

№4 (64) 2013

# Бизнес и Выставки



**В НОМЕРЕ:**  
**Lamborghini: машина по имени Мечта**  
**Мостов связующая нить**  
**Гонка за ЭКСПО**



Группа Компаний  
Grand Gusto Group



*Sucree*  
Банкейт

**БАНКЕТЫ, ФУРШЕТЫ, КОФЕ БРЕЙКИ  
ДОСТАВКА НА СТЕНД**



8 925 544 70 45  
8 925 508 60 06

[www.gg-g.ru](http://www.gg-g.ru)

**РЕСТОРАНЫ КРОКУС СИТИ МОЛЛ**

*Бюсси*

кавказская кухня  
+7 (495) 727-17-11



*Sucree*

кондитерский дом  
+7 (495) 727-25-40

*Casa Mia*

итальянская кухня  
+7 (495) 727-17-10

*ASJA*

паназиатская кухня  
+7 (495) 727-17-12

**ТРАКТИРЬ  
ПОЖАРСКОГО**

русская кухня  
+7 (495) 727-17-14

# Милан- Москва

## Интерьеры будущего.

От классики до современности



**16-19 октября 2013**

65-66 км МКАД, Крокус Экспо-2, м. Мякинино

[www.isaloniworldwide.ru](http://www.isaloniworldwide.ru)

За дополнительной информацией просьба обращаться

по телефону: **8-800-250-57-47** Горячая линия работает с 1 сентября 2013

**COSMIT**  
www.cosmit.it



**ITALIA**   
ИЧЕ – Агентство по продвижению внешнеэкономической  
деятельности итальянских компаний

  
*Ministero dello Sviluppo Economico*  
co-funded by the Ministry  
of Economic Development

Присоединяйтесь к нам



# Бизнес и Выставки

№ 4 (64) 2013

**Издатель**  
Арас АГАЛАРОВ

**Главный редактор**  
Борис ФАНТАЕВ

**Заместитель главного редактора**  
Ирина СКИБИНСКАЯ

**Редактор**  
Надежда КАЛМЫЧКОВА

**Арт-директор**  
Антон МАШАНОВ

**Отдел рекламы:**  
Тел.: (495) 223-4215

**Адрес редакции:**  
143402, Московская область,  
г. Красногорск,  
МВЦ «Крокус Экспо»  
Тел./факс: (495) 727-2676  
Интернет: <http://www.crocus-expo.ru>  
<http://www.biz-expo.ru>  
Эл. почта: [journalbv@crocus-off.ru](mailto:journalbv@crocus-off.ru)

**Учредитель:**  
ЗАО «Крокус Интернэшнл»  
Адрес: 143402, Московская обл.,  
г. Красногорск,  
ТВК «Крокус Сити»

**Дизайн-проект и верстка:**  
«Арт Юнит Принт»

**Распространение в деловых центрах Москвы:**  
Агентство Mamma Mia  
[www.mamamia.ru](http://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.

Отпечатано в России.  
Тираж 12 000 экз. Цена свободная.

QR-code



От редакции	4
КРОКУС: новости компании	5

## ГЛАВНАЯ ТЕМА

Логистика нового времени	6
Подсчитать, сохранить, доставить	8
Вхождение в логистику	12
Транзитная утопия	14
Братья старшие	18
Диктат колес	20
Мостов связующая нить	24

## ВЫСТАВКИ И РЫНКИ

Выставки, конгрессы, форумы	28
«Крокус Экспо»: день за днем	32
Гонка за ЭКСПО	34
Цветочный мир	38
Подарки со всего света	40
Я люблю свою лошадку...	46
Превосходство высоких технологий	50

## ИСТОРИЯ УСПЕХА

Машина по имени Мечта	52
-----------------------	----



**РАЗВИТИЕ БИЗНЕСА**

Конкуренция по-немецки . . . . . 56

**ИЗ ПРОШЛОГО**

Мир в движении . . . . . 60

**ВСЁ НА ПРОДАЖУ**

Новости аукционов . . . . . 64

**РЫНКИ И ЦЕНЫ** . . . . . 67

**ДАЙДЖЕСТ**

Главное – внимание к человеку . . . . . 70

«Набукко» потерпел крах . . . . . 72

Никарагуанский канал и преобразование  
Латинской Америки . . . . . 74

Страны БРИК выдохлись . . . . . 75

**КАЛЕНДАРЬ ВЫСТАВОК**

Автосалоны . . . . . 49

«Крокус Экспо» . . . . . 79





## ОТ ИЗДАТЕЛЯ

Современное производство требует современных методов доставки товаров потребителю. Ее скорость, точность, своевременность стали в последние годы важным фактором конкурентоспособности компаний. Доставка любых грузов «от двери к двери» и «точно в срок» требует развитой инфраструктуры – транспортных магистралей и подъездных путей, качественного складского хозяйства с современной техникой, информационных систем учета и т.д. Сбой на любом из этапов перемещения товаров неизбежно ведет к значительным потерям.

Наличие в стране такой инфраструктуры, другими словами, развитая логистика, повышает не только конкурентоспособность отдельных компаний на внутреннем и международном рынках, но и государства в целом. Ведь в условиях глобальных рынков, резкого увеличения объемов международной торговли и, соответственно, товаропотоков выигрывает тот, кто сумеет избежать дополнительных расходов, связанных с плохой и неэффективной организацией транспортировки, хранения и учета грузов. Что касается государства, то наличие современной логистической инфраструктуры и возможность пользоваться ею иностранными перевозчиками дает существенную прибавку в государственный бюджет.

Именно поэтому проблемам логистики в последнее время уделяется во всем мире столь пристальное внимание. Во многих странах организуются и вызывают огромный интерес выставки и конференции, посвященные проблемам логистики.

В России до последнего времени проблемы транспортно-логистического комплекса находились на периферии внимания. Страна, которая по своему географическому положению и размеру территории могла бы стать естественным транспортным коридором между Востоком и Западом, не использует свой потенциал в этой сфере. Плохая транспортная сеть, разорванность связей между регионами, нехватка современных логистических технологий и менеджмента, отсутствие государственного регулирования рынка логистических услуг – всё это реалии сегодняшнего дня.

Надеемся, что появление новой профессиональной площадки для обмена мнениями и совместного обсуждения проблем транспортно-логистического комплекса компаниями, госорганами и отраслевыми союзами, которую предоставляет выставка InterLogistika, позволит привлечь внимание к этой актуальной теме и повернуть ситуацию в России к лучшему.

**Арас АГАЛАРОВ**



И.о. губернатора Московской области Андрей Воробьев и глава Красногорского района Борис Расказов заложили первый камень в строительство пешеходного моста через Москву-реку, который свяжет жилой микрорайон в Павшинской пойме с ТВК «Крокус Сити» и станцией метро «Мякинино». Вантовый мост длиной 300 м и шириной 6 м возводит строительное подразделение ЗАО «Крокус Интернэшнл». Сдача объекта запланирована на вторую половину 2014 г.



Как сообщил председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков, на крыше одного из павильонов МВЦ «Крокус Экспо» будет открыт в этом году первый в России хелипорт для приема вертолетов. Открываемый хелипорт в МВЦ «Крокус Экспо» предназначен для самого широкого круга пользователей и будет включать в себя бизнес-зал, а также зону досмотра и регистрации.

Мировой нефтяной совет принял решение провести очередной, XXI, Мировой нефтяной конгресс в России, в июне 2014 г. Решением Правительства РФ конгресс и выставка состоятся в МВЦ «Крокус Экспо». Мировой нефтяной конгресс проводится с 1933 г. в разных странах каждые три года. В рамках форума организуется отраслевая выставка, представляющая современные технологии нефтегазодобычи и методы управления этим бизнесом.



В ближайшее время начнется строительство пешеходных переходов на втором уровне от станции метро «Мякинино» к возводимому торгово-развлекательному центру Vegas-2 и торгово-офисному зданию, которое будет сооружено в тыльной части первого павильона «Крокус Экспо». Одновременно началось проектирование будущей гостиницы Marriott, которую предполагается разместить на площадке рядом с рестораном Shore House, и жилой башни с апартаментами на берегу Москвы-реки.



В июле этого года сдан в эксплуатацию последний объект на о. Русский, возведенный ЗАО «Крокус Интернэшнл» в соответствии с государственным заказом. Им стал медицинский центр. Тем самым завершена масштабная программа строительства, рассчитанная на 4 года. В церемонии открытия центра приняли участие первый заместитель председателя Правительства РФ Игорь Шувалов, губернатор Приморского края Владимир Миклушевский, президент ЗАО «Крокус Интернэшнл» Арас Агаларов. Медицинский центр на о. Русский оснащен самым передовым оборудованием и позволяет применять современные высокотехнологичные виды лечения.



Американский миллиардер Дональд Трамп, владелец самого популярного в мире конкурса красоты «Мисс Вселенная» (Miss Universe®), объявил, что следующий конкурс состоится в Москве, в концертном зале Крокус Сити Холл. Это грандиозное шоу будет проходить в России впервые, оно состоится 9 ноября 2013 г. За право носить корону «Мисс Вселенная» будут соревноваться красавицы из 90 стран мира. Конкурс ежегодно смотрят более 1 млрд телезрителей, что делает его одним из самых рейтинговых шоу, идущих в прямом эфире.

# ЛОГИСТИКА НОВОГО ВРЕМЕНИ

Компания «Медиа Глоб-Крокус» выходит на выставочный рынок с новым проектом. Это ежегодная международная выставка InterLogistika – единая площадка, решающая задачи развития транспортно-логистического потенциала страны. О том, как возникла идея проекта, журналу «БивВ» рассказал генеральный директор компании «Медиа Глоб-Крокус» Алексей СТРИГАНОВ.



**Тема логистики – новая в программе выставочных мероприятий вашей компании. Как возникла эта идея?**

– В 2011 г. выставочный центр «Крокус Экспо» и компания Media Globe объединили свои возможности и создали компанию «Медиа Глоб-Крокус». Совместная компания сразу же запустила несколько масштабных выставочных проектов: международную строительно-интерьерную выставку Buildex и Московский международный мебельный салон. Их успех в 2012 г. подтолкнул «Медиа Глоб-Крокус» к идее еще одного проекта, уже в сфере транспорта и логистики. Эта тема сейчас вообще очень актуальна. Правда, под ней зачастую каждый понимает свое. Так, для РЖД, например, важно развитие железнодорожной сети и складского комплекса. Свои ожидания в сфере логистики есть у таможни, у авто- и авиаперевозчиков и др. Для государства в целом решение транспортно-логистических проблем важно для интеграции России в единое мировое экономическое пространство. Совместить и скоординировать цели и действия участников единой цепочки грузопотоков чрезвычайно трудно. Поэтому мы решили, что создание профессиональной площадки для встреч и продуктивной работы компаний, государственных органов и отраслевых ассоциаций, задействованных в области транспорта и логистики, совершенно необходимо.

Выставка InterLogistika впервые пройдет с 9 по 12 сентября 2013 г. Надеюсь, в дальнейшем, она станет ежегодной. Уникальностью проекта является возможность демонстрации в одном месте материалов, технологий, услуг, применение которых необходимо для организации перемещения и сопровождения грузов и товаров, а также для построения эффективных цепочек поставок.

Сформировать первую выставку всегда очень сложно, ведь инвестиции окупятся только в будущем. Но у нас есть уверенность, что этот проект будет успешным. Профессионализм и опыт команды «Медиа Глоб-Крокус», возможности МВЦ «Крокус Экс-





по», масштабная рекламная кампания, нацеленная на привлечение посетителей-специалистов, станут гарантом плодотворной работы экспонентов на нашей выставке.

#### **Как, вы думаете, будет выглядеть ваша выставка на фоне зарубежных аналогов?**

– Тема логистических выставок очень актуальна в мире. Растет объем транспортно-логистических услуг и, соответственно, развивается сфера интересов компаний этого сегмента рынка. Для того, чтобы выставка набрала силу и вес, нужно время. Не стоит забывать, что история крупных европейских выставочных проектов в сфере логистики насчитывает не один десяток лет. Мы надеемся, что в ближайшие годы выставка InterLogistika станет одним из ведущих мероприятий в транспортно-логистической сфере в России и по праву займет свое место в ряду мировых профессиональных выставочных событий.

#### **Будут ли иностранные компании участвовать в выставке InterLogistika?**

– Мы активно продвигаем наш проект для иностранных экспонентов. Только в этом году мы приняли участие в двух крупных выставках в Германии (LogiMAT и Transport Logistic), где активно работали с экспонентами и посетителями. Зарубежные компании понимают, какие выгоды сулит им выход на российский рынок, и некоторые из них примут участие в нашей выставке. Наша задача, как организаторов, – показать возможности выставки InterLogistika как эффективного инструмента рекламы и продаж, тогда мы вправе рассчитывать на расширение российского и иностранного участия в выставке.

#### **Расскажите о деловой программе выставки.**

– Да, наша деловая программа действительно заслуживает внимания. Мы стремимся, чтобы участие в проекте для наших экспонентов и посетителей было интересным и наполненным. В рамках InterLogistika пройдет несколько конференций. Тема одной из них, которую организуют «Медиа Глоб-Крокус» и «Крокус Логистик», – «Использование инструментов Всемирной таможенной организации в управлении цепями поставок в условиях Таможенного союза». Координационный совет по логистике проведет мероприятия, посвященные управлению цепями поставок и транспортным технологиям в современном бизнесе. Отдельно пройдут семинары по проблемам транспортно-логистического сервиса, стандартам и сертификации, «логистики оптовой торговли».

#### **Сотрудничаете ли вы с профильными отраслевыми организациями и государственными органами?**

– Проведение выставки InterLogistika поддержали многие объединения, союзы и государственные ведомства: Министерство транспорта РФ, Комитет по транспорту Государственной Думы РФ, Союз транспортников России, Российский автотранспортный союз, Ассоциация российских экспедиторов, Гильдия логистических операторов МТПП и многие другие. Ведутся переговоры о сотрудничестве с Евразийской экономической комиссией, начато сотрудничество с Всемирной таможенной организацией, Международной федерацией экспедиторских ассоциаций, Немецким логистическим сообществом и другими международными организациями.

Сотрудничество с профильными ассоциациями для нас имеет неоценимое значение. Они консультируют нас по поводу тенденций развития отрасли, помогают своевременно информировать участников о событиях в рамках выставки, формировать перечень вопросов для деловой программы.

#### **И последний вопрос: каковы ваши планы на будущее?**

– Это развитие выставки InterLogistika и других наших проектов. Наша компания уделяет особое внимание проведению выставок на высоком уровне, именно поэтому наши проекты успешно развиваются. В этом году InterLogistika пройдет параллельно с международным грузовым автосалоном Comtrans. Участниками выставки Comtrans являются более 400 мировых и отечественных производителей коммерческого автотранспорта. Ожидаемое количество посетителей только выставки Comtrans – более 30 тыс. специалистов автотранспортной отрасли. Пригласительные билеты выставок InterLogistika и Comtrans дадут возможность посетителям осмотреть обе выставки. Мы рассчитываем, что эти два мероприятия органично дополняют друг друга как по тематике, так и по охвату профессиональной аудитории.

В заключение хочу пригласить всех участников рынка к открытому диалогу и сотрудничеству. Мы всегда готовы учесть ваши предложения и пожелания. Выражаю благодарность компаниям, поддержавшим первую выставку InterLogistika. Надеюсь, что у каждого из нас получится реализовать свои планы с помощью партнеров, друзей и возможностей, которые предоставляет Москва как лидер выставочно-ярмарочного бизнеса России.

**Беседовала Елена КРЕМЕНЕЦКАЯ**

# ПОДСЧИТАТЬ, СОХРАНИТЬ, ДОСТАВИТЬ

В конце XX в. глобальная логистика стала важнейшим стратегическим инструментом развития мировой экономики. Сегодня её сети, объединяющие людей, рынки, материки, оцениваются в триллионы долларов.



О логистике, как о системе мер, способных активизировать процессы в мировом хозяйстве, в нашей стране заговорили в 80-х годах прошлого столетия. На неё уповали, как на панацею от всех экономических бед. Термин «логистика» звучал как волшебное заклинание, хотя для большинства советских руководителей его смысл оставался тайной за семью печатями.

Между тем ни в самом этом слове, ни в его содержании ничего принципиально нового не было. В переводе с греческого оно означало всего лишь «счетное искусство». И этим искусством занимались представители всего трех профессий: кладовщик, экспедитор и снабженец. Однако процессы кооперации, интеграции и глобализации, развернувшиеся в середине XX в., заставили пересмотреть отношение к логистике, поскольку неожиданно выяснилось, что без неё невозможно функционирование мирового конвейера, в который превратилась современная экономика.

В 1996–1997 гг. Мичиганским университетом при поддержке Совета логистического менеджмента было проведено исследование по проблемам глобальной логистики транснациональных корпораций, результаты которого вошли в книгу «Логистика мирового класса». Учеными были отобраны 111 компаний, практика организации глобальных логистических цепей которых была признана наилучшей. Результаты исследования показали, что эти компании добились таких результатов благодаря четырем концептуальным факторам – позиционированию, интеграции, гибкости и измеримости. Эти компании смогли выстроить отношения с поставщиками и заказчиками на основе современных информационных технологий и использовании передовых методов транспортировки, научились быстро реагировать на специфические запросы потребителей, внося в соответствии с ними изменения как в производство, так и в распределение, в конечном счете обеспечив тем самым неоспоримые преимущества перед конкурентами.

