любимым проектом Си Цзиньпина. В планах предусмотрено продви-

жение за границей многомиллиардных инфраструктурных проектов с целью улучшения торговых путей между Азией, Африкой и Европой. При этом в калькуляцию включен и дополнительный эффект: проекты реализуются преимущественно китайскими компаниями, также Китай систематически выкупает различные объекты. Так несколько портов на Средиземном море приобретены китайскими государственными концернами.

Стратегический документ содержит тезис о том, что следует воспользоваться таянием льда и изменением климата и в будущем отправлять грузовые суда по арктическим водам. Это, с одной стороны, обусловлено стратегическими соображениями: до сих пор большая часть китайских товаров шла мимо Сингапура через Малаккский пролив, который можно сравнить с игольным ушком. Морская блокада пролива (например, из-за конфликта с США) больно ударит по Китаю. Вторая причина экономического характера: путь через Ледовитый океан из портов Шанхая или Тяньцзиня в Европу на несколько тысяч километров короче. Кроме того, новый маршрут помог бы оживить китайский северо-восток.

Помимо этого Китай, как и Россия, очень заинтересован в разработке арктических ресурсов: рыбы, нефти и газа. В этот список можно также включить цинк, уран и редкоземельные элементы. Москва понимает, что у нее нет финансовых возможностей для расширения инфраструктуры на своей огромной арктической территории. Тем не менее в будущем году вступает в силу закон, согласно которому только российским судам будет разрешено транспортировать нефть и газ по российскому отрезку Северного морского пути. Однако, скорее всего, Москва сделает исключение для азиатских компаний, участвующих в реализации ямальского проекта. Придется соблюдать баланс между необходимой кооперацией и контролем.

Для судоходных компаний типа «Мэрска» это означает, что на маршруте они будут зависеть от Москвы. Но насколько важным он будет в будущем? «Российская добыча нефти и газа — это одно, — говорит Арилд Му, научный сотрудник Института им. Фритьофа Нансена в Осло. — А проход для зарубежных контейнеровозов — нечто совершенно другое. Вдоль маршрута нет крупных городов, промежуточные стоянки в которых имели бы смысл. А удастся ли в конце концов выиграть время, будет решать лед. Это еще вопрос, есть ли на рынке потребность в регулярном использовании этого маршрута».

В Копенгагене говорят, что пока не видят в Северном морском пути «коммерческой альтернативы нашим уже существующим путям сообщения». Пока не видят. ■



Датский банк в центре скандала

«Файнэншл таймс», Великобритания

Независимое расследование скандала с отмытием денег через Danske Bank показало, что за один год через его эстонский филиал прошли «российские и экс-советские деньги» (так в оригинале. — Прим. пер.) на общую сумму 30 млрд долл. Эти выводы содержатся в черновом варианте доклада, с которым ознакомились газета. Доклад подготовлен по заказу самого Danske Bank консалтинговой фирмой Promontory Financial, а скандал продолжался с 2007 по 2015 г.

В документе говорится: «В 2013 г. объем транзакций NRP (non-resident portfolio — нерезидентских портфелей) достиг пика: количество транзакций приблизилось к 80 тыс., а объем транзакций — к 30 млрд долл.».

Источник, близкий к расследованию, сказал: «Для столь небольшого филиала сумма воистину поразительная. Не может быть, чтобы такая сумма, проходящая через филиал, не вызвала вопросов».

Не все из этих транзакций были подозрительными, но банк обязан проверить, не используется ли он для отмытия денег.

В докладе Promontory говорится, что после 2013 г. объемы начали снижаться, причем снижение ускорилось после получения результатов расследования, которое провело Управление по финансовым услугам Эстонии. Оно было проведено в 2014 г. и выявило «крупномасштабные, долговременные нарушения правил, призванных бороться с отмытием денег». ■

Расследование выявило, что через эстонский филиал банка Danske прошли сомнительные российские деньги на сумму 30 млрд долл.