Впервые термин «логистика» был использован в трактате о военном искусстве византийского императора Льва VI. А в России его пустил в употребление в XIX в. барон Генрих Жомини – военный теоретик и писатель, генерал от инфантерии, тот самый, о котором Денис Давыдов написал: «Жомини да Жомини, а о водке ни полслова», продемонстрировав тем самым отношение армейских рубак к логистике.



### РОССИЯ ВНЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Ученые, занимающиеся проблемами логистики, в истории её развития выделяют четыре этапа. Первый приходится на 50–70-е годы XX в. В США эту фазу обозначили как период «физического распределения». Появление этого термина связано с тем, что большинство компаний к этому времени практически исчерпали возможности роста прибыли в производстве и заинтересовались способами оптимизации распределения продукции, т. е. повышением качества и сроков её поставок. Эксперты уже тогда указывали на то, что собственно производство товаров занимает лишь 2% от суммарного времени цикла производственно-коммерческой деятельности. Зато 93% времени движения товара от источника сырья до конечного потребителя расходовалось на его прохождение по различным каналам сбыта и, главным образом, на хранение. Поэтому максимальное внимание было обращено на развитие складских комплексов и их механизацию, создание и приобретение оперативных транспортных средств, налаживание информационных сетей и формирование банков данных. Иначе говоря, предпринимались попытки совершенствования работы на отдельных участках складывающейся логистической системы.

Второй этап занял куда меньше времени – с середины 70-х до начала 80-х годов. Именно в этот период пришло осознание того, что даже удачное решение вопросов снижения стоимости перевозки сырья и конечной продукции, размещения складов, определения оптимального объема поставок не дадут нужного эффекта. Все эти процессы необходимо рассматривать в комплексе, переходя к управлению материальными потоками по всему производственному циклу. Критерием экономической эффективности стали считать минимум суммарных затрат на транспортировку, материально-техническое обеспечение и собственно производство. Это уже была логистика.

Начало третьего этапа развития логистики ученые обычно относят на 90-е годы. Определяющим для него стал принцип «точно в срок», в соответствии с которым стали использоваться технологии, позволявшие обходиться без больших запасов сырья, деталей, полуфабрикатов – все-

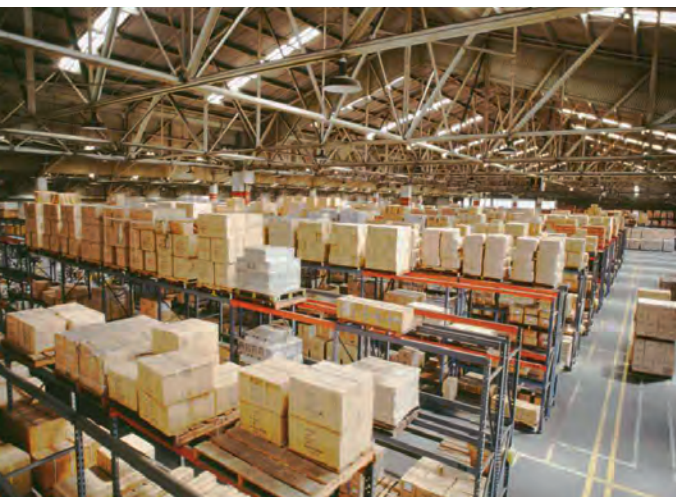
Знание логистики позволяет планировать, контролировать и управлять транспортировкой и складированием сырья, его переработкой, созданием продукта, а затем доведением его до конечного потребителя.

Конечной целью всех логистических операций является обеспечение доставки продукции потребителю в нужное время и место при минимально возможных совокупных затратах трудовых, материальных, финансовых ресурсов.

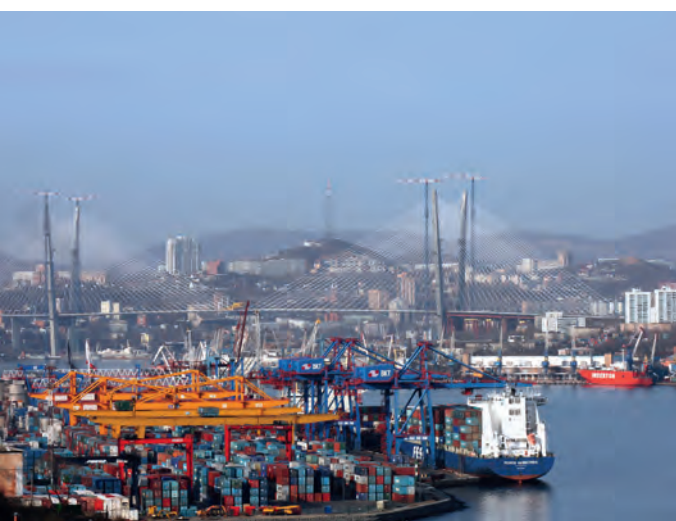


В настоящее время разработан проект евразийского международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Начинается он в Шанхае, проходит через территорию Казахстана и России. Конечной точкой автомагистрали ее авторы видят Санкт-Петербург с его портовыми возможностями. Данный проект был представлен на Петербургском Международном форуме «Евразийская интеграция в XXI веке».





В новой глобальной логистической системе особое значение приобретают транспортные коридоры, между которыми резко обостряется конкуренция.



## Морской торговый флот\*

Страна	Кол-во судов	Дедвейт (млн т)
Япония	3751	183,3
Китай	3633	104,5
Германия	3627	103,9
Греция	3150	186,1
Россия	1987	19,3
Норвегия	1968	40,5
США	1865	41,3
Южн. Корея	1200	44,9

\* По стране приписки.

Источник: Pocket World in Figures, The Economist, 2012 Edition.

го необходимого в процессе производства. Точно так же поступали и с готовой продукцией. Её теперь не накапливали на складах, а вывозили оптимальными для используемого транспорта партиями. Процессы на предприятиях теперь были рассчитаны буквально по минутам. Правда, всё это вело к крайней неустойчивости системы. Любой сбой, любая ошибка вызывали необходимость остановки производства и переналадку системы. Но в то же время реализация принципа «точно в срок» давала серьёзную экономию. Ведь издержки, связанные с хранением сырья, материалов, полуфабрикатов, готовой продукции на складах, составляли в среднем 10–15% для стран Западной Европы и 20–28% – для государств СНГ.

Наступление четвертого этапа совпало с началом эры глобализации, которая приняла планетарный характер с приходом нового столетия. В разных частях мира возникли общие экономические пространства со свободным движением финансовых средств, товаров, услуг, рабочей силы. В результате интернационализация производства и капитала приняла такие масштабы, что взаимозависимость экономик практически всех стран стала свершившимся фактом.

Специалисты, анализируя характеристики этого периода, подчеркивают, что «в новой глобальной логистической системе все ресурсы становятся информационно-пространственно-временными». Развернутые телекоммуникационные связи неимоверно расширяют возможности компаний. Расстояния больше не являются препятствием для интеграции. Сроки операций резко сокращаются. Появляется большое число международных логистических посредников. Особое значение приобретают транспортные коридоры, между которыми резко обостряется конкуренция. Национальные рынки все больше подпадают под контроль транснациональных корпораций, в том числе занимающихся логистикой.

Для России, экономика которой застряла на первом этапе развития логистики, наступление эры глобализации сулит как невиданные возможности, так и окончательный крах надежд когда-нибудь войти в число передовых государств. Уже неоднократно объявлялось, что одним из базовых приоритетов внутренней и внешней политики России в современных условиях является ускоренная интеграция её торгового и транспортного комплексов в мировое логистическое пространство. Было обнародовано множество президентских программ, нацеленных на создание новых транспортных узлов и коридоров. Однако планы остались большей частью на бумаге. Общий ущерб от негативных последствий транспортной деятельности по-прежнему ежегодно составляет в РФ не менее 7–8% от ВВП. Пожалуй, единственный крупномасштабный проект, который был реализован в последние годы, это создание Таможенного союза, снявшего многочисленные барьеры для движения товаров с востока на запад. Но до формирования всей необходимой инфраструктуры для такого трансконтинентального пути руки у транспортных чиновников пока не дошли и не известно, дойдут ли.

## ВРЕМЯ СОВМЕСТНЫХ УСИЛИЙ

Сколь бы масштабны ни были перемены, которые пришли с началом эры глобализации, они меркнут по сравнению с тем, что эксперты предсказывают логистике в ближайшее время. По их убеждению, уже к концу нынешнего десятилетия пользователи логистических сетей будут иметь доступ к информации о местоположении и текущем состоянии их товаров в любой момент времени. Это станет возможным благодаря тому, что все данные будут храниться в высокопроизводительных общих серверах, а не в персональных компьютерах. Более того, система «умных перевозок» уже начала работать, и клиенты многих морских компаний, занимающихся перевозкой грузов, сегодня могут по интерактивному

картам в Интернете в любой момент выяснить, где находится контейнер с их товаром.

Реализация совместных проектов выйдет далеко за рамки привычной кооперации. При осуществлении большинства деловых операций компании будут использовать автоматизированную связь между корпоративными базами данных. Логистические цепочки так тесно переплетутся, что выгодным станет сотрудничество даже с конкурентами.

Компании, занимающиеся логистикой, будут все более плотно работать с клиентами, стараясь предложить индивидуальные решения транспортных и производственных вопросов. При обслуживании корпоративных клиентов логистические провайдеры будут брать на себя больше задач по производству и консалтингу. Одной из главных услуг станет управление рисками. В том числе предоставление гарантий высокого качества, подлинности и безопасности. Кроме того, логистические компании будут предлагать дополнительную поддержку в области таможенного оформления.

Рост сектора частных клиентов потребует совершенствования городской логистики, строительства сетей, по которым будут доставлять заказанные товары в каждый дом, в каждую квартиру, или разработки других методов транспортировки.

Логистика все в большей мере будет становиться движущей силой экономики. Глобальные альянсы в логистической отрасли откроют новые транспортные маршруты и центры, большинство из которых будут расположены во внутреннем Азиатском регионе – в центре нового экономического бума. Создание транспортных коридоров со всей требующейся инфраструктурой неизбежно придаст колоссальный импульс рынкам транзитных стран. Это в свою очередь потребует объединения капиталов, поскольку такие проекты нуждаются в огромных инвестициях, привлечения к участию в них государств.

Мировой рынок логистических услуг сегодня переживает фундаментальные изменения, которые окажут кардинальное влияние на роль и масштабы деятельности его участников, структуру и формы их взаимоотношений. А в конечном счете, как показывают последние исследования, это неизбежно приведет и к кардинальным переменам в экономике мира.

**Андрис ШЛЕПЕТИС**



**Общий ущерб от негативных последствий транспортной деятельности в России не менее 7–8% от ВВП.**

**«Развитие логистики в России: современная ситуация, прогноз, ключевые задачи и приоритеты компаний»**

– такое исследование опубликовал журнал «Логистика». В исследовании приняли участие около 200 российских и иностранных компаний из различных отраслей экономики. Респондентам задавались вопросы о том, что изменилось в логистике в России в прошлом году и какие задачи предстоит решить в следующем. Опрошенные компании полагают, что в условиях нарастающей глобализации бизнеса усилится консолидация и специализация логистических компаний. Соответственно, будет и дальше расти конкуренция на рынке логистических услуг. Вырастут требования к качеству логистического сервиса и значимость оптимизации затрат на логистику в ее разнообразных аспектах. Аутсорсинг логистики станет одним из главных инструментов сокращения затрат на те виды непрофильной деятельности предприятий, которые не создают добавленной ценности для клиентов. Будет развиваться электронная торговля, география доставок будет постоянно расширяться с учетом развития регионов России. По мнению 41% респондентов, с вступлением России в ВТО начнет усиливаться конкуренция на рынке логистических услуг. 16% опрошенных отмечают положительное воздействие этого события на улучшение таможенных процедур. В связи с ростом импорта спрос на логистические услуги будет по-прежнему расти.

**Какие способы оптимизации логистических процессов вы считаете наиболее эффективными?**

Варианты ответа	% опрошенных
Оптимизация работы склада	27
Оптимизация транспортировки	13
Оптимизация логистики и логистических бизнес-процессов	13
Оптимизация цепочек поставок	13
Управление логистическим персоналом	8
Внедрение инноваций и новых технологий в цепочке поставок	8
Оптимизация запасов	7
Оптимизация затрат	7
Интеграция логистики	3

# ВХОЖДЕНИЕ

В последние 15 лет в мировой торговле произошли кардинальные изменения. С одной стороны, это снижение торговых барьеров и либерализация торговых режимов, а с другой – динамичное развитие экспортно-ориентированных экономик стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Опережающее развитие торговли товарами и услугами обуславливает возрастание роли логистики как ее ключевого фактора.

В современном мире эффективная логистика определяет направления общемировых потоков товаров и услуг и, тем самым, устойчивых инвестиций. Интенсивный перенос производства из Западной Европы и США в азиатские государства и поток готовых изделий в обратном направлении стали важнейшим стимулом развития глобального рынка логистических услуг. В этом процессе активно участвуют Китай, страны ЕС, США и Россия.

Однако в Российской Федерации в настоящее время одной из главных проблем является отсутствие, по сути, единой системы логистики, адекватной потребностям рыночной экономики. Одновременно с этим недостаточное развитие системы логистики стало существенным ограничением для роста экономики. Сегодняшние объемные и качественные характеристики логистики, особенно ее инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики.

Основными проблемами для развития логистики в России являются: неразвитая транспортная и логистическая инфраструктура; неэффективная организация менеджмента в сфере логистики и отсутствие квалифицированных кадров; недостаточный уровень качества и эффективности технологий, применяемых отечественными компаниями в сфере логистики; государственное регулирование рынка логистических услуг и т.д. Сюда же следует добавить практическое отсутствие комплексной и управленческой логистики, существенные территориальные и структурные диспропорции в размещении инфраструктуры, недостаточное использование логистических принципов управления в реализации транзитного потенциала. Институциональные ограничения, прежде всего пробелы в нормативной базе в области логистики, таможенного администрирования, отсутствие на практике «одного окна» при прохождении таможенных процедур, а также отставание в исполь-

**В настоящее время логистические издержки в РФ в среднем составляют около 20% ВВП (в США – около 10%). Снижение логистических издержек на 1% могло бы дать экономию в 9 млрд руб. в год.**



# В ЛОГИСТИКУ

зовании информационных технологий, «умных транспортных систем», мешают развитию логистики в России, созданию конкурентоспособных логистических предприятий, а также обуславливают высокий уровень логистических издержек (9 трлн руб. в год).

Российской экономике присущи специфические проблемы, которые создают барьеры для включения российских компаний в глобальные цепочки поставок на условиях субподряда. Наиболее существенными являются: недостаток полной и достоверной информации (прозрачность), что обуславливает высокие издержки контроля деятельности компаний на соответствие нормам и стандартам, требованиям законодательства; сохраняющаяся практика работы по «серым схемам»; недостаток квалифицированных сотрудников, знающих особенности работы в международной организации.

Качество и полнота материально-технического, кадрового, юридического, информационного и управленческого обеспечения логистики являются главным «узким местом», сдерживающим рост производительности труда и снижение издержек, привлечение инвестиций, экономический рост в целом и предприятий отдельных отраслей экономики страны.

Первым шагом в выработке мероприятий по развитию логистики является выявление «узких мест» и «недостающих звеньев», сдерживающих ее использование для обеспечения устойчивого экономического роста.

Одна часть выделенных «узких мест» относится к внешним факторам. Это проблемы координации между правительственными структурами в сфере политики, регулирующей сектор логистических услуг; различия между регионами России и странами Евразийского экономического пространства в применяемых стандартах и нормах в сфере продвижения товаров, услуг и деловой мобильности; недостаток, а чаще – отсутствие эффективных региональных соглашений по транзиту и таможене.

Другая часть проблем сфокусирована на внутреннем уровне и связана с ограничениями в развитии логистики в отдельных странах Евразийского экономического пространства, но приводящими к общей несбалансированности и, вследствие этого, потерям эффективности. К ним относятся: неэффективная или неадекватная транспортная инфра-

структура; неразвитость мультимодальных транспортных мощностей; неэффективная обработка грузов на таможене; недостаточность приграничной инфраструктуры – дорог, мостов, – необходимой для взаимодействия; малое количество местных и региональных логистических провайдеров.

Решение указанных проблем упирается в необходимость создания единой целостной системы логистики, направленной на развитие бизнес-сетей, консолидацию бизнес-процессов организаций, на координацию и мотивацию деятельности отечественных компаний на российском и Евразийском экономическом пространстве.

Специалисты по логистике в России неизбежно сталкиваются со многими сложными проблемами. Серьезные трудности имеются в таких направлениях деятельности, как управление цепочками поставок и особенно вхождение в глобальные цепочки поставок, участие в глобальных бизнес-процессах. Сложно осуществлять стратегическое планирование и стратегическое управление в условиях неопределенности деятельности компании на рынке. В условиях неразвитости инфраструктуры проблематично применение концепции «точно в срок» и быстрое реагирование на возникающие риски или запросы потребителей. Особого внимания требует сфера маркетинга: не все компании пока понимают, что логистика – это важный механизм конкурентного преимущества. Требуется развитие системного учета логистических издержек и организация глобальной логистики с учетом членства России в ВТО.

Повышение требований к навыкам и квалификации специалистов, к проблемам в области информационных технологий, стратегических союзов, аутсорсинга и партнерства с конкурентами, электронной коммерции, логистики возвратных потоков и восприятия «зеленой» логистики – все эти направления взаимосвязаны и каждое из них влияет на функционирование как самих компаний, так и на деятельность потребителей на рынке логистических услуг.

**Олег ДУНАЕВ,**

*председатель Комитета ТПП РФ по логистике,  
доктор экономических наук,  
профессор Финансового университета  
при Правительстве Российской Федерации*

Транспортная составляющая логистических издержек – 30–50%, остальные затраты приходятся на складирование и содержание запасов, на административную, коммуникационную и управленческую деятельность.

# ТРАНЗИТНАЯ

Транспорт и логистика играют в современном мире все более значимую роль. Россия, несмотря на свое выгодное положение естественного моста между Востоком и Западом, не в состоянии реализовать это преимущество и явно проигрывает в конкурентной борьбе. В газете «Ведомости» опубликована статья директора Центра исследований постиндустриального общества Владислава Иноземцева, в которой автор утверждает, что мечты о транзитных заработках России – не более чем утопия. Предлагаем выдержки из этой статьи.

Россия – великая железнодорожная держава: по ее территории проложено 87,2 тыс. км железных дорог, по ним перевозится 1,24 млрд т грузов ежегодно. В нашей стране расположена и самая длинная дорога в мире – знаменитый Транссиб, протянувшийся на 9288 км. Казалось бы, что еще нужно, чтобы стать явным лидером по перевозкам? На самом деле – много.

Восточная Азия в последние десятилетия стала одним из главных центров мировой экономики, и формировался этот центр с явным прицелом на экспорт. Основные районы промышленного производства в Азии тяготеют к океанскому побережью и крупным портам. По итогам 2011 г., отправки товаров только из Японии, Южной Кореи и Китая в страны ЕС и обратно составили 960 млн т; 97,6% этого потока грузов прошло через Суэцкий канал. За проход по нему судоходные компании разных стран заплатили Египту более 5,1 млрд долл. (1% ВВП Египта в 2012 г.). Среднее время транспортировки составило 35–45 дней, а средняя стоимость доставки 20-футового контейнера – 2,2 тыс. долл.

**По территории России проложено 87,2 тыс. км железных дорог, по ним ежегодно перевозится 1,24 млрд т грузов.**

Что может противопоставить Россия этому главному коридору мировой торговли? Прежде всего те же Транссиб и БАМ, пропускная способность которых составляет около 100 млн т в год и практически исчерпана. Транзитные грузы в этом потоке занимают около 10% и, если сравнивать их масштаб с морским трафиком, обеспечивают не более 1% оборота европейско-азиатской торговли. Движение тут довольно медленное (согласно недавнему отчету ОАО РЖД, в 2011 г. средняя скорость грузовых составов с учетом всех операций на станциях составила 247 км в сутки против более 1 тыс. км в сутки в КНР), что соответствует общему времени в пути не менее 25 дней. Цена перевозки того же 20-футового контейнера составляет около 4 тыс. долл. и постоянно растет. РЖД уже заявила о намерении модернизировать Транссиб и БАМ, развязать узкие места и увеличить транзит не менее чем на 20 млн т в год, т. е. втрое (с 1 до 3% общего грузопотока). На это монополия потребовала у государства более 1,1 трлн руб., или 37 млрд долл. Но увеличение потока состоится







# УТОПИЯ



**ТРАНССИБ** – самая длинная в мире железная дорога (9288 км). Великий Сибирский путь (историческое название) соединяет Москву (южный ход) и Санкт-Петербург (северный ход) с восточносибирскими и дальневосточными городами России. Высшая точка пути – Яблонный перевал (1019 м над уровнем моря). Полная электрификация дороги завершена только в 2002 г.

Официально строительство дороги началось 19 мая 1891 г. близ Владивостока, на закладке присутствовал цесаревич Николай Александрович, будущий император Николай II. Часть необходимых для строительства грузов были доставлены Северным морским путем, когда учёный-гидролог Н.В. Морозов провёл 22 парохода из Мурманска к устью Енисея. Рабочее движение поездов по Транссибу началось 21 октября 1901 г. Технические возможности Транссиба позволяют перевозить по нему до 100 млн т грузов в год. В 2010 г. министр транспорта Игорь Левитин заявил, что пропускные возможности Транссибирской магистрали полностью исчерпаны.

## Дороги и территории

Страна	Автомобильная сеть (тыс. км)	Железные дороги (тыс. км)	Территория (тыс. кв. км)
США	6486	228,5	9373
КНР	3799	65,5	9561
Индия	3428	63,3	3287
Бразилия	1841	29,8	8512
Канада	1419	58,3	9971
Япония	1201	20,0	378
Франция	1030	33,6	544
Россия	953	85,3	17075

Источник: Pocket World in Figures, The Economist, 2012 Edition.

не ранее 2025 г., а при нынешних темпах роста грузооборота возросший объем перевозок все равно не превысит 1% общего товарообмена. Во-вторых, чтобы перевезти те же грузы морем, нужно 30–35 сухогрузов дедвейтом 100–120 тыс. т каждый (если считать, что они могут делать по пять челночных рейсов в год). Каталожная цена такого судна – около 100 млн долл. Значит, нарастить морской грузопоток обойдется в среднем в 10 раз дешевле, чем сухопутный. В-третьих, суммарная выручка морских грузоперевозчиков на маршрутах ЕС – Юго-Восточная Азия в 2011 г. составила 84 млрд долл. Простой подсчет показывает, что 1% этой суммы – 840 млн долл. Если бы вся выручка была чистой прибылью, проект РЖД окупался бы 40 лет. А поскольку такого не бывает, то это означает, что он не окупится никогда.

Тем более что существует и еще одна проблема – конкуренция других сухопутных трасс. Сейчас в КНР быстро развивается новый промышленный район, граничащий с постсоветской Средней Азией. Здесь много рабочей силы, сюда поступает углеводородное сырье из Казахстана и Туркмении; экономика Синцзяня к 2025 г. превысит по размеру ВВП всех стран Средней Азии. Но производимые тут товары не вывезти морем: до него 4 тыс. км, а до Европы – менее 6 тыс. Это значит, что новый коридор из Китая на Запад пройдет через Среднюю Азию, а не через Россию. Этот «новый шелковый путь», который может состоять не только из железной дороги, но и из автомобильной, выгоднее любого сибирского. И можно быть уверенным, что он будет проложен раньше, чем РЖД модернизирует Транссиб. Поэтому выгод от сухопутного транзита через свою территорию ни сегодня, ни в будущем Россия не добьется.

Средняя скорость движения грузовых составов по Транссибу (с учетом всех операций на станциях) составила в 2011 г. 247 км в сутки против более 1 тыс. км в сутки в КНР.





В 2009 г. по Северному морскому пути прошли два коммерческих судна, в 2011 г. – 34. Через Суэцкий канал ежегодно следуют до 19 тыс. кораблей.

## Морская торговля\*

Страна	%
США	10,7
Китай	8,8
Германия	8,2
Япония	4,2
Франция	4,1
Нидерланды	3,8
Россия	2,1

\* Доля от общего объема международной торговли.

Источник:  
Pocket World in Figures,  
The Economist, 2012  
Edition.

В 2011 г. из Японии, Южной Кореи и Китая в страны ЕС и обратно было отправлено 960 млн т грузов, 97,6% из них прошло через Суэцкий канал.



## ОТ МОСКВЫ ДО СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ

Россия обладает еще одним уникальным транспортным коридором, кроме сибирского: вдоль северных берегов страны проложен арктический морской путь, активно использовавшийся в советское время для обеспечения потребностей северных регионов. Северный морской путь (СМП) – самый короткий транзитный коридор между Азией и Европой. Около 4,1–4,3 тыс. миль пути обычно покрыты льдами, их преодоление занимает 15–20 дней. Оживление СМП – еще один «большой проект» российских властей. Специалисты полагают, что путь станет конкурентоспособным в случае, если средняя скорость проводки кораблей составит хотя бы 9 узлов. Согласно государственной программе «Развитие судостроительной промышленности», к 2030 г. предполагается спустить на воду до 50 ледоколов общей стоимостью более 1,2 трлн руб., т. е. почти 40 млрд долл. Но в самом «успешном» 1987 г. по СМП было перевезено 6,6 млн т грузов, а к началу 2000-х гг. объем перевозок сократился до 1,6 млн т. Оптимистические прогнозы российских транспортников предполагают доведение перевозок до 50 млн т в 2012–2020 гг. (их реалистичность можно оценить, если учесть, что в 2011 г. было перевезено 2,2 млн т) и, вероятно, до 15–20 млн т в год к 2030 г. Этот показатель сопоставим с ожидаемым объемом транзита по железнодорожному пути, но здесь нужно учитывать два фактора. Во-первых, сопутствующие затраты не менее значительны, и, как и в случае с железной дорогой, если они вдруг не окупятся, их придется списать: нигде больше нет потребности в кораблях такого класса, за исключением Норвегии и Канады, но в этих странах отсутствуют сопоставимые по амбициозности программы развития северных транспортных магистралей. Во-вторых, реальность такова, что в 2009 г. по этому коридору прошли только два (!) коммерческих судна, в 2011-м – 34 (для сравнения: через Суэц ежегодно следуют до 19 тыс. кораблей). Хотя объемы транзита и растут (к концу октября 2012 г. по СМП прошло 38 судов), прогнозировать их экспоненциальный всплеск затруднительно, прежде всего потому, что

**СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ** – кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком. Законодательством РФ определен как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике». Проходит по Баренцеву, Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому и Чукотскому морям Северного Ледовитого океана. Длина Северного морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения – около 5600 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет около 14 тыс. км (через Суэцкий канал – свыше 23 тыс. км). Впервые за одну навигацию маршрут был пройден в 1932 г. экспедицией Отто Шмидта на ледоколе «Александр Сибиряков».

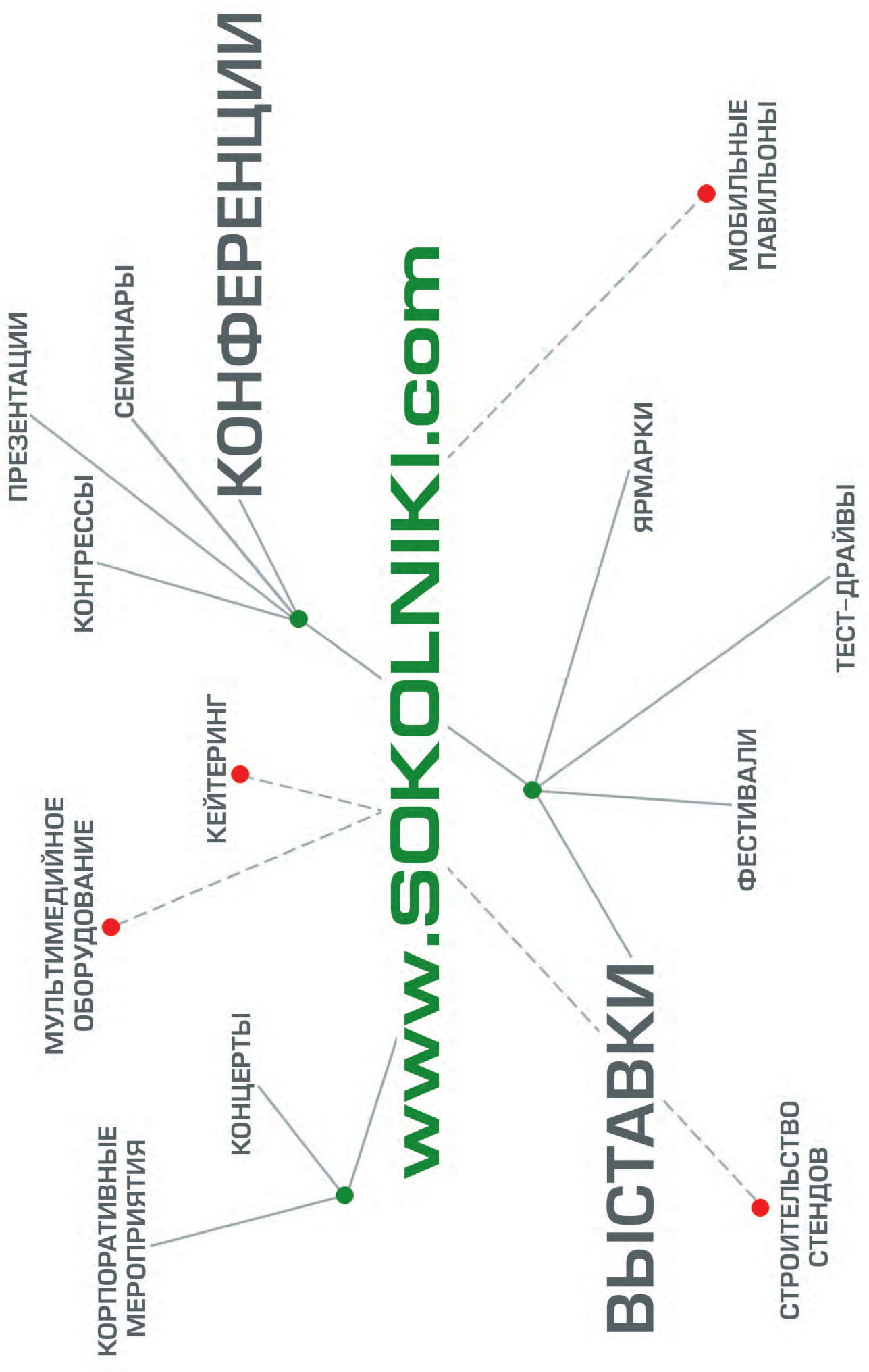
значительная часть грузов, которую предполагали проводить по данному маршруту, была связана с исследованием месторождений полезных ископаемых арктического шельфа, а самое большое из них, Штокмановское месторождение газа, уже признано неэффективным для разработки. Если же российские компании так и не смогут насытить СМП перевозками, то сюда не придут и иностранные фирмы.

Средние зимние температуры в Арктическом регионе достигают –29–32 °С, а среднегодовые составляют –9–12 °С. Между тем, значительная часть сложной техники, бытовой электроники и компьютерного оборудования не слишком приспособлена к таким температурным испытаниям. Поэтому не исключено, что выигрыш в цене перевозки сведется на нет необходимостью удорожания упаковки или использованием рефрижераторных судов. Итог остается прежним: Россия не сможет стать значимым игроком в морских перевозках, используя СМП.

В современном глобализованном мире транспорт и логистика играют важную и растущую по своей значимости роль. Россия почти не участвует в формировании и развитии этого рынка. На протяжении 2000-х гг. доля морского транспорта в общем объеме международных перевозок превысила 80%, а Россия фактически утеряла остатки своего торгового флота (к 2010 г. на ее долю приходилось лишь 1,1% мирового тоннажа гражданских судов, а объемы перевозок морским транспортом в 2011 г. сократились на 23% по сравнению с 2010-м). С 1990 по 2010 г. объем пассажирских авиаперевозок в мире рос почти на 8% в год, а транзитных – на 14% ежегодно; России удалось остаться вне этого тренда: страна не производит конкурентоспособных лайнеров и не имеет современной аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры.

Экзотические пути сибирского и северного транзита при самом оптимистическом сценарии способны оттянуть на себя не более 1% торговых потоков между Европой и Азией, и то лишь в случае, если в эти проекты будут инвестированы десятки миллиардов долларов, возвратность которых сомнительна.







# БРАТЬЯ

Грузовики. Как правило, «легковым» обывателям до них нет дела. Стоя в пробке, вряд ли кто-нибудь свернет голову, чтобы получше рассмотреть новую модель Scania. Даже если бы в соседнем ряду ехал LoneStar HD, и то ажиотаж стремился бы к нулю. А ведь эти великаны — истинные труженики городских муравейников. Возят, забирают и доставляют, постоянно пребывают в полезном движении.

Единственное проявление внимания, которое приходится на долю грузовиков на дороге, — это громкая или тихая ругань и недовольство на то, что они большие, медленные, неуклюже перестраиваются и оставляют за собой шлейф выхлопа. При этом редко кто вспоминает, какие важные задачи выполняют грузовые автомобили.

Грузовой транспорт — это отдельный сектор машиностроительной отрасли, где основными характеристиками являются практичность, долговечность и неприхотливость в эксплуатации. Но и в этом секторе есть место смелым экспериментам. И потому именно грузовики чаще всего удивляют и поражают профессионалов экзотическими возможностями и улучшениями. Это могут быть турбины, низкие рамы, новые типы шин, да мало ли что. Подобные эксперименты — это целое направление, которое позволяет увидеть максимальные возможности штатной грузовой техники.