FT
FINANCIAL
TIMES

Латинская Америка распродает богатства

«Кьюба дибейт», Куба



Страны Латинской Америки — от Бразилии и Мексики до Колумбии, Аргентины и Уругвая — выставляют свои земли, прибрежные воды и моря на международных аукционах. В целом они продают более 500 тыс. кв. км. Экономические интересы США господствуют по всему этому региону. Однако в борьбу вступает Россия, а также Китай.



Ни для кого не секрет, что за появлением в Белом доме Дональда Трампа стояли экономические интересы военной промышленности, нефтяников — приверженцев новой технологии гидроразрыва пласта и крупных компаний-промоутеров ГМО, спекулирующих на ценах продуктов.

В недавних действиях, предпринятых Трампом в Латинской Америке, таких, как отправка национальной гвардии на границу США и Мексики и безусловная поддержка захвата стратегически важных районов добычи нефти на континенте, усматривается влияние этих гигантских компаний.

Показательны и его решения в отношении Ирана, что сразу сказалось на котировках акций военных компаний и на цене нефти. Последняя уже колеблется в районе 80 долл. за барр. и может подняться еще выше, обеспечивая высокую рентабельность компаний, занимающихся добычей нефти по дорогостоящей технологии гидроразрыва пласта.

Всего несколько месяцев назад США производили 145 тыс. барр. сланцевой нефти, а скоро будет установлен исторический рекорд в 7,18 млн барр. сланцевой нефти в день. Американские нефтяные компании не несут убытков, в то время как компаниям Южного конуса навязываются фиксированные цены покупки.

Сейчас крупные нефтяные корпоративные компании оказались в сказке, ставшей реальностью. Рынки и латиноамериканское нефтяное производство, до недавнего времени находившиеся в руках государственных предприятий, начинают открываться и приносить невообразимую прибыль международному капитализму.

Страны Латинской Америки — от Бразилии и Мексики до Колумбии, Аргентины и Уругвая — выставляют свои земли, прибрежные воды и моря на международных аукционах. В целом они продают более 500 тыс. кв. км, что равно площади Испании.

Ситуация в латиноамериканских странах достаточно плачевна. Например, в Мексике добыча нефти резко падает. По состоянию на март 2018 г. у PEMEX, мексиканской государственной

нефтегазовой компании, производство упало на 7,6% в год, а добыча составила всего 864 млн барр. в день, то есть уменьшилась на 153 тыс. барр. в день. Все это происходит в контексте открытости энергетического рынка, стартовавшей в 2013 г. и запустившей поток частных инвестиций, которым были поставлены задачи разведки и последующей эксплуатации наземных и глубоководных нефтяных скважин.

Существует уже более 100 частных иностранных контрактов на сумму около 160 млрд долл. Фактически это означает захват стратегических территорий иностранными компаниями и появление новых компаний, возглавляемых мексиканскими политиками. На 100 тыс. кв. км в Мексике (что равно площади Греции) уже проводится разведка, а в будущем возможна добыча нефти.

На это накладывается импорт бензина в Мексику, что ставит страну в зависимое положение.

С 1982 г. правительство Мексики не построило ни одного нефтеперерабатывающего завода, а три из шести существующих были временно закрыты из-за проблем с эксплуатацией. К этому добавляется сговор между преступностью и политиками в краже бензина.

Ситуация в Венесуэле аналогична. В августе 2017 г. добыча нефти составляла 2,1 млн барр. в день, а, согласно отчету ОПЕК, в марте 2018 г. в среднем в день добывалось только 1,5 млн барр., что означает снижение на 28%. К этому добавляется создание крупными корпорациями трудностей, вынуждающих компанию PDVSA (государственная нефтегазовая компания Венесуэлы) выполнить свои обязательства по поставкам.

И все это на фоне того, что импорт венесуэльской нефти в США упал до самого низкого уровня с 1982 г.