Подробно ознакомиться как со штатной техникой, так и с ее усовершенствованными моделями можно



**LONESTAR HD** считается самым «крутым» грузовиком в мире. Он обладает эффектной внешностью: настоящие мотоциклетные фары, уникальные колеса 24,5 дюймов в диаметре, накладки из анодированного алюминия, 7-дюймовые выхлопные трубы и множество логотипов Harley. Следует отметить классический черно-серебряный окрас и тяжелую лебедку, которая закрыта решеткой радиатора ручной работы в стиле ретро. При создании грузовика уделяли особое внимание приданию неповторимого и оригинального облика. При этом модель легка на ходу, устойчива на поворотах и имеет удобное управление.

# СТАРШИЕ



В 2012 г. в РФ было выпущено порядка 206 тыс. грузовиков. На долю иностранных марок пришлось 15% против 11,4% в 2011-м. Львиная доля продаж, включая экспорт, приходится на трех основных игроков рынка – ГАЗ (42,2%), КамАЗ (21,7%) и УАЗ (11,6%). Импорт новых грузовиков увеличился на 16,3% – до 150,4 тыс. ед., а его рыночная доля — на 2,4 пункта, до 41,8%.

будет на международной специализированной выставке «Коммерческий автотранспорт–2013» в МВЦ «Крокус Экспо». Всё будет очень серьезно, масштабно и глобально. Благодаря тому, что выставка закрепились в официальном календаре Международной организации производителей автомобилей (OICA), с 2011 г. она проводится только по нечетным годам и имеет статус международного грузового автосалона.

Мероприятие уже давно зарекомендовало себя с лучшей стороны и не сдаёт позиций, совершенствуясь с каждым годом. Так, например, в 2011 г. выставку посетили 20,2 тыс. человек из 46 стран мира. Площадь составила 47,2 тыс. кв. м. Свои экспонаты продемонстрировали 320 производителей грузовиков, автобусов, прицепов, спецтехники и комплектующих из России, стран СНГ и зарубежья. По сравнению с предыдущей площадь экспозиции увеличилась более чем вдвое, а количество экспонентов возросло на 70%.

В 2013 г. выставка «Коммерческий автотранспорт» стартует 9 сентября и продлится до 14 сентября. Организаторы – Объединение автопроизводителей России и ЗАО «МедиаГлоб» – «Ганновер Экспо» – подготовили обширную деловую программу.

**Ирина КОНДРАШОВА**



## РЕАКТИВНЫЙ ГРУЗОВИК

«Гавайский орёл» (Hawaiian Eagle) – пожарная машина, а также самый быстрый грузовик на планете, которому в 1998 г. удалось развить скорость в 655 км/ч. Рекорд не превзойден и по сей день. Пожарный автомобиль марки Ford выпуска 1941 г. купил в 1995 г. некий Шенон Сейдел. Он подверг тягач глубочайшему тюнингу и переработке. Вместо пожарной емкости на автомобиль были установлены два реактивных двигателя типа Rolls Royce Bristol Vyper мощностью 6 тыс. л.с. каждый. Тормозная система также подверглась кардинальным изменениям, и для уменьшения тормозного пути автомобиль был оснащен парашютами. После завершения всех работ «Гавайский орёл» совершил свой триумфальный заезд на одном из треков Канады, установив рекорд скорости, который в 1998 г. был занесен в Книгу рекордов Гиннеса. После рекорда прославившийся грузовик остался приписанным к пожарному департаменту Гавайев. В 2010 г. автомобиль был выставлен на аукцион со стартовой ценой 55 тыс. долл.

# ДИКТАТ

Ежедневно по дорогам планеты идут сотни миллионов грузовиков, самосвалов, контейнеровозов, автопоездов, автобусов, перевозящих грузы и людей. Их движение задает ритм промышленности, строительству, торговле. А по большому счету – практически всем областям человеческой деятельности.

## ОТ ДВЕРИ К ДВЕРИ

Без автомобилей невозможно представить современную цивилизацию. Уже более ста лет они остаются самым надежным средством транспортировки грузов. Сегодня автомобиль для большинства развитых стран является основным видом внутреннего транспорта и международных перевозок, ключевым элементом транспортной системы. Гибкость, мобильность, срочность, сравнительно низкая стоимость, возможность доставки по схеме «от двери к двери» – таким набором характеристик не обладают ни морские, ни железнодорожные, ни авиаперевозчики.

Из 37 млн км существующих в мире транспортных путей 78% принадлежит развитым странам, на которых приходится и 74% мирового грузооборота. Тем важнее роль автотранспорта в развивающихся государствах, где он часто бывает единственным грузоперевозчиком. И хотя многие ученые прогнозируют значительное снижение грузооборота к 2030 г., резервы для роста у автоперевозчиков пока колоссальные за счет освоения африканских и азиатских трасс.

С 1970 по 2011 г. мировой грузооборот вырос с 28,9 трлн т/км до 49,5 трлн т/км. При этом в последние годы доля морских и железнодорожных перевозок сократилась, а автомобильных увеличилась (с 8 до 13,5%).

Автомобильному транспорту нет адекватной замены при перевозках дорогостоящих грузов на небольшие и средние расстояния, в транспортном обеспечении розничной торговли, производственной логистики, строительной индустрии, агрокомплекса, а также малого бизнеса. Это подтверждается значительной автотранспортной составляющей в стоимости продукции: в промышленности – не менее 15%, в строительстве – до 30%, в сельском хозяйстве и торговле – до 40%.



В 2012 г. в мире функционировало 37 млн км транспортных путей. Из них 0,55 млн – это речные пути, 1,25 млн – железнодорожные, 1,9 млн – трубопроводные, 9,5 млн – воздушные и 24 млн км – автомобильные.

# КОЛЕС

Столь же велика роль автотранспорта и во внешней торговле. В общей стоимости перевозимых всеми видами транспорта внешнеторговых грузов доля автомобильного транспорта находится примерно на уровне железнодорожного и морского транспорта и составляет около 27%.

Несколько иные тенденции складываются в России. За предыдущее десятилетие прирост объема перевезенных грузов всеми видами транспорта составил здесь всего 1,6%. Положительную динамику в последние годы демонстрировали только трубопроводный и железнодорожный транспорт. Если же оценить весь постсоветский период развития страны, то по сравнению с 1990 г. грузоперевозки речным транспортом сократились в 5 раз, железнодорожным – почти в 2 раза, воздушным – в 2 раза, автомобильным и морским – в 3 раза. Ударными темпами строили и напряженно эксплуатировали лишь нефте- и газопроводы.

Каков будет итог этого отраслевого перекоса, предсказать несложно. Сырьевая направленность экономики России, уже двадцать лет тормозящая развитие наиболее перспективных видов транспорта, в том числе автомобильного, в конечном итоге приведет к тому, что страна оконча-

тельно выпадет из процессов интеграции и глобализации, идущих в мире.

**В Европе и Северной Америке 70–80% всего объема грузовых перевозок выполняется автомобильным транспортом.**

Между тем изменения в мировом производстве и международной торговле уже привели к перестройке системы

транспорта в большинстве западных стран. Снижение доли сырья, переработанных продуктов сельского хозяйства, сырой нефти в грузопотоках и повышение доли промышленных товаров с высоким удельным весом стоимости и низкой материалоемкостью заставили транспортников обратить самое серьезное внимание на предъявляемые к грузоперевозкам требования. От транспортных систем теперь требуются, прежде всего, скорость, сервис, сохранность грузов и низкая стоимость перевозки.

Для выполнения этих условий в развитых странах ставка делается на внедрение эффективных транспортно-логистических технологий. Грузоперевозки осуществляются по терминальной системе, с применением крупнотоннажных контейнеров, контрейлеров, транспортных пакетов. Все большее распространение получают интермодальные и многомодальные перевозки. Были созданы интегрированные транспортные системы с участием различных видов транспорта, работа которых строго скоординирована и взаимосвязана. За последние 7–8 лет объемы таких перевозок в США, Германии, Франции, Японии увеличи-



В сегменте новых тяжелых грузовиков иностранного производства в 2012 г. зафиксирован рекордный уровень продаж за последнее десятилетие: в РФ было реализовано почти 45 тыс. автомобилей, в том числе китайских брендов. Что касается структуры продаж, то, по данным газеты «Коммерсантъ», подавляющее большинство реализованных в РФ «европейцев» – это магистральные седельные тягачи. На долю самосвалов и прочей строительной техники приходится не более четверти от общего объема продаж.



Около 80% мировой транспортной сети принадлежит развитым странам, на которые приходится и 74% мирового грузооборота.



Более 70% автобусов, использующихся в России, – отечественных марок.



В России автобусным сообщением пользуются 60% граждан, проживающих в 1313 городах и поселках (в 1200 из них автобусы являются единственным видом городского пассажирского транспорта), а также в 73 541 сельском населенном пункте. За счет автобусных перевозок обеспечивается около 85% потребностей населения в городском и пригородном сообщении.

лись более чем в 1,5 раза. Это привело к образованию многовидовых транспортных компаний, которые предлагают свои услуги не только в сфере перевозок, но и во многих сопутствующих операциях.

Постоянно растущая конкуренция, технические и технологические усовершенствования и увеличение давления потребителей в отношении качества и цен заставляли транспортные и коммуникационные компании прилагать немалые усилия к снижению издержек производства. Экономисты подсчитали, что за XX в. транспортные и коммуникационные тарифы в реальном выражении снизились более чем в 12 раз. Понятно, что к России эти процессы не имели и не имеют никакого отношения. Здесь диктат ведущих транспортных компаний уже второе десятилетие является одной из главных причин постоянного роста цен и ускорения инфляции. Так, в 2010-м они выросли на 2,2%, в 2011-м – на 9%. В 2012 г. тарифы на перевозки автомобильным транспортом выросли на 7,2%, что дало возможность автоперевозчикам заработать 6,4 млрд долл.

Условия, в которых работают российские транспортники, далеки от идеальных. Скверное состояние дорожного покрытия, их низкая пропускная способность, отсутствие дублирующих магистралей, и, с другой стороны, перманентно растущая стоимость автотехники, бензина и дизельного топлива, введение утилизационного сбора – это те «ножницы», которые подрезают любые попытки вывести грузовые перевозки на европейский уровень. Поэтому все планы использовать исключительное географическое положение России между двумя мощными экономическими центрами – Европой и Азией до сих пор остаются не более чем проектами.

Да и возникает вопрос: что будем возить? По сценарию Минэкономразвития РФ, рост коммерческих перевозок грузов в 2013 г. вряд ли превысит 2%, а грузооборот может увеличиться всего на 3,4% по сравнению с 2012 г. Эффект от вступления России в ВТО будет нивелироваться охлаждением мирового рынка и снижением темпов роста платежеспособного спроса внутри страны. Полученный в 2012 г. результат по объему коммерческих перевозок (3125,1 млн т, по данным Минэкономразвития) вряд ли можно считать удовлетворительным, поскольку он оказался на 12,5% ниже показателя 2008 г.

#### ГРАЖДАНЕ, АВТОБУСА НЕ БУДЕТ!

По данным Роскомстата, 80% производственных структур и большинство населенных пунктов нашей страны не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных. То есть добраться до них можно только автобусом или личным автомобилем. В условиях России это серьезная проблема, решить которую без участия государства практически невозможно. Однако, если за последнее десятилетие парк автобусов в РФ увеличился на 40%, а парк легковых автомобилей на 63%, то протяженность автомобильных дорог за этот же период выросла лишь на 4,7%. Это один из необъяснимых российских парадоксов. Общеиз-





По прогнозу компании «АСМ-холдинг», который приводит газета «Коммерсантъ», в 2013 г. производство грузовых автомобилей в России вырастет на 6,2% – примерно до 380 тыс. ед. На долю отечественных моделей придется 165 тыс. ед., иностранных – 215 тыс. (из них 40,5 тыс. – российские иномарки, 154,7 тыс. – импортные новые и 19,8 тыс. – импортные подержанные).

Вестно, что создание в США федеральной системы скоростных автомагистралей (Interstate Highway System) принесло стране экономическую выгоду, оцениваемую в 2,1–2,5 трлн долл., что в 16–19 раз больше затрат на строительство новых дорог.

Автобусный парк России составляет почти 0,5 млн машин. Но из них 50% «агрегатов» старше 15 лет. В целом же по стране около 53% эксплуатируемых маршрутных автобусов амортизированы, а более 29% из них подлежат безотлагательному списанию по критериям обеспечения безопасности дорожного движения. И при этом, как показали результаты недавних исследований, число субъектов РФ с низкой обеспеченностью автобусами (менее 50 машин на 100 тыс. чел.) продолжает расти.

Правда, уже несколько лет действует федеральная программа обновления пассажирского транспорта, благодаря которой отечественные предприятия смогли резко поднять выпуск автобусов. Ныне более 70% автобусов России – отечественных марок. Безусловным лидером является ПАЗ, на него приходится 34% всех эксплуатируемых автобусов, на КАвЗ – 16%. Но поскольку почти 40% пассажирских перевозок выполняются сегодня частными компаниями, большинство из которых не располагают серьезными финансовыми ресурсами, процесс обновления автобусного парка едва ли наберет темпы в ближайшее время. Зато затраты на содержание служебного легкового автотранспорта в России составляют, по имеющимся оценкам, не менее 4,3 млрд долл. в год, что более чем в два раза превышает расходы на общественный пассажирский автобусный транспорт.

На данный момент в РФ действуют более 7 тыс. межрегиональных автобусных маршрутов, по которым ежегодно перевозят более 200 млн пассажиров. Но только половина этих маршрутов работает на регулярной основе с соблюдением всех необходимых требований. Остальные, как правило, выполняются под видом заказных перевозок.

По оценкам BusinesStat, в 2011 г. стоимостный объем рынка междугородных автобусных перевозок вырос на 10,2% и составил 287 млн долл. Цифра для российских расстояний смешная. И это при том, что средняя цена поездки на междугородном автобусе поднялась на 9,4%. Примерно такая же неблагоприятная ситуация и в сфере международного автобусного сообщения, где в Реестре регулярных перевозок значатся всего 542 маршрута.

Российский рынок автобусных перевозок огромен. По самым скромным, явно заниженным, официальным данным, его можно оценить минимум в 8,3 млрд долл. В долговременной перспективе, очевидно, он будет расширяться. Абсолютное большинство россиян живет в городах, а увеличивающееся отставание развития улично-дорожной сети от уровня автомобилизации делает все более затруднительным использование личного автомобиля не только в мегаполисах, но и в малых городах. Поэтому дальнейшее развитие общественного транспорта, предоставление ему приоритета в движении является безусловной необходимостью, а, значит, число автобусов, как и автобусных компаний, неизбежно будет расти.

**Владислав ГРУБА**



На данный момент в РФ действуют более 7 тыс. межрегиональных автобусных маршрутов, по которым ежегодно перевозят более 200 млн пассажиров. Но только половина этих маршрутов работает на регулярной основе.



Телефон: (495) 772-79-56, 459-57-07  
www.medafarm-studio.ru

### САЙТЫ ОТ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ СТУДИИ ДИЗАЙНА И РЕКЛАМЫ

- Создание
- Обслуживание
- Продвижение
- Контекстная реклама



Все разнообразие рекламы в Интернете к Вашим услугам:

- корпоративные сайты,
- Интернет-магазины,
- тематические порталы
- сайты-визитки и многое другое!

**Нам доверились уже более 300 клиентов!**

В числе дополнительных услуг:

- создание уникальных статей для размещения на сайте
- разработка логотипа и фирменного стиля
- создание презентаций
- бизнес-фотосессии, интерьерные съемки
- создание и администрирование рекламных баннеров

**Звоните сейчас и начните зарабатывать с MEDAFARM STUDIO**

# МОСТОВ СВЯЗУЮЩАЯ НИТЬ

От бревнышка через ручей до громадных инженерных сооружений – во все времена мосты служили средством и символом связи между людьми, странами и континентами.

Развитие цивилизации, межкультурного обмена и международной торговли было бы немыслимо, если бы люди не научились строить мосты. Вряд ли кто-нибудь может подсчитать, сколько их существует на сегодняшний день, – простых мостиков через речку, соединяющих два села, или многокилометровых гигантов, соединяющих континенты.

С развитием строительных технологий берега казавшихся непреодолимыми рек, морей или ущелий соединили не только функциональные, но и уникальные по конструкции и красоте мосты.

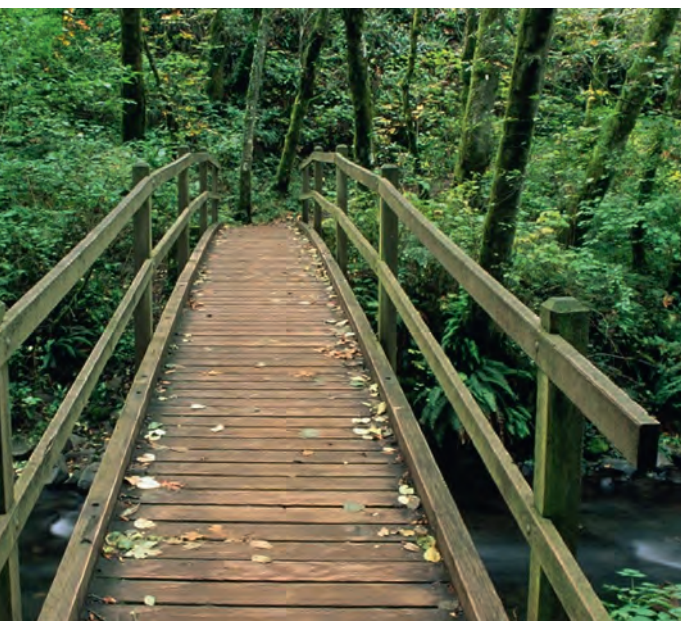
Рассказывая о мостах, трудно выделить самые-самые. Самые древние, самые красивые, самые длинные, самые высокие – каждый из мостов уникальный, особенный, единственный в своем роде. Расскажем лишь о нескольких.

Как и во многих других областях жизни, рекордсменами в мостостроении являются страны Азии.

Самый длинный автомобильный мост через водное пространство построили в Китае. Мост Ханчжоу, или Большой трансокеанский мост – через залив Ханчжоувань, имеет протяженность 36 км. Этот вантовый мост соединяет города Шанхай и Нинбо в провинции Чжэцзян. Его планировали открыть накануне ЭКСПО–2010 в Шанхае, однако трудолюбивые китайцы справились с заданием партии досрочно – первые автомобили поехали по мосту уже в 2008 г. Движение осуществляется по трём полосам движения в каждую сторону. Расчётная скорость движения по мосту – 100 км/ч, гарантийный срок службы – более 100 лет. На полпути по мосту построен остров-платформа с центром обслуживания, где водители и пассажиры могут отдохнуть, перекусить и воспользоваться широким спектром услуг. Фактически остров стоит на сваях и, таким образом, не препятствует естественным течениям в заливе.

В строительство моста было вложено 11,8 млрд юаней, или около 1,4 млрд долл.

Более трети средств предоставили частные предприятия из Нинбо, крайне заинтересованные в быстром транспортном сообщении с Шанхаем – крупнейшим финансовым и деловым центром страны, а также ее самым большим портом. Достаточно сказать, что сооружение моста сократило путь из Нинбо в Шанхай на 320 км. Если раньше тем, кто ехал из Шанхая или его южных окрестностей в Нинбо, надо было совершать объезд длиной в 400 км, то теперь путь сократился всего до 80 км. Полагают, что мост даст серьезный импульс развитию Нинбо и его порта, а также существенно повысит туристическую привлекательность и досягаемость города.





Самый длинный автомобильный мост через водное пространство построили в Китае. Мост Ханчжоу, или Большой трансокеанский мост, через залив Ханчжоувань.

Еще одним уникальным в своем роде сооружением является Жемчужный мост (Акаси Кайкё) в Японии – он соединил город Кобэ на крупнейшем японском острове Хонсю с городом Ивая на острове Аваи. Пересекая пролив Акаси, мост является частью скоростной автодороги Хонсю – Сикоку.

Акаси Кайкё стал важным элементом логистической инфраструктуры японской транспортной системы. До его строительства пассажиры и грузы перевозились на пароме. Это представляло опасность и для людей, и для грузов – воды в этих местах бурные, часты штормы. В 1955 г. здесь во время бури затонули два парома, унеся 168 человеческих жизней. Трагедия потрясла страну. Это заставило правительство вплотную заняться планами сооружения подвесного моста через пролив. Первоначально его планировали сделать смешанным, железнодорожно-автомобильным, однако когда строительство наконец началось в 1988 г., было решено ограничиться шестиполосным автомобильным полотном.

Инженерная сложность сооружения состояла еще и в том, что пролив Акаси является важным международным водным путем, здесь ежедневно проходило около 1400 судов. Поэтому от проектировщиков и строителей требовалось обеспечить как минимум полуторакилометровый фарватер для морских судов. Они с этим справились – Жемчужный мост имеет самую большую протяженность центрального пролета среди всех подвесных мостов мира – 1991 м.

Но главную сложность, конечно же, представляли природные и геологические условия – мост надо было соорудить в самой сейсмически нестабильной зоне планеты. И стихия вмешалась в планы людей. По первоначальному проекту длина центральной секции моста должна была равняться 1990 м, но 7,5-балльное землетрясение в Кобе 17 января 1995 г. сдвинуло один из пилонов моста на целый метр. Пришлось приостановить работы и внести в конструкцию моста изменения.

Еще одна проблема, с которой столкнулись строители моста, – застывание бетона, ведь его приходилось заливать прямо под водой. Для решения задачи японцы создали совершенно новый вид бетона, который застывает в любых условиях, и наличие воды этому не мешает.

Уникальное сооружение – Жемчужный мост (Акаси Кайкё) в Японии.





Самым длинным в Европе является мост Васко да Гама в Португалии. Этот вантовый мост, переходящий в виадук, имеет длину 17,2 км.

## МОСТ МОСТУ РОЗНЬ

С конструктивной точки зрения мосты делятся на балочные, рамные, висячие, вантовые, понтонные и другие. Рамные конструкции удобны для путепроводов, эстакад, а также для горных условий. Недостатками являются сложность строительства и чувствительность к деформации основания. Такие системы в настоящее время малоприменимы из-за дороговизны и специфичности. У висячего (подвесного) моста основная несущая конструкция выполнена из гибких элементов (канатов, цепей и др.). Вантовые мосты – разновидность висячих. Наиболее часто вантовая система применяется при перекрытии глубоких рек и в городских условиях. У арочного моста основными несущими конструкциями являются арки, их часто строят в городских условиях из соображений красоты. Понтонные мосты – это временные мосты на плавучих опорах.

Для троса, который должен был удерживать мост весом в 160 тыс. т, японцы создали вдвое более прочную проволоку, чем те, которые использовались обычно. Трос состоит из 36 830 тыс. проволок, общая длина которых превышает 300 тыс. км. На все металлоконструкции моста ушло 181 тыс. т высокопрочной стали.

Строительство длилось 10 лет, и 5 апреля 1998 г. Жемчужный мост был торжественно введен в эксплуатацию. Сегодня это самый длинный подвесной мост в мире, полная длина которого 3911 м. До возведения виадука Мийо во Франции это был и самый высокий подвесной мост в мире (его пилоны достигают 298 м).

Конструкция Акаси Кайкё позволяет выдерживать самые сильные подводные течения, ветра до 286 км/ч и землетрясения силой до 8,5 балла. Стоимость сооружения моста вылилась в сумму в 5 млрд долл. В результате была установлена достаточно высокая плата за проезд – 20 долл. Из-за этого многие японцы предпочитают пересекать пролив Кайкё на автобусах или, как и раньше, на пароме.

Мостом, который составил конкуренцию Акаси Кайкё и превзошел его по высоте на 45 м, стал французский виадук Мийо. Сегодня это сооружение на юге Франции считается самым высоким (343 м) подвесным мостом в мире. По высоте он превосходит Эйфелеву башню. Проезжая по этому архитектурному чуду, чувствуешь, будто взлетаешь (а вниз слабонервным лучше не смотреть). Платформа Мийо держится на 7 опорах и весит около 36 тыс. т. Сооружение моста длилось три года, он открылся в декабре 2004 г.

Мост Тысячелетия в Великобритании (Gateshead Millenium) является единственным в мире поворотным мостом. При прохождении судов мост поворачивается на 40 градусов, что со стороны напоминает моргание глаза. Поворот занимает всего 4 минуты. За год мост «моргает» примерно 200 раз.

Мост был открыт для публики в 2001 г. и тогда же получил главную архитектурную награду Великобритании. Его строительство обошлось в 44 млн долл.

Мост сконструирован из двух арок, одна из которых представляет собой собственно мост, а вторая служит опорой. Арки имеют общую точку вращения – именно это вращательное движение и превращает всю конструкцию в единую арку, которая напоминает медленно поднимающееся и опускающееся веко огромного глаза. «Глаз» состоит из двух параллельных палуб, различающихся по высоте и разделенных прерывистой стеной щитов: одна предназначена для пешеходов, другая – для велосипедистов. Вдоль пешеходной дорожки есть сиденья для тех, кто захочет подольше полюбоваться речными видами.

Мост Тысячелетия в Великобритании (Gateshead Millenium) является единственным в мире поворотным мостом.



Говоря о мостах, как о связующем звене между странами и континентами, конечно же, нельзя не вспомнить о мосте между Европой и Азией, или Первом Босфорском мосте. Это один из самых знаменитых мостов мира с, пожалуй, самой древней предысторией.

Соединить два берега пролива Босфор пытались многие правители древности. Первый известный истории мост, соединивший европейский и азиатский берега, был построен неким Мандроклом из Самоса по поручению персидского царя Дария в 490 г. до н.э. Это инженерное сооружение, по которому 70 тыс. солдат Дария перебрались с одного берега на другой, состоял из огромного числа лодок.

В Османские времена идея построить мост через Босфор едва не осуществилась накануне Русско-турецкой войны 1877–1878 гг.

К идее моста через Босфор вернулись только в 30-е годы прошлого века. Тогда авторы первого плана индустриализации Турции подготовили проект висячего моста, по конструкции похожего на мост «Золотые ворота» в Сан-Франциско. Однако и этому плану не суждено было реализоваться. Вновь к мысли о необходимости соединить Европу и Азию в Стамбуле вернулись в 50-е годы, когда и был разработан проект подвесного моста через Босфор. К строительству приступили еще через 20 лет, и в 1973 г., в ознаменование 50-летия Турецкой Республики, мост, который назвали Первым Босфорским, наконец открыли. Строительством занимались немецкая компания «Хохтиф» и британская «Кливленд Инжиниринг», стоимость составила 200 млн долл.

Длина Босфорского моста – 1560 м, основного пролета – 1074 м. Клиренс моста, или расстояние до воды, – 64 м, что обеспечивает проход судов с высокой надстройкой. Ежедневно через мост проходят более 200 тыс. единиц транспорта, перевозящих около 600 тыс. пассажиров. Проезд по мосту платный. В связи с тем, что Босфорский мост нередко служил местом самоубийств, пешеходное движение по нему закрыли, хотя конструктивно проход для пешеходов там предусмотрен.

**Ирина МУРАВЬЕВА**



Бруклинский мост в Нью-Йорке – первый в мире мост, висящий на стальных тросах. Это один из старейших висячих мостов в США, который внесён в список Национальных исторических достопримечательностей. Первоначально за вход и въезд на мост взималась плата в размере 10 центов за фургон. С пешеходов брали по одному центу. Под давлением возмущенных горожан мост сделали бесплатным сначала для пешеходов, а начиная с 1911 г. и поныне — для всех транспортных средств.



Мост между Европой и Азией, или Первый Босфорский мост.

## Выставки, конгрессы,



### **MCH GROUP**

В 2012 г. швейцарская группа компаний MCH Group инвестировала более 198 млн шв. фр. в собственные проекты, в частности более 172 млн потрачено на строительство нового павильона в принадлежащем ей выставочном комплексе в Швейцарии – Messe Basel. Как следует из опубликованных финансовых результатов группы за 2012 г., ее оборот составил 390,2 млн, а годовой доход – 27,4 млн шв. фр. В предыдущем году эти показатели составляли 323,9 и 20,7 млн шв. фр. соответственно. Руководство MCH Group приписывает рост годового оборота удачной стратегии развития двух проектов: строительной выставки Swissbau в Базеле и художественной Art Basel в Гонконге.

[www.mch-group.com](http://www.mch-group.com)

### **REED SI EXHIBITIONS**

Международная компания Reed Exhibitions подписала соглашение с индийским выставочным оператором Services International о создании совместной выставочной организации Reed SI Exhibitions с офисом в Нью-Дели. Services International является ведущей индийской компанией по организации выставок в области комплексной безопасности, транспорта и охраны жизнедеятельности. Совместная компания Reed SI Exhibitions планирует увеличить портфель B2B выставок в Индии за счет запуска новых проектов по специальной технике, одежде и оборудованию для пожарной безопасности. По оценкам экспертов, рынок противопожарного оборудования в Индии растет со скоростью 20% в год, большей частью за счет увеличения рынка частной и коммерческой недвижимости.

[www.reedexpo.com](http://www.reedexpo.com)

### **CENTREX**

Международный союз выставочных организаций Центральной и Восточной Европы – Centrex опубликовал ежегодный статистический отчет о ситуации на выставочном рынке региона в 2012 г. Отчет составляется на основе результатов аудита 29 выставочных организаций из 7 стран Центральной и Восточной Европы. В 2012 г. аудит прошли 330 выставок в 29 городах, в том числе в Будапеште, Киеве, Гданьске, Познани и др. По данным отчета, в выставках в странах Центральной и Восточной Европы приняли участие более 45 тыс. экспонентов, их посетили более 2,6 млн человек, а общая площадь превысила 1,3 млн кв. м.

[www.centrexstat.org](http://www.centrexstat.org)

### **DEUTSCHE MESSE**

Немецкая компания Deutsche Messe подписала в июле 2013 г. соглашение о сотрудничестве с Межрегиональной выставочной компанией «Урал», которое предусматривает организацию в Екатеринбурге отраслевой специализированной выставки лесопромышленного комплекса «Леспром–Урал». Мероприятие предполагается провести с 23 по 26 сентября 2014 г. в Екатеринбургском выставочном центре одновременно с выставкой «Экспомобель–Урал». В рамках экспозиции «Леспром–Урал» состоится Евразийский форум по деревообработке, организацию которого поддержал Екатеринбургский государственный университет инженеров лесной промышленности.

[www.ekaterinburgexpo.ru](http://www.ekaterinburgexpo.ru);

[www.messe.de](http://www.messe.de)

# форумы



## INTERSOLAR CHINA

Международная выставка и конференция по солнечной энергетике Intersolar China-2014 пройдет с 26 по 28 марта 2014 г. в Пекине. Выставка состоится при поддержке Китайской ассоциации возобновляемых источников энергии (CREIA) и Китайского международного выставочного центра (CIEC). Более 260 экспонентов представят последние изобретения в области технологий производства фотоэлектрических установок, систем хранения энергии и солнечных тепловых технологий. Ожидается, что площадь экспозиции составит 13 тыс. кв. м. По оценкам экспертов, китайский рынок возобновляемых источников энергии постепенно становится одним из самых крупных в мире. В 2013 г. китайские чиновники обещают установить более 19 ГВт солнечных батарей по всей стране.

[www.intersolarchina.com/en/](http://www.intersolarchina.com/en/)

## ITE GROUP

Международная компания ITE Group опубликовала результаты за 2012 г. и за первую половину 2013 финансового года. Несмотря на существенный рост годового оборота (174 млн ф.ст. в 2012 г. против 156 млн ф.ст. в 2011 г.), руководство ITE Group считает, что текущий год будет не таким успешным. За I полугодие текущего финансового года оборот компании составил 69,4 млн ф.ст. против 68,6 млн ф.ст. в 2012 г., однако общая прибыль до уплаты налогов уменьшилась до 11,1 млн ф.ст. с 13,1 млн ф.ст. в 2012 г. Управляющий директор компании Рассел Тейлор считает, что к потере прибыли привели изменения в выставочном расписании некоторых мероприятий, а также ожидаемое падение посещаемости выставок в Европе.

[www.ite-exhibitions.com/](http://www.ite-exhibitions.com/)

## EMECA

Все члены Европейской ассоциации выставочных центров (EMECA) активно объединяют усилия для поднятия качества своих услуг, внедрения инноваций и диверсификации бизнеса, заявил президент ассоциации Андреас Грушев на съезде Генеральной ассамблеи EMECA в мае 2013 г. В 2012–2013 гг. члены ассоциации потратили более 785 млн евро на совершенствование инфраструктуры своих выставочных центров и добавили более 100 новых выставок в свой инвестиционный портфель, причем более трети из них пройдут за пределами Европы. Также все члены ассоциации постоянно улучшают выставочную программу и дополнительные сервисы своих выставок, в том числе маркетинговые программы по привлечению клиентов за пределами ЕС.

[www.emeca.com](http://www.emeca.com)

## FIRA DE BARCELONA

Несмотря на экономические проблемы Испании, выставочная компания Fira de Barcelona в завершившемся финансовом году увеличила оборот на 0,4% – до 115 млн евро по сравнению с предыдущим годом. Компания управляет двумя выставочными комплексами, расположенными в Барселоне: Гран Виа (205 тыс. кв. м) и Монжуик (115 тыс. кв. м). Мэр Барселоны Хавьер Триас заявил, что Fira de Barcelona является мощным двигателем экономики города, активно содействует расширению его международных связей и привлечению капиталов как в Каталонию, так и в Испанию в целом.

[www.firabarcelona.com](http://www.firabarcelona.com)



## REED EXHIBITIONS

Международная компания Reed Exhibitions и французская профессиональная Ассоциация автоматизированной торговли и услуг (NAVSA) заключили соглашение о том, что две крупные французские выставки индустрии торговли и продуктов питания Vending Paris и Sandwich & Snack Show с 2015 г. будут проходить одновременно – весной в парижском выставочном центре Porte de Versailles. По словам организаторов, такое решение продиктовано результатами маркетинговых исследований, согласно которым 24% посетителей Sandwich & Snack Show проявили интерес к торговой составляющей индустрии питания, а 33% хотели бы заключить контракты в этой сфере. В то же время 33% посетителей выставки Vending Paris хотели бы больше общаться с представителями отрасли уличного питания, а 21% – с представителями отелей и ресторанов.