Это сокращение является преамбулой нефтяного эмбарго против Венесуэлы, которое Трамп собирается объявить в ближайшее время, чтобы добиться изменения курса венесуэльского правительства.

Крах правительства Венесуэлы не устраивает Китай, вложивший в страну значительные ин-

вестиции, а также Россию, которая воспользовалась ситуацией, чтобы укрепиться на нефтяных месторождениях. Поэтому Венесуэла остается зоной международной напряженности, а цены на нефть продолжают расти, что способствует прибыльности корпораций, поддерживавших Трампа в его избирательной кампании.

Некогда влиятельная бразильская компания Petrobras оказалась в стороне от постоянно растущих инвестиций иностранных корпоративных нефтяных компаний. В июне этого года 16 крупных нефтяных компаний зарегистрировались для участия в масштабных разработках бразильских подсоловых месторождений на дне океана, в которых, по оценкам, содержатся миллиарды баррелей нефти. Этими месторождениями интересуются и американские компании Chevron и ExxonMobil, а также норвежская Statoil и французская Total.

Рост цен на нефть, спровоцированный Трампом, идет на руку нефтедобывающим компаниям, поскольку рентабельность обеспечивается при цене не менее 45 долл. за барр.

Бразильский Petrobras, как и PEMEX и PDVSA, теряют добычу по сравнению с прошлым годом. В своем ежеквартальном отчете за 2018 г. Petrobras сообщает, что общая добыча нефти и природного газа в 1 квартале 2018 г. составляла 2,7 млн барр. в день, что на 4% ниже 1 квартала 2017 г.

К этому добавляется падение продаж на 9% и снижение на 7% нефтепереработки. Если в 2010 г. Petrobras контролировал 93% добычи нефти в Бразилии, то в феврале этого года он контролирует только 75%.

Добыча аргентинской нефти тоже падает — на 3,8% в 2016 г. и на 6,3% в 2017 г.

На фоне резкого снижения добычи у главной аргентинской нефтяной компании, добыча PanAmerican Energy растет на 3,5%, а Petrochimica Comodoro на 28,9%. Кроме того, Аргентина передает международным корпорациям обширные площади (в два раза больше территории Кубы) под разведку.

Гидроразрывная добыча нефти проводится в аргентинской провинции Неукен. Результатом становится масштабное загрязнение окружающей среды и разрушение традиционного общества индейцев мапуче.

В ходе деятельности международных нефтяных гигантов поднимается вопрос о праве автохтонного населения на здоровую окружающую среду, территорию и пользование природными ресурсами. Перед лицом этой картины отчуждения и опустошения лучшим для нас выбором остается тот, который был сформулирован Эдуардо Галеано в книге «Вскрытые вены Латинской Америки»: «Выходит, нам ничего не остается, как сложить руки?» ■



Хотите дешевый «Роллс-ройс»?
Покупайте российский
«Обсервадор», Португалия

Новый президентский седан Владимира Путина, впервые представленный широкой публике в мае, по сути не более чем копия модели Rolls-Royce Phantom. В рамках Московского автосалона прошла презентация его гражданской версии.

Хотя русские и не постеснялись скопировать Rolls-Royce Phantom, они все-таки не стали заходить настолько далеко, чтобы фальсифицировать марку, поэтому российский «роллс» выходит под брендом «Аурус». Он был разработан специалистами российского научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ).

Роллс-ройс «Аурус», носящий имя «Сенат», выпускается в двух вариантах, которые отличаются длиной колесной базы — 3,3 и 4,3 м, в результате автомобиль может достигать 5,63 м или же целых 6,63 м в длину.

Между тем в транспортном средстве такого типа важны не столько размеры, сколько удобства салона, соответствующие ожиданиям пассажиров, привыкших ко всему лучшему. Откидные задние сиденья, выдвижные столы, холодильник и хрустальные бокалы, очевидным образом, входят в соответствующий набор услуг.