[www.reedexpo.com](http://www.reedexpo.com)

*Подготовлено по материалам бюллетеня*

*Всемирной ассоциации выставочной индустрии UFI Exhibition HTML. – Newsletter, № 13–16, 18, 19, 21, 28, 29, март–июль 2013 г.*

## CEIR

Центр исследования выставочной индустрии (CEIR) опубликовал результаты годового отчета за 2012 г. с анализом состояния мирового выставочного рынка. По данным отчета, выставочная отрасль в прошлом году показала общий рост в 1,5%. В частности, площади выставочных мероприятий выросли на 1,2%, их количество увеличилось на 0,5%, число посетителей – на 2,5%, а чистая прибыль выставочных компаний – на 1,6%. Однако на этом хорошие новости заканчиваются, и прогноз на 2013 г. не внушает оптимизма. Устойчивый долгосрочный рост выставочной отрасли ожидается только в 2014–2015 гг., если показатели мировой экономики останутся стабильными.

[www.ceir.org](http://www.ceir.org)

## UBM ASIA

Международная медиа-компания UBM Asia заключила соглашение о сотрудничестве с российской выставочной компанией Restec Group – организатором двух крупных ювелирных выставок в России: Junwex St. Petersburg в выставочном комплексе Lenexpo и Junwex New Russian Style в ВВЦ. Соглашение вступает в силу с 2014 г.

[www.ubm.com](http://www.ubm.com); [www.restec.ru](http://www.restec.ru)



# Русьинновация

[www.rusintorg.ru](http://www.rusintorg.ru)

Настольные буклетницы



Настольные буклетницы



**Смотрите на сайте!**  
Большой выбор по лучшим ценам!



Стенды Pop-Up



Мобильные стенды



Информационные доски, простомолы, штендеры и многое другое!



Ул. Талалихина д. 41, стр. 26, офис 201

Тел.: 8(495) 287-47-43





Международная специализированная выставка

# ОЧКОВАЯ ОПТИКА

2013 г.

павильон 3 | зал №15

19 - 22 февраля

23 - 25 сентября

10 - 13 декабря



 **КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

МВЦ «Крокус Экспо», 65-66 км МКАД  
(пересечение с Волоколамским шоссе)  
Тел.: +7 (495) 983-0678, +7 (916) 242-6772  
artamonov@crocus-off.ru, begunova@crocus-off.ru  
www.optica-expo.ru

## «Крокус Экспо»:



### «Пожарная безопасность XXI века»

С 24 по 27 сентября на выставочной площадке МВЦ «Крокус Экспо» соберутся представители более 200 российских и зарубежных компаний, занимающихся вопросами пожарной безопасности, сотрудники структур законодательной и исполнительной власти России и многие другие специалисты. Они объединятся для участия в 12-й международной специализированной выставке-форуме «Пожарная безопасность XXI века». Организатор – МВЦ «Крокус Экспо». Мероприятие нацелено на демонстрацию новейших достижений в предупреждении и тушении пожаров на природе и в городах, на всех видах транспорта, в местах добычи и транспортировки нефти и газа, в государственных учреждениях и частных фирмах, а также на пропаганду пожарной безопасности среди населения и защиту имущества граждан от преступных посягательств.



### «Дентал Экспо»

Международная выставка технологий, оборудования и материалов для стоматологии «Дентал Экспо-2013» пройдет с 16 по 19 сентября в рамках 34-го Московского международного стоматологического форума. Организатор выставки – компания ДЕ-5. Научная программа форума обширна: III Российско-европейский конгресс по детской стоматологии совместно с EAPD (Европейская академия детской стоматологии), III Национальный фестиваль имплантологии, посвященный 20-летию Российской Ассоциации стоматологической имплантологии, насыщенная программа Стоматологической ассоциации России, мастер-классы, семинары по обучению на стендах и многое другое.



### «Очковая оптика»

12-я международная специализированная выставка «Очковая оптика» состоится 23–25 сентября. Организатор выставки, МВЦ «Крокус Экспо», предоставит современный выставочный комплекс для демонстрации корректирующей и солнцезащитной оптики, офтальмологического и оптометрического оборудования, оправ для очков, очковых и контактных линз. В выставке примут участие ведущие компании оптической индустрии из многих регионов России и зарубежных стран.

### Lingerie-Expo

С 3 по 6 сентября 2013 г. в МВЦ «Крокус Экспо» во второй раз пройдет единственная в России специализированная международная выставка нижнего белья, пляжной моды и чулочных изделий Lingerie-Expo. Организатором выступит выставочная компания МВК в составе Группы компаний ITE. Lingerie-Expo призвана стать для профессионалов основным бизнес-мероприятием и площадкой для делового общения в этом сегменте легкой промышленности.

### HouseHold Expo

Компания «МОККА Экспо Групп» в очередной раз проведет этой осенью международную специализированную выставку посуды, подарков, хозяйственных товаров и товаров для дома HouseHold Expo-2013. Мероприятие продлится 4 дня – с 17 по 20 сентября. HouseHold Expo – выставка нового формата, действующая бизнес-площадка, которая позволяет разработать качественно новые концепции и технологии совместной работы производителей и закупщиков. Посетители выставки – дистрибьюторы России и стран ближнего зарубежья, представители федеральных и региональных оптовых и оптово-розничных торговых сетей, магазинов и отдельных торговых точек, а также владельцы и управляющие ресторанов, отелей, домов отдыха, турбаз, санаториев.

# день за днем



## «Пир – Индустрия гостеприимства»

16-я международная выставка «Пир – Индустрия гостеприимства» (организатор компания «ПИР Групп») пройдет в Москве с 1 по 4 октября. Выставка соберет рестораторов, шеф-поваров, кондитеров, поставщиков и инвесторов индустрии гостеприимства. Обширная экспозиция охватит все сегменты рынка: более 850 компаний из России и других стран продемонстрируют новинки профессионального оборудования, продуктов питания и напитков, посуды, мебели, текстиля, представят наиболее интересные проекты в сфере услуг для ресторанов, отелей и других предприятий сферы услуг. Тема выставки и деловой программы этого года – русская кухня, которая является особой культурной ценностью России.

## «Охота. Рыбалка. Отдых. Осень»

Осенняя выставка «Охота. Рыбалка. Отдых. Осень» пройдет с 19 по 22 сентября. Многолетний проект МВЦ «Крокус Экспо» откроет двери для посетителей в 15-й раз. В экспозиции выставки, которая развернется на территории почти в 12 тыс. кв. м, примут участие более 300 компаний из 20 регионов России и их зарубежные коллеги. Выставка традиционно объединяет ведущих производителей товаров и услуг в области охотничьего, рыболовного и туристического снаряжения, специального оборудования, технических и транспортных средств. Все представленные экспонаты будут распределены между пятью тематическими разделами: «Охота», «Рыбалка», «Техника», «Отдых и туризм», «Здоровье нации».



## «Отдых/Leisure»

Компания «Евроэкспо» проведет этой осенью Московскую неделю профессионалов турбизнеса (MATIW). В рамках этого события с 17 по 20 сентября в МВЦ «Крокус Экспо» пройдут 19-я международная туристская выставка «Отдых/Leisure», 9-я международная выставка и конференция по деловому туризму и корпоративным мероприятиям Mibexpro Russia и 8-я международная выставка эксклюзивного туризма Luxury Leisure. Основные темы экспозиции: отдых, туризм, лечение, spa, гостиничный сервис и сопутствующие услуги. В деловой программе предусмотрены международные образовательные конференции, семинары и «круглые столы».

## ITFM

Международная промышленная выставка ITFM – это беспрецедентное событие, объединяющее несколько тематических проектов всемирно известной Ганноверской промышленной ярмарки. В этом году международная промышленная выставка ITFM-2013 пройдет с 24 по 27 сентября. Организатор – выставочная компания ITE. Выставка ITFM включает четыре основных раздела: «CeMAT Russia/Интралогистика», «MDA Russia/Гидравлика. Пневматика. Приводы», «Industrial Automation Russia/Промышленная автоматизация» и «Surface Technology Russia/Промышленная обработка поверхностей». В рамках ITFM-2013 состоится российско-германский промышленный форум. В дополнение к этому планируется проведение конференций, «круглых столов», а также сетевых мероприятий для межотраслевого обмена различными ноу-хау.

## Heimtextil Russia

Международная выставка Heimtextil Russia уже давно является лидирующим событием в сфере домашнего текстиля и тканей для оформления интерьеров. Выставка Heimtextil Russia-2013 пройдет с 25 по 27 сентября. Организатор – компания «Мессе Франкфурт РУС». Одновременно с Heimtextil Russia пройдет международная выставка рольставен, ворот, дверей, окон и солнцезащитных конструкций R+T Russia-2013 (организатор – компания Business Media Russia).

# ГОНКА ЗА

В 2020 г. состоится очередная Всемирная универсальная выставка ЭКСПО. Дата известна. Время – тоже, с мая по ноябрь. Место проведения – пока нет. Решение будет принято в ноябре 2013 г. в Париже на сессии Генеральной ассамблеи Международного бюро выставок.

Кому доверить проведение очередного смотра всемирных достижений человечества, решит голосование стран-участниц Международного бюро выставок (МБВ), их 166.

Россия предложила провести ЭКСПО-2020 в Екатеринбурге. У этого города на границе Европы и Азии, четвертого по величине России, крупного промышленного центра, серьезные конкуренты. Первоначально в гонку за ЭКСПО вступили пять претендентов, наряду с Россией это Дубай (ОАЭ), Измир (Турция), Сан-Паулу (Бразилия), Аюттхая (Таиланд). Последний, правда, сошел с дистанции, не дойдя до конца, – как сообщили в Секретариате МБВ, заявка Таиланда снята. По итогам визита в эту страну оценочная комиссия сочла, что правительство Таиланда не дает необходимых гарантий, обеспечивающих успешное проведение выставки в 2020 г.

Каждое из государств подготовило свои заявки, предложило свои темы-девизы, под которыми должна пройти ЭКСПО.

## РОССИЯ

Екатеринбург как город-претендент предложил тему для ЭКСПО – «Глобальный разум: человечество в едином диалоге».

Организовать ЭКСПО престижно, но непросто. Необходимо иметь

достаточное количество хорошего качества гостиниц, чтобы разместить гостей, дороги, по которым можно туда доехать, крупный международный аэропорт и т.д. Достаточно сказать, что ЭКСПО-2010 в Шанхае посетили более 70 млн чел. Гостиницы, такси, общественное питание, банки, сфера услуг, туалеты наконец – готова ли столица Урала справиться с таким наплывом людей? Известно, что город направляет значительные финансовые ресурсы на развитие инфраструктуры. Утверждена и реализуется стратегия его долгосрочного развития и обустройства.

Под возведение объектов Всемирной выставки Екатеринбург выделит более 500 га



# ЭКСПО

земли, таким образом, по масштабу ЭКСПО–2020 будет уступать только ЭКСПО–2010 в Шанхае. Главной площадкой станет новый выставочный павильон площадью 200 тыс. кв. м.

Россия уделяет большое внимание прохождению своей заявки. В марте в Екатеринбурге с инспекционным визитом побывал генеральный секретарь МБВ Висенте Лоссерталес. По его словам, он остался доволен увиденным. На него произвели впечатление инвестиции, которые делаются в подготовку мероприятия.

В начале июня во время саммита Россия–ЕС, который состоялся в Екатеринбурге, макет заявочного проекта города на право проведения ЭКСПО–2020 показали председателю Европейского совета Херману Ван Ромпею и председателю Европейской комиссии Жозе Мануэлу Баррозу.

А в середине июня в ход пустили «тяжелую артиллерию» – к членам 153-й Генеральной ассамблеи МБВ в Париже с видеопосланием на английском языке обратился сам Президент РФ Владимир Путин. Он напомнил о давнем и богатом опыте российского участия в движении ЭКСПО. «Мы приняли участие в самой первой Всемирной промышленной выставке в Лондоне в 1851 г., а на выставке в Париже в 1900 г. наш павильон получил Большую золотую медаль и Гран-при. При этом Россия ни разу не принимала ЭКСПО. Думаю, пришло время восполнить этот пробел», – цитирует главу государства агентство «Интерфакс». По словам президента, Екатеринбург является одним из наиболее динамичных и перспективных городов нашей страны. «Готовы оказать полномасштабную государственную поддержку организационному комитету ЭКСПО. Мы гарантируем, что выставка получит статус приоритетного национального проекта, – заверил Путин делегатов ассамблеи. – Мы построим в Екатеринбурге огромный современный выставочный комплекс “Экспо-парк”, который за время проведения выставки смогут посетить 30 млн человек. На его сооружение планируем выделить все необходимые средства. Уверен, что сможем достойно принять гостей из 150 государств мира».

По требованию МБВ основным элементом всех презентаций являются видеофильмы, демонстрирующие возможности городов-кандидатов. Центральным элементом российской презентации стал блок, посвященный государственной поддержке заявки.

**Екатеринбург основан в 1723 г.,  
находится в центре Евразийского  
материка, на границе Европы и Азии.  
Расстояние до Москвы – 1667 км.  
Население – 1,4 млн чел.**



## МЕЖДУНАРОДНОЕ БЮРО ВЫСТАВОК

Международная межправительственная организация, которая отвечает за устройство всемирных и специализированных выставок ЭКСПО, контролирует процедуру, сроки и отбор заявок стран-претендентов. Штаб-квартира находится в Париже. Международное бюро выставок учреждено международной Конвенцией, подписанной в 1928 г. в Париже и установившей права и обязанности организаторов и участников выставок. Членами МБВ являются правительства стран, подписавших Конвенцию.





**ДУБАЙ** – крупнейший город ОАЭ с населением 2,3 млн чел., важнейший торговый, финансовый и туристический центр Ближнего Востока. По темпам развития город сравнивают с Шанхаем. До 1940-х гг. Дубай был небольшим поселением, жители которого занимались ловлей жемчуга. С началом добычи нефти в 1950-х гг. жизнь эмирата коренным образом изменилась.



**САН-ПАУЛУ** – город на юго-востоке Бразилии, в 70 км от Атлантического океана. С населением в 11,3 млн чел. является 9-м по величине городом планеты и самым населенным в Западном полушарии (с пригородами – 20 млн чел.). Он гордится своим «космополитичным» населением: здесь проживают представители более 70 различных этнических и религиозных групп.

## ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ

Одним из серьезнейших конкурентов Екатеринбурга станет Дубай, предложивший девиз «Объединяя разум, создавая будущее». Заявители так объясняют смысл девиза: сегодняшний мир в огромной степени взаимосвязан и взаимозависим. Это требует обновленного взгляда на прогресс и развитие, ключом к которым являются общие взгляды и разделяемые всеми ценности. Разум отдельного человека, страны или общества уникален и ценен. Только объединяясь, работая совместно, можно достичь реального движения вперед.

Если голосование отдаст победу Дубаю, это будет первая выставка ЭКСПО в регионе Ближнего и Среднего Востока, Северной Африки и Южной Азии.

В качестве места проведения ЭКСПО Дубай предложил Торговый центр Джебель Али – это 438 га в юго-западной части эмирата. Он находится на одинаковом расстоянии как от г. Дубай, так и от Абу-Даби, расположен рядом с новым международным аэропортом и в непосредственной близости от морского порта Джебель Али, третьего по величине в мире.

Обслуживание такого крупного международного события, как ЭКСПО, не представит для Дубая серьезных сложностей. Его международный аэропорт в 2012 г. принял 51 млн пассажиров от 150 международных авиалиний. К 2015 г., по прогнозам, этот аэропорт станет крупнейшим в мире. Гостиничная инфраструктура также прекрасно развита: в маленьком эмирате 80 тыс. номеров высокого качества.

Тема, предложенная Дубаем, подразделяется на три раздела:

«Устойчивость: умные источники энергии и воды». Подразумевается жизненная необходимость внедрения инновационных методов производства, транспортировки и потребления энергоносителей и воды.

«Мобильность: новые системы логистики и транспортировки». Именно они и обеспечивают взаимосвязь между людьми, товарами и услугами по всему миру.

«Возможности: новые пути экономического развития». Необходимо понимать, какими преимуществами обладают разные страны и компании. Только совместными усилиями можно достигнуть общей ответственности перед лицом экологических и демографических перемен, которые ждут наш мир».

В 2021 г. ОАЭ будут праздновать свое 50-летие. Это одно из самых молодых государств на планете, которое за полвека достигло небывалых успехов. Здесь также и самое молодое население – более 50% жителей еще не достигли 20 лет.

## БРАЗИЛИЯ

Сильным конкурентом является и бразильский Сан-Паулу. Для ЭКСПО Бразилия предложила тему: «Сила разнообразия. Гармония для роста». Как считают претенденты, эта тема отвечает духу любви, терпимости и щедрости, которые питают бразильскую культуру и историю. Город видит ЭКСПО–2020 как дополнительную возможность для привлечения внимания мирового сообщества к Бразилии и превращения ее в крупнейший гуманитарный и торговый перекресток на континенте.