Что касается двигателя, то здесь российский «роллс» располагает V-образным 8-цилиндровым двигателем объемом 4,4 л и мощностью 598 л.с., что позволяет автомобилю за 6 с разогнаться до скорости свыше 100 км/ч. В качестве альтернативы клиенты могут выбрать 12-цилиндровый двигатель объемом 6,6 л и мощностью 859 л.с. — эти показатели даже лучше, чем у оригинального «Роллс-ройса» мощностью 571 л.с. Иными словами, российский автомобиль больше, роскошнее и мощнее — и при этом на 20% дешевле. ■

Русские замахнулись создать автомобиль класса «Роллс-ройс». И вот недавно появился российский продукт под брендом «Аурус». Он больше, роскошнее и мощнее — и при этом на 20% дешевле.

OBSERVADOR

Кипр начинает бороться с отмыванием денег

«Хандельсблатт», Германия

Островное государство берет на прицел фирмы-однодневки богатых россиян и украинцев. Давление на правительство в Никосии оказывают в первую очередь США.

Handelsblatt

Долгое время Кипр считался прибежищем для бизнесменов из стран бывшего СССР, которые хотели спрятать здесь свои деньги от налоговых органов. В реестре Республики Кипр, население которой не насчитывает и 860 тыс. человек, зарегистрировано около 300 тыс. фирм. За сколько из них скрываются российские собственники, никто не знает — именно эта секретность делает Кипр таким привлекательным для бизнесменов, желающих остаться анонимными.

Однако теперь все меняется. Центральный банк Кипра 14 июня направил коммерческим банкам информационное письмо, согласно которому финансовые учреждения в будущем не должны иметь деловые отношения с фиктивными компаниями и прекратить уже существующие. По ожиданиям инсайдеров, в ближайшее время Центробанк соответствующим образом ужесточит и регулирующие механизмы. Это положит конец ориентировочно 40 тыс. фирм-однодневок на Кипре.

При этом изменения происходят не благодаря давлению со стороны ЕС, а скорее вследствие вмешательства США. В частности, сообщается, что Маршалл Биллингсли, заместитель министра финансов США по борьбе с финансированием терроризма, во время своего визита на Кипр этой весной оказывал сильное давление на кипрское правительство, призывая его положить конец сомнительным финансовым операциям российских олигархов на острове.

Это щекотливая тема. Ведь богатые россияне — это не только хорошие клиенты кипрских банков, но и их важнейшие акционеры. Крупнейшим одиночным акционером Банка Кипра (Bank of Cyprus) является Виктор Вексельберг. Его компания Lamesa владеет 9,3% акций банка.

Однако крупный акционер Вексельберг уже давно стал бременем для банка. С начала апреля он находится в санкционном списке американ-

ского правительства, его активы в США заморожены. Вексельбергом и его связями с Полом Манафортом, бывшим менеджером предвыборной кампании Дональда Трампа, интересуется и спецпрокурор Роберт Мюллер, расследующий «российское дело». По данным прокуратуры США, Манафорт прятал на иностранных счетах несколько миллионов долларов — прежде всего на Кипре.

В качестве еще одного примера тесной связи финансовой системы Кипра с Россией называют Russian Commercial Bank (RCB), четвертое по величине кредитное учреждение острова.

По оценке инсайдеров, гражданам России, Украины и других стран бывшего СССР принадлежат на Кипре около 100 тыс. фирм. Многие из них осуществляют законную деятельность, другие были созданы специально для уклонения от уплаты налогов и отмывания «грязных» денег.

По сей день Кипр привлекал не только своим непрозрачным реестром фирм и соблюдением банками конфиденциальности. Тот, кто инвестирует в недвижимость Кипра минимум 2 млн евро, может получить паспорт этого островного государства и стать гражданином ЕС. За один только прошлый год Кипр раздал 1013 таких «золотых паспортов» инвесторам и их семьям — прежде всего, из России.

Связь между Россией и Кипром уходит корнями в историю. Первые контакты Русская православная церковь и православный Кипр установили еще 900 лет назад. Общее вероисповедание является сильным связующим звеном и по сей день.