ЭКСПО позволит показать особенность, индивидуальность Бразилии и Сан-Паулу и, вместе с тем, всю сложность, многовариантность и разнообразие культуры, этнического состава, образовательных и научных институтов, бизнес-сообщества страны и города, которые здесь гармонично сосуществуют.

Территория ЭКСПО займет площадь более 5 млн кв. м, это в 4 раза больше, чем крупнейший в городе выставочный центр Anhembi.

В настоящее время в Сан-Паулу уже проходит 75% всех торговых выставок Бразилии, он занимает 12-е место в мире по количеству проводимых международных событий.

Планируется, что на территории ЭКСПО разместится конгресс-центр, экспозиционные площадки, шопинг-молл, отели, предприятия услуг. Территория находится рядом с крупными транспортными магистралями, в непосредственной близости от кольцевой автодороги. Кроме того, специально для обслуживания ЭКСПО планируется построить новую ветку метро и открыть новую станцию.

Предполагается, что ЭКСПО посетят более 40 млн бразильцев и 18 млн иностранных туристов.

## ТУРЦИЯ

Турецкий Измир твердо решил взять реванш в гонке за ЭКСПО. Он участвует в ней уже не первый раз: подав заявку на проведение универсальной выставки в 2015 г., Измир лишь чуть-чуть уступил итальянскому Милану.

Тема, предложенная Турцией – «Новые пути улучшения мира: здоровье для всех», – не ограничена только физическим и моральным благополучием человека, но также включает среду проживания в самом широком смысле этого слова. Здоровье – это универсальная и всеобъемлющая тема. Начиная с пищи, которую мы едим, с воздуха, которым мы дышим, заканчивая взаимоотношениями, которые мы выстраиваем с окружающими, – все это так или иначе влияет на наше здоровье. Эта тема актуальна для всех стран мира.

Решение задач современного здравоохранения требует определенной координации действий и сотрудничества между заинтересованными сторонами. В отличие от различных конференций по здравоохранению, цель EXPO–2020 – показать не только будущее здравоохранения, но и возможность внедрения инновационных идей.

**Ирина МУРАВЬЕВА**

**ИЗМИР** – один из древнейших городов Средиземноморья. Население – 2,7 млн чел. Это третий по численности город Турции и второй по величине порт после Стамбула. Измир (Смирна) – один из городов, претендующих на право называться родной Гомера.



## ЯХТ-КЛУБ, РЕСТОРАН SHORE HOUSE В КРОКУС СИТИ

Развлечения летом:

- уютная терраса;
- открытый пирс с зонтиками;
- бассейны с раздевалками и летним баром;
- любительское мини-футбольное поле;
- прокат яхт и катеров;
- пляжные вечеринки и многое другое.

В меню ресторана представлена смешанная кухня: азербайджанская (тандыр, кебаб-меню, плов, свежая рыба), европейская и японская (суши, роллы). Также имеется обширное кальянное меню. Детская комната по выходным с клоунами.

По выходным дням представлено детское меню, работает детская комната с аниматорами.

Ресторан Shore House, тел.: +7 (495) 727-26-78.

Адрес: Крокус Сити, пересечение 66 км МКАД и Волоколамского шоссе.



# ЦВЕТОЧНЫЙ МИР

Международная выставка цветов, растений, техники и технологий для цветоводства и ландшафтного дизайна «ЦветыЭкспо-2013» пройдет с 9 по 11 сентября 2013 г. в МВЦ «Крокус Экспо».

Важнейшее профессиональное событие года соберет ведущих специалистов отрасли, чья деятельность связана с цветами, цветочным бизнесом, декоративным садоводством, флористикой и ландшафтным дизайном. В выставке примут участие около 500 компаний из 25 стран. Организатор проекта – выставочная компания «ГринЭкспо».

В экспозиции широко будут представлены срезанные и горшечные цветы, посадочный материал российских и европейских питомников, оборудование и технические разработки для тепличных комплексов и садовых центров, селекционные новинки, товары для ландшафтного дизайна и флористики.

Самые обширные и красочные национальные стенды оформят главные поставщики цветочной продукции на российский рынок – Голландия, Эквадор, Колумбия. Национальные экспозиции организуют также Польша, Тайвань, Франция и Дания. Высококачественную продукцию продемонстрируют поставщики цветов из Израиля, Кении и США. Впервые цветочную продукцию в России представляют компании из Португалии и Японии.

«ЦветыЭкспо», и это особенность выставки, – главная площадка, где широко представлены российские производители из различных регионов страны. В их числе ведущие предприятия цветоводства «Розовый сад», «Чеховский сад», «Подосинки»,

«Зеленый дом», «Московский», «Белая дача», «Галантус», «Северная мечта», «Юг-Агро», «Бутон Плюс». Среди участников экспозиции будут также крупнейшие операторы российского цветочного рынка – «Бизнес Букет», «7 Цветов», «Азалия», «Форэвер», «Мосцветторг», «Мэйфлор», «Флорекс».

В рамках деловой программы участники обсудят актуальные проблемы развития российского рынка цветов, который динамично развивается и привлекает инвесторов из разных стран. По импорту срезанных цветов Россия занимает шестое место после США, Германии, Голландии, Великобритании, Франции. Объем поставок в 2012 г. составил более 4,0 млрд долл.

В рамках выставки пройдет 14-й чемпионат по флористике «Russian Cup-2013», который организует Национальная гильдия флористов России. В нем участвуют 20 лучших флористов из Австрии, Бельгии, Голландии, Италии. В день российской флористики выступит чемпионка России и победительница чемпионата Европы 2011 г. Наталья Жижко.

Экспозиция разместится в двух залах МВЦ «Крокус Экспо» и займет 15 тыс. кв. м. Сформировавшийся имидж выставки как платформы для успешной реализации коммерческих планов участников и деловой площадки для профессионального общения позволяет рассчитывать на успех проекта.







# Достойные решения для вашего дома

МЕБЕЛЬ | САНТЕХНИКА | СВЕТ | ПРЕДМЕТЫ ДЕКОРА | ОРАНЖЕРЕЯ



Узнавайте об акциях  
и новостях первыми!

+7 (495) 727-17-17  
[www.tvoydom-news.ru](http://www.tvoydom-news.ru)

**ТВОЙ  
ДОМ**

всё лучшее в нём

**24 и 66**  
КМ МКАД



# ПОДАРОКИ СО ВСЕГО

Какое удовольствие «споткнуться» взглядом о старую безделушку и вспомнить: ведь мы привезли ее из путешествия. А этот магнитик на холодильник подарили друзья, вернувшиеся с края света. Личные, деловые, нужные и ненужные, копеечные и сверхценные подарки и сувениры – это целый мир взаимоотношений, воспоминаний, увлечений.



Что подарить на Новый год и день рождения? Что привезти друзьям и коллегам из путешествия? Что уместно подарить шефу на юбилей и как ненавязчиво напомнить о себе партнерам по бизнесу? Покупка подарков и сувениров – это всегда мучительный выбор и неуверенность. У проблемы есть решение – это международная специализированная выставка индустрии рекламных сувениров, подарков, предметов для продвижения бизнеса «IPSA Рекламные сувениры», которая является ведущей в российской индустрии рекламных сувениров и крупнейшей подобной выставкой в Восточной Европе.

Календари, авторучки, магниты на холодильники, бокалы, рюмки и пепельницы, часы и драгоценности – мир подарков и сувениров неисчерпаем, как сама жизнь. Как и когда они вошли в моду и стали непременным атрибутом делового и личного общения? У многих из этих вещей своя, интересная, история.

## КРЕАТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ

Первым рекламным сувениром считается календарь, который в 1845 г. некий американский предприниматель подарил нескольким своим клиентам. Но это был не просто календарь – на обратной стороне сообразительный бизнесмен указал свои данные и как с ним связаться. А вот это, говоря современным языком, уже был креативный прорыв. Прием оказался настолько эффективным, что вскоре и другие компании последовали его примеру. Вскоре подобные рекламные подарки буквально наводнили рынок, причем использовались уже не только календари, но и ручки, записные книжки с фирменной символикой, а также другие, иной раз не совсем обычные, вещи, например попоны для лошадей и щупы для измерения остатка бензина в топливном баке. В начале XX в. рекламные сувениры завоевали мир, в том числе и Россию.

Казалось бы, такой милый обычай – посылать друг другу поздравительные открытки – существовал всегда. Оказывается, нет. Рождественской открытке всего 160 лет. Впервые ее создал Джон Кэлкотт Хорсли в 1843 г., в Лондоне, по просьбе своего друга, сэра Генри Коула. Генри Коул был богатым английским промышленником, не чуждым инновационным идеям того времени. Именно ему пришла в голову идея разри-

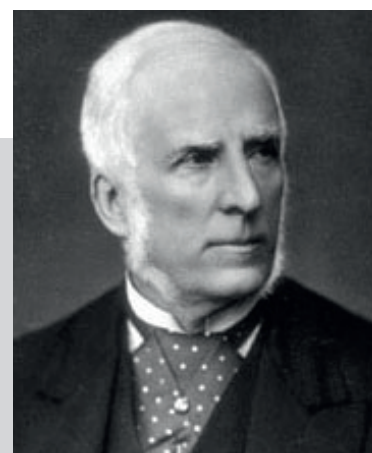
**Выставка «IPSA Рекламные сувениры. Осень» состоится 10–12 сентября 2013 г. в МВЦ «Крокус Экспо» в павильоне 2.**



# СВЕТА

совать пасторальными сценами кусочек картона, напечатать некоторое количество таких картонок и разослать своим друзьям и партнерам с пожеланием счастливого Рождества. Идея оказалась чрезвычайно плодотворной. Первая партия в 1 тыс. открыток по 1 шиллингу разошлась мгновенно. Одновременно была решена и другая задача. Сэр Генри Коул занимался модернизацией английской почтовой системы. И его разрисованные картонки стали прекрасным средством резко повысить продажи почтовых марок стоимостью в 1 пенни – до того они не находили спроса.

Поначалу на английских почтовых открытках крайне редко можно было увидеть зимние пейзажи или религиозные сцены – чаще всего это были цветочные композиции, напоминавшие о приближении весны, иногда – изображения детей и животных. Только в 1873 г. компания Prang and Mayer, делавшая литографии, начала создавать особые, поздравительные, открытки с соответствующими сюжетами. В 1874 г. первая партия таких открыток была отправлена за океан, в Америку, где они получили огромное распространение и гигантский рынок сбыта. Популярность открыток была такова, что настоящие английские открытки стали подделывать, а владелец фирмы Луи Пранг, которого называли «отцом американских рождественских открыток», был вытеснен с рынка.



Первые поздравительные открытки появились всего полтора века назад – их создал британский художник Джон Кэлкотт Хорсли в 1843 г. по просьбе своего друга сэра Генри Коула. Первая партия в 1 тыс. открыток по 1 шиллингу разошлась мгновенно.

## ПОДАРИ РУЧКУ – НЕ ОШИБЕШЬСЯ

Самый нейтральный и всегда полезный сувенир – это ручка. Можно выбрать дорогостоящую за сотни долларов, а можно – простенькую BIC. Она, кстати, не так проста, как кажется. Нет, пожалуй, в цивилизованном мире человека, который ни разу в жизни не писал ручкой BIC, которую делает этот всемирно известный производитель канцелярских товаров из Франции. Но честь изобретения шариковой ручки принадлежит вовсе не французам, а братьям-венграм Ласло и Георгу Биро, которые запатентовали свое изобретение в 40-х гг. прошлого века. Марсель Бик купил в 1950 г. права на изобретение и сделал этот вид ручек всемирно популярным. Первая шариковая ручка компании BIC Cristal появилась в 1950 г., и сегодня это экспонат Музея современного искусства в Нью-Йорке. Главным достоинством BIC Cristal была ее низкая цена. Именно она определила популярность новинки, которой понадобилось всего несколько лет для того, чтобы покорить всю Европу, а потом и весь мир.

Но у популярности есть и обратная сторона – ручку BIC стали нещадно подделывать, а подделки, естественно, продавать еще дешевле оригинала. Настоящую BIC от пиратской можно отличить по маленькой дырочке на колпачке. «Зачем вы делаете эту ненужную дырочку, ведь она не несет никакой функциональной нагрузки? Это дополнительная технологическая операция, которая удорожает производство», – спросили у одного из руководителей BIC. «Колпачок маленький, – ответил тот. – Его может взять в рот ребенок и подавиться. Дырочка пропускает воздух и позволит ему продержаться до приезда врачей». Пираты, естественно, о таких вещах не думают.

## МАГНИТНЫЕ БУРИ

Самый, пожалуй, популярный сувенир последних лет – магнетики на холодильник. Красивый, дешевый и не занимает много места. Но далеко не все в восторге от этой вещицы. Кое-кто считает их худшим изобретением человечества, способным испортить творение любого, даже самого талантливого, дизайнера интерьеров. Тем не менее магнетики любят, с удовольствием их покупают и дарят.

Первый патент на магнетики получил в начале 1970-х Уильям Циммерман из Сент-Луиса, шт. Миссури. Его идея состояла не в том, чтобы увесить весь холодильник красивыми картинками из дальних стран. Изначально они предназначались не для декорирования бытовой техники, а для маскировки царапин и прочих повреждений. Ведь холодильник – вещь дорогая, и покупать новый из-за неэстетичных царапин и сколов невыгодно. Предшественниками магнитов, использовавшимися для маскировки изъянов, были переводные картинки-наклейки. Но они имели ряд недостатков: наклеить их можно было всего один раз, нельзя переместить на другое место, убрать. Магнит служит долго, не портит поверхность, не стирается.

Ирина МУРАВЬЕВА



**Выставка «IPSA Рекламные сувениры. Осень-2013»** является открытой специализированной выставкой, посвященной деловым подаркам, бизнес-сувенирам и другой продукции, предназначенной для продвижения на рынке корпоративных клиентов. Организатор – ООО «ИПСА Рекламные сувениры» приглашает к участию в выставке все категории поставщиков рекламно-сувенирной продукции: канцелярские компании, типографии, производителей календарей и ежедневников, конфет, других кондитерских изделий, турагентства (корпоративный туризм) и пр. Почти все участники отмечают, что выставка чрезвычайно эффективна и что здесь практически не бывает «пустых» переговоров.



Первая шариковая ручка фирмы BIC находится в Музее современного искусства в Нью-Йорке.



Крупнейшая коллекция магнитов на холодильник принадлежит Луизе Дж. Гринфарб из Хендерсона, близ Лас-Вегаса в штате Невада. Она была внесена в Мировую книгу рекордов Гиннеса за 1997 г. как обладательница 19,3 тыс. магнитов. Согласно британской «Книге альтернативных расчетов», количество магнитов Луизы позже перевалило за отметку в 30 тыс. Более 7 тыс. её магнитов представлены на выставке в Лас-Вегасском музее Гиннеса.



# ОБЪЕДИНЕНИЕ ЛИДИРУЮЩИХ ВЫСТАВОК КАНЦЕЛЯРСКИХ И ОФИСНЫХ ТОВАРОВ НА РЫНКЕ РОССИИ

Выставки «Скрепка Экспо» и Paperworld Russia впервые будут проходить совместно на площадке выставки «Скрепка Экспо». Объединенный проект под названием «Skrepka Expo powered by Paperworld» состоится в МВЦ «Крокус Экспо» с 11 по 13 марта 2014 г.

ООО «Скрепка Экспо Проект» и компания «Мессе Франкфурт» при поддержке Ассоциации производителей и поставщиков канцелярских и офисных товаров России (АПКОР) объявили об установлении сотрудничества в проведении выставки канцелярских и офисных товаров на российском рынке. Стороны договорились о совместной работе в организации выставок «Скрепка Экспо» и Paperworld Russia на единой площадке в МВЦ «Крокус Экспо». Новый проект получил название «Skrepka Expo powered by Paperworld».

«Объединившись с выставкой “Скрепка Экспо”, мы надеемся еще больше укрепить наши позиции

в России. В 2011 г. мы впервые организовали здесь выставку Paperworld Russia. Теперь мы поддерживаем «Скрепка Экспо» – выставку для производителей и дистрибьюторов канцелярских товаров и расходных материалов. Только объединив усилия, мы можем предложить так необходимую российскому рынку профессиональную деловую площадку с доступом ко всем крупным международным компаниям-производителям и дистрибьюторам канцелярских товаров», – говорит Штефан Курцавский, старший вице-президент «Мессе Франкфурт».