По мнению Свена Гигольда, эксперта по экономике и депутата Европарламента от немецкой партии «зеленых», то, что к борьбе с отмыванием денег Кипр подстегнули США, является «заслуживающим благодарности шагом вперед, но одновременно и распиской Евросоюза в собственной недееспособности». ■

Розовое вино: обман века

«Паризьен», Франция

Расследование выявило, что миллионы бутылок и пакетов с испанским розовым вином были проданы под французскими этикетками.

«Начиная с 2015 г. мы стали получать тревожные сигналы о продаже испанского вина под французскими этикетками, — поясняет Александр Шевалье, руководитель отдела Генеральной дирекции по конкуренции, потреблению и пресечению злоупотреблений. — Тогда мы начали расследование на всех уровнях отрасли, от производителей до импортеров, включая владельцев ресторанов и дистрибьюторов». Результаты этого расследования, проводившегося в 2016 и 2017 г., приводят в изумление.

В каждом пятом учреждении (22%), посещенном инспекторами в 2016 г., — это импортеры, рестораны, дистрибьюторы, наклейщики этикеток — были выявлены более или менее серьезные нарушения, начиная с фальшивых этикеток на бутылках с полным признанием французской принадлежности.

У четырех крупных торговцев французским вином было обнаружено около 2 млн фальшивых бутылок французского розового вина. Это мошенничество осуществлялось путем разлива испанского бочечного вина в бутылки, где на этикетках присутствовало указание «Вино из Франции» или охраняемое географическое указание.

Как объяснить этот обман? Все упирается в вопрос денег. В 2016 г. испанское бочечное вино

продавалось по цене 0,34 евро за л, в то время как его французский аналог — от 0,75 до 0,90 евро за л.

Если перед лицом подобных надувательств потребитель совершенно бессилён, то и весьма сомнительный способ упаковки, наталкивающий на мысль, что розовое вино происходит из Франции, тоже может стать способом его обмана. Красивая фотография деревенской колокольни, французский флаг — этого оказывается достаточно для невнимательного или неопытного покупателя, чтобы попасться и вложиться в испанское вино, о происхождении которого очень мелкими буквами указано под ручкой пакета.

Естественно, все это вызвало возмущение французских виноделов, поставленных в крайне невыгодное положение таким обманом и мошенничеством. «Винодельческая отрасль предоставляет сотни тысяч рабочих мест и экспортирует признанные французские секреты мастерства, — уточняет заместитель министра экономики Дельфин Жени-Стефан. — Таким образом, речь идет о защите не только наших потребителей, но и добросовестных компаний, которые принимают участие в экономическом развитии различных районов».

Со стороны Генеральной дирекции были отданы соответствующие распоряжения о начале судебных процессов и уголовного судопроизводства против введения в заблуждение. ■

Во Франции вскрыта масштабная жульническая схема, когда дешевое бочковое вино из Испании выдавалось за качественное французское вино.

Le Parisien

МВЦ «Крокус Экспо», 2018-2019 гг.

ОКТАБРЬ

17–19 октября
пав. 3, зал 20
НАЦИОНАЛЬНАЯ ВЕТЕРИНАРНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ / NVC 2018
Организатор: NVC

23–25 октября
пав. 2, зал 8
Международный автобусный салон BUSWORLD RUSSIA powered by AUTOTRANS–2018
Организатор: ITEMF Expo

23–25 октября
пав. 1, залы 1, 2, 3, 4
15-я международная выставка компонентов и систем силовой электроники «СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА»

16-я международная выставка технологий, оборудования и материалов для обработки поверхности и нанесения покрытий EXPOCOATING MOSCOW
18-я международная выставка оборудования для неразрушающего контроля и технической диагностики NDT RUSSIA

15-я международная выставка испытательного и контрольно-измерительного оборудования TESTING & CONTROL

Выставка промышленной робототехники INDUSTRIAL ROBOTICS

17-я международная выставка «Насосы. Компрессоры. Арматура. Приводы и двигатели» PCVExpo

Международная выставка промышленного котельного, теплообменного и электрогенерирующего оборудования HEAT&POWER–2018

16-я международная выставка крепежных изделий FASTTEC

Организатор: ITE

24–27 октября

пав. 3, залы 13, 14, 17, 18
25-я международная выставка парфюмерии и косметики InterCHARM
Организатор: Reed Exhibitions

25–28 октября

пав. 3, зал 15
Международная архитектурно-строительная и интерьерная выставка «КРАСИВЫЕ ДОМА. РОССИЙСКИЙ АРХИТЕКТУРНЫЙ САЛОН–2018»

Специализированная выставка «САЛОН ИНТЕРЬЕРОВ–2018»

Специализированная архитектурно-строительная выставка «ДЕРЕВЯННЫЙ ДОМ–2018. ОСЕНЬ»

Специализированная выставка «САЛОН КАМНЯ–2018. АРХИТЕКТУРА, ДИЗАЙН, ДЕКОР»

Специализированная выставка «САЛОН ANTIQ & ARTS / ANTIKВАРИАТ И ИСКУССТВО–2018»

Организаторы: «Красивые дома» / WEG

31 октября — 6 ноября

пав. 3, зал 17
Выставка-продажа «ПЕРВЫЙ МЕХОВОЙ САЛОН»

Выставочная компания «Золотой век»

НОЯБРЬ

3–4 ноября

пав. 3, залы 12, 13, 14
Интернациональная выставка собак «РОССИЯ–2018»
Организатор: Российская Кинологическая Федерация

6–9 ноября

пав. 3, зал 15
Международная выставка-форум наилучших доступных технологий «ГРИНТЕХэкспо–2018»
Организатор: «Крокус Экспо»

7 ноября — 5 декабря

пав. 3, зал 12
Выставка-продажа «ПЕРВЫЙ МЕХОВОЙ САЛОН»

Выставочная компания «Золотой век»

20–22 ноября

пав. 1, зал 4
20-я международная выставка оборудования и материалов для профессиональной уборки, санитарии, гигиены, химической чистки и стирки CLEANEXPO MOSCOW
Организатор: ITE

20–23 ноября

пав. 2, залы 7, 8
20-я международная выставка оборудования, сырья и технологий для фармацевтического производства PHARMTECH & INGREDIENTS
Организатор: ITE

22–24 ноября

пав. 2, зал 6
12-я международная специализированная выставка-дегустация «КАРТА ВИН»
Организатор: «Крокус Экспо»

ДЕКАБРЬ

6 декабря — 14 января 2019 г.

пав. 3, зал 15
Выставка-продажа «ПЕРВЫЙ МЕХОВОЙ САЛОН»
Выставочная компания «Золотой век»

22–23 декабря

пав. 3, залы 12, 13
Новогодние мегашоу, парк аттракционов и развлечений «НОВОГОДНЯЯ СТРАНА В КРОКУСЕ–2019»
Организатор: Продюсерский центр «Седьмая Радуга»

27–30 декабря

пав. 3, залы 12, 13
Новогодние мегашоу, парк аттракционов и развлечений «НОВОГОДНЯЯ СТРАНА В КРОКУСЕ–2019»
Организатор: Продюсерский центр «Седьмая Радуга»

ЯНВАРЬ

2–7 января

пав. 3, залы 12, 13
Новогодние мегашоу, парк аттракционов и развлечений «НОВОГОДНЯЯ СТРАНА В КРОКУСЕ–2019»
Организатор: Продюсерский центр «Седьмая Радуга»

15–17 января

пав. 3, зал 13
Международная специализированная B2B-выставка обуви, аксессуаров и комплектующих материалов «МОСПУЗ–2019»
Организатор: «МосПуз»

15 января — 11 февраля

пав. 3, зал 12
Выставка-продажа «ПЕРВЫЙ МЕХОВОЙ САЛОН»

Выставочная компания «Золотой век»

29–30 января

пав. 2, зал 9
11-й международный фестиваль технологий продвижения и рекламы PROMEDIATECH
Организаторы: «Крокус Экспо», «БилдЭкспо»

29–31 января

пав. 2, залы 7, 8
20-я международная выставка и форум CSTB. TELECOM & MEDIA

Организатор: «МИДЭКСПО – выставки и ярмарки»

ФЕВРАЛЬ

6–7 февраля

пав. 2, зал 7
6-я национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации NAIS
Организатор: Reed Exhibitions

11–13 февраля

пав. 2, зал 6
16-й Всероссийский стоматологический форум и выставка-ярмарка «ДЕНТАЛ-РЕВЮ»
Организатор: ДЕ-5

12–14 февраля

пав. 2, зал 8
24-я МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ОПТИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА (MIOF)

Организатор: «Крокус Экспо»

12–15 февраля

пав. 3, залы 13, 14, 15
Международная выставка бытового и промышленного оборудования для отопления, водоснабжения, инженерно-сантехнических систем, вентиляции, кондиционирования, бассейнов, саун и спа AQUATHERM MOSCOW–2019

Организаторы: Reed Exhibitions, ITE

19–21 февраля

пав. 3, зал 12
Международная выставка производства напитков BEVIALE MOSCOW–2019
Организатор: «Мессе Франкфурт РУС»

19–22 февраля

пав. 2, залы 5, 8
22-я международная выставка пищевых ингредиентов INGREDIENTS RUSSIA
17-я международная выставка оборудования и технологий для животноводства, молочного и мясного производств «МОЛОЧНАЯ И МЯСНАЯ ИНДУСТРИЯ»
Организатор: ITE

23–24 февраля

пав. 3, залы 13, 14, 15
Интернациональная выставка собак (двойной САСIB) «ЕВРАЗИЯ–2019»

Организатор: Российская Кинологическая Федерация

27 февраля — 1 марта

пав. 2, зал 11
2-я международная специализированная выставка профессиональной и бытовой химии, косметики и средств гигиены ChemiCos
Организатор: «Майер Экспо Групп»

27 февраля — 1 марта

пав. 2, зал 11
Международная специализированная выставка посуды, подарков, хозяйственных товаров и товаров для дома HOUSEHOLD EXPO–2019
Организатор: «МОККА Экспо Групп»

27 февраля — 1 марта

пав. 2, залы 9, 10
Специализированная выставка подарков, сувениров, новогодней, рождественской и праздничной продукции CHRISTMAS BOX. PODARKI–2019

Специализированная выставка товаров для дачи и загородного отдыха DACHA OUTDOOR–2019

Международная специализированная выставка предметов интерьера и мебели, текстиля и аксессуаров, освещения, посуды, декора стола и подарков STYLISH HOME. GIFTS–2019

Международная специализированная выставка Высокого Интерьера LuxuryHITS (LUXURY & HIGH INTERIOR TRADE SHOW)–2019

Организатор: «ИнтерДеко Экспо»

МАРТ

2–3 марта

пав. 3, зал 15
Международная выставка кошек «КЭТСБУРГ–2019»

Организатор: «Супрэмо»

В программе выставок возможны изменения и дополнения.



КУНЦЕВО
56-й км МКАД

БЕСПЛАТНАЯ МАРШРУТКА ОТ
 МОЛОДЕЖНАЯ

РЕКЛАМА 0*

САМЫЙ
НОВЫЙ
САМЫЙ
РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ



* Среди
ТРК Vegas

@vegaskuntsevo @vegasmall vegas-city.ru

КРОКУС
СИТИ
МОЛЛ

Естественно
СТИЛЬНО
Новая коллекция

природа
роскоши

TAX FREE
RUSSIA

*TAX FREE — без налоговых сборов. Реклама



crocuscitymall.ru
Крокус Сити, 66 км МКАД