«С тех пор как в 2003 г. состоялась первая канцелярская выставка «Скрепка Экспо», нашей основной



 **СКРЕПКАЭКСПО**  
**СКРЕПКАЕХРО**

**XIX** МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ  
ВЫСТАВКА **КАНЦЕЛЯРСКИХ И ОФИСНЫХ ТОВАРОВ**  
«СКРЕПКА ЭКСПО. ОСЕНЬ 2013»

**ОФИСНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

**Приглашение**

МВЦ «КРОКУС ЭКСПО», ПАВИЛЬОН №2, ЗАЛ №9 (2 ЭТАЖ)

**10 – 12 СЕНТЯБРЯ 2013**

Головной офис:  
+7 (495) 648-91-38 | +7 (495) 789-93-80

expo@apkor.ru | www.skrepkaexpo.ru  
skype: skrepkaexpo

 **АПКОР**



 **КРОКУС ЭКСПО**



целью всегда было создание мощной коммуникационной платформы на рынке канцелярских товаров России с целью налаживания связей между всеми его участниками. Выставка «Скрепка Экспо» отвечает профессиональным потребностям как производителей, так и дистрибьюторов канцелярского и офисного рынков. Объединение усилий с одной из крупнейших в мире выставочных компаний – немецкой «Мессе Франкфурт» не только укрепит позиции «Скрепка Экспо» на российском рынке, но и позволит ей стать ведущей канцелярской выставкой в Средней Азии и Восточной Европе», – пояснил Леонид Спиридонов, директор выставочного комитета Международной специализированной выставки канцелярских и офисных товаров «Скрепка Экспо», генеральный директор выставочной компании ООО «Скрепка Экспо Проект».

**Международная специализированная выставка канцелярских и офисных товаров «Скрепка**

**Экспо»** – ведущая канцелярская выставка и крупнейшая b2b-площадка в России для специалистов отрасли канцелярской продукции, школьного ассортимента, материалов для хобби и творчества, товаров для офиса, сувенирной продукции, расходных материалов для офисной техники и т.п. Целевая аудитория выставки продолжает расширяться и в совокупности составляет более 11 тыс. профессионалов отрасли. Площадь экспозиции превышает 12 тыс. кв. м, на которой представлены большинство ведущих производителей и поставщиков из России и других стран. На выставке демонстрируются новинки продукции, инновации и последние разработки отрасли. Организаторы экспозиции создают прекрасные условия для проведения переговоров поставщиков и закупщиков, презентаций, получения необходимой информации и обмена опытом.

**Paperworld** является ведущей международной выставкой бумажной продукции, канцелярских и офисных товаров. Первая выставка состоялась во Франкфурте-на-Майне, затем бренд Paperworld получил мировую известность, и под этим именем стали проводиться выставки еще в четырех крупных городах – в Дубае, Гонконге, Москве и Шанхае. Выставки предлагают экспонентам и посетителям оптимальную площадку для установления деловых контактов в разных странах и регионах, предоставляя участникам первоклассный сервис «Мессе Франкфурт» и высокие стандарты бренда Paperworld.

**Международная выставка бумажной продукции, канцелярских и офисных товаров Paperworld Russia** проводится ежегодно с 2011 г.

**САЙТЫ ВЫСТАВОК:**

- «Скрепка Экспо»: [www.skrepkaexpo.ru](http://www.skrepkaexpo.ru)
- Paperworld: [www.paperworld.messefrankfurt.ru](http://www.paperworld.messefrankfurt.ru)
- Paperworld Russia: [www.paperworld.messefrankfurt.ru](http://www.paperworld.messefrankfurt.ru)



**ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:**

- Канцелярские товары
- Бумага и бумажно-беловые товары
- Школьно-письменные принадлежности
- Офисная техника
- Сувенирная и представительская продукция
- Корпоративные услуги
- Товары для творчества
- Подарки и праздничная продукция
- Новогодняя продукция

**СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАЗДЕЛЫ:**

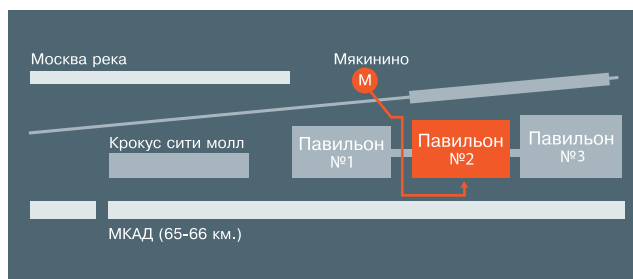
**ТВОРЧЕСКИЙ ПРОЕКТ CREATIVE-SHOW-ROOM**

**РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ  
ДЛЯ ОФИСНОЙ ТЕХНИКИ**

**ГАРАНТИИ**

**ДЛЯ НОВЫХ ЭКСПОНЕНТОВ**

**NEW**



**Время работы:** 10 и 11 сентября с 10.00 до 18.00  
12 сентября с 10.00 до 17.00

**Информационная поддержка:**

Генеральный информационный партнёр:

**СЕГМЕНТ**

Официальный медиа-партнёр:

**office file**

Официальный медиа-партнёр:

**office mart**

[www.kanoboz.ru](http://www.kanoboz.ru)

**ПРИГЛАШАЕМ ПОСЕТИТЬ  
XX ЮБИЛЕЙНУЮ ВЫСТАВКУ  
«СКРЕПКА ЭКСПО»  
10-12 сентября 2014**

**ВХОД ПО ДАННОМУ БИЛЕТУ ДЕЙСТВИТЕЛЕН**

# ОТЕЛЬ «ГОСТИНЫЙ ДОМ»: ЛУЧШЕ, ЧЕМ В ГОСТЯХ



В среднем и бюджетном сегменте современного гостиничного рынка не так много качественных предложений, как хотелось бы гостям столицы. Отель «Гостиный дом» ориентирован на то, чтобы каждый клиент, вне зависимости от материальных возможностей, чувствовал себя максимально комфортно. Безупречный сервис, внимательное отношение персонала, доброжелательная и комфортная атмосфера гарантированы каждому, кто переступит порог этого отеля. А постоянным клиентам предлагается программа «Почетный гость», которая позволяет воспользоваться привилегиями и дополнительными скидками.

Для сотрудников отеля работа — это искреннее увлечение. Современная жизнь динамична: то, что еще вчера вполне устраивало клиентов, сегодня уже недостаточно. Поэтому необходимо постоянно быть в тонусе. Гости отеля видят, что у сотрудников горят глаза, добрые улыбки, чувствуют неподдельное участие. Персонал постоянно проходит обучение, повышает свою квалификацию.

Особое внимание в отеле уделяется безопасности — недаром он слышит одним из наиболее безопасных в городе. Не только сам отель, но и вся прилегающая территория с роскошным парком патрулируется полицией и находится под круглосуточным видеонаблюдением.

Отель «Гостиный дом» располагается в охраняемой зоне столицы. Тот, кто впервые приезжает в этот отель, как правило, приходит в восторг, оказавшись в живописном зеленом оазисе посреди шумного пыльного города. В тенистом парке можно прогуляться среди вековых деревьев, полюбоваться цветами на ухоженных клумбах, отдохнуть на удобных скамейках. А в центре этого

великолепия находится сам «Гостиный дом» — красивый двухэтажный особняк, напоминающий домики старой Москвы.

Специфика отеля еще и в том, что поблизости расположен международный выставочный комплекс «Крокус Экспо», а потому среди клиентов «Гостиного дома» много бизнесменов, привыкших ценить свое время. Между отелем и выставочным центром курсируют удобные автобусы. Прямо в «Гостином доме» можно организовать конференцию или провести переговоры — для этого созданы все условия. Гости могут воспользоваться современной оргтехникой и надежными сейфами для хранения документов. Доступ в Интернет — бесплатный и неограниченный.

Люди, предпочитающие тишину и уединение, или молодожены, мечтающие насладиться общением друг с другом, оценят комфортные номера с отдельным входом. Любители природы насладятся не только великолепным парком, но и с удовольствием посетят уникальный памятник природы Сходненский ковш, расположенный недалеко от «Гостиного до-

ма». Те, кто ценят интеллектуальный отдых, откроют для себя живописную усадьбу XIX в. «Братцево», находящуюся по соседству.

Гости отеля могут выбрать один из 53 комфортабельных номеров, выдержанных в современном европейском стиле, среди которых есть одноместные и двухместные, номера-студии и номера «люкс» (30 номеров оборудованы специально для некурящих). В каждом номере отеля есть сейф, телефон, телевизор, холодильник, санузел и душевая кабина. Все номера оборудованы замками с интеллектуальной защитой.

Забронировать номер можно через Интернет, а оплатить непосредственно при заселении.

Гости отдают должное и организации питания — в ресторане «Дворик» подают блюда русской и европейской кухни, за разнообразием которых следит искусный шеф-повар. Интерьер ресторана воссоздает атмосферу старой европейской сказки. Этому способствуют приглушенный свет, благородные цвета, классическое сочетание натурального дерева и камня. В ресторане можно организовать и веселый праздник, и респектабельную встречу с деловыми партнерами. Качество и свежесть продуктов, используемых в ресторане, находится под особым контролем персонала. Завтрак в ресторане «Дворик» включен в стоимость проживания.

Интернет: [www.gdom.ru](http://www.gdom.ru)

E-mail: [booking@gdom.ru](mailto:booking@gdom.ru)

Адрес: 125373, Москва,

ул. Василия Петушкова, дом 25

Тел: +7 (495) 948-98-10

## Я ЛЮБЛЮ СВОЮ

Для всех, кто относится к своему автомобилю, как к любимому хобби или просто интересуется всем, что связано с машинами, МВЦ «Крокус Экспо» устраивает настоящие праздники. В апреле здесь в прямом смысле отгудела выставка «Московское Тюнинг Шоу», а в августе состоится не менее грандиозное событие – выставка «Интеравто».



Случаются моменты, когда всё вокруг начинает казаться обыденным и однообразным, хочется перемен, хочется взять свою жизнь за грудки и хорошенечко встряхнуть. Один из способов – кардинально изменить внешность. Не свою – своего автомобиля.

Тюнинг – увлечение, которое стало весьма популярным у автолюбителей в связи с ростом автопарка в стране. И причин для этого много.

Во-первых, это не только способ украсить свою машину снаружи и поэкспериментировать с интерьером салона, но и возможность поиграть с техническими характеристиками машины. Можно усилить имеющиеся возможности или добавить новые, а можно и избавиться от каких-то штатных «косяков». Пределов для воплощения любых фантазий и задумок нет. Авторимейк терпит абсолютно всё, но, как и любое вмешательство в изначальный конструкторский замысел, чревато непредсказуемыми последствиями.

Тюнинг в России в основном сводится к одноразовой прокачке штатных характеристик автомобиля для повышения комфорта владельца или просто самовыражения. В западных странах тюнинг широко распространен прежде всего для обслуживания нужд автоспорта, который в нашей стране не имеет широкой популярности. Спортивное направление у нас существует в основном в рамках стрит-рэйсинга и дрифта. Именно эти «жокеи» и прокачивают своих «лошадок» по максимуму. Надо, правда, сказать, что по ряду причин в последнее время многие рэйсинг-клубы позакрывались и места ночных сборов рэйсеров опустели. Остались только самые стойкие одиночки–любители экстрима, которые не теряют интереса к своему увлечению, ведь для них спортивный тюнинг своего автомобиля – главное хобби.

Пик расцвета тюнинга в нашей стране наблюдался лет 5–7 назад. В последние годы спрос на различные пластиковые аксессуары к автомобилям начал снижаться. Очередной удар по этому рынку был нанесен повышением пошлин на импортные автоаксессуары. Эти изменения в российском таможенном законодательстве, направленные на поддержку отечественной промышленности, привели к увеличению цен на комплектующие автомобильного тюнинга. В результате крупные российские компании, работающие в этой сфере, пытаются диверсифицировать свой бизнес, а мелкие прекращают свой бизнес.

В последние 3 года, по оценке экспертов, спрос на тюнинг падал ежегодно на 10–15%. Тем не менее автомобильный тюнинг наверняка продолжит свое существование. Это связано как с ростом парка новых автомашин, так и с активным формированием вторичного автопарка, который может дать новый толчок для развития данного рынка. Нельзя списывать со счетов и то,

**За 5 лет «Московское Тюнинг Шоу» стало ведущей выставкой для всех специалистов сферы усовершенствования автомобилей и мотоциклов. Мероприятие из года в год имеет оглушительный успех у поклонников тюнинга и представителей прессы.**



# ЛОШАДКУ...



Крупнейшая в России специализированная выставка «Интеравто» займет площадь более 45 тыс. кв. м, в 1-м и 2-м павильонах МВЦ «Крокус Экспо», а также на открытых площадках.

что простые автолюбители тоже иногда с удовольствием балуются возможностями современной индустрии улучшения экстерьера машин.

В этом отношении «Московское Тюнинг Шоу» – прекрасная возможность познакомиться с последними тенденциями в «украшательстве» автомобилей. Выставка несет аромат жженой резины и создает звенящую атмосферу бешеной скорости. Это словно другая реальность, где встречаются автомобили разных эпох, разных «весовых категорий», разного класса, разные по духу, но одинаково великолепные.

Крупные компании-производители всемирно известных брендов, художники, аэрографы, знающие толк в автомобильной моде, собрались в «Крокус Экспо», чтобы пробудить стремление к собственной индивидуальности у каждого автовладельца.

В рамках выставки прошел XVI чемпионат России по автозвуку. Победителей чемпионата оценили по следующим дисциплинам: качество звука, мультимедиа, EMMA-Art (European Mobile Media Association), EMMA Racing, EMMA Tuning и EMMA Retro. На стенде Autosecurity состоялся конкурс «Мисс Тюнинг Шоу-2013».

На выставке можно было найти всевозможные аксессуары для водителей, полюбоваться невероятными салонами иномарок, прокатиться на картингах, сделать прекрасные фотографии и зарядиться драйвовым настроением. МВЦ «Крокус Экспо», как всегда, подготовил мероприятие на высочайшем уровне.

Это не единственная выставка автомобильной тематики, которую проводит организатор. С 28 августа по 31 августа состоится другое, не менее грандиозное событие в автомобильной индустрии, имя которому «Интеравто».

Это крупнейшая в России автомобильная экспозиция, которая будет проходить уже в 9-й раз, специализирующаяся на демонстрации всего, что сопутствует и окружает жизнь наших автомобилей, – запчастей и комплек-



**Тюнинг автомобиля** — процесс доработки автомобиля для улучшения заводских характеристик (увеличение мощности и эффективности двигателя, повышение эффективности тормозов, улучшение подвески) или создание уникального стиля (изменение внешнего вида и отделки салона, установка качественной музыки и пр.). Тюнинг, как стремление улучшить автомобиль, объединяет большое количество энтузиастов по всему миру, для которых это – хобби или профессиональная деятельность. Тюнинг автомобиля, который готовится принять участие в какой-нибудь гоночной серии, обычно принято называть Рингтулом.



Тюнинг в России сводится к одноразовой прокачке характеристик автомобиля для повышения комфорта владельца или просто самовыражения.

тующих, инструмента и компонентов, автохимии и автозвука, тюнинга и аксессуаров, а также гаражного оборудования.

Основные задачи организаторов «Интеравто» – привлечение интеллектуального и инновационного потенциала в отрасль, а также поиск решений актуальных проблем в сфере российского рынка запчастей и комплектующих.

Экспозиция «Интеравто» традиционно формируется по направлениям специализации фирм-экспонентов. Главные из разделов: автоэлектроника, системы безопасности, автохимия, лаки-краски, масла, гаражное сервисное оборудование, автошины, автомобильные диски, автокомпоненты и запчасти.

В 2013 г. свои стенды представят более 480 экспонентов из 12 стран мира (в том числе из Германии, Италии, Кореи, Китая, Польши, Венгрии, США). В дни работы выставки пройдет целый ряд конференций и «круглых столов», состоится ежегодная торжественная церемония вручения премии «Автокомпонент года-2013», а также международной независимой профессиональной награды на рынке поставок и брендов автосервисного оборудования в РФ – «Золотой Ключ».

Проведение в «Крокус Экспо» таких масштабных и ярких проектов, как «Интеравто» и «Тюнинг Шоу», весьма важно в настоящее время, когда отрасль впервые начала проявлять признаки спада. Статистика показывает, что за первые 7 месяцев года в России продажи новых автомобилей в годовом исчислении сократились на 6%. Отчасти это связано с постепенным насыщением рынка в России, когда большинство людей, желавших приобрести новый автомобиль, уже сделали это. Еще одним фактором стал постепенный разгон инфляции на фоне отстающего от нее роста зарплат. В связи с общим спадом в экономике люди при выборе автомобиля отдают предпочтение подержанным машинам, которые стоят значительно дешевле.

ИРИНА КОНДРАШОВА

*Постоянным гостям и группам – скидка от 10%*



**www.seversiti.ru**

*Добро пожаловать в отель «СеверСити»!*

**51 номер:** от «Стандарта» до категории «Люкс»

К вашим услугам:

- конференц-зал на 30 мест
- салон красоты
- бильярд
- обслуживание номеров 24 часа
- кафе-бар
- прачечная
- круглосуточная охрана
- трансфер
- такси
- охраняемая парковка
- интернет Wi-Fi бесплатно



**Москва, ул. Паршина, 16, удобно расположен от МВЦ «Крокус Экспо»**  
Тел.: **+7 (495) 660-29-19**; e-mail: **reservation@seversiti.ru**

## Автосалоны

Выставка, организатор	Время проведения	Место проведения	Контакты
<b>SALON DES VEHICULES DE LOISIRS</b> SICVERL	28.09 – 6.10.13	Франция Париж	www.sicverl.fr; webmaster@syndicat-vehicules-loisirs.com тел. +33 (0)1 4337 8661; факс +33 (0)1 4535 0739
<b>NPA</b> National Parking Association	28.09 – 6.10.13	США Чикаго	www.npark.org; info@npark.org тел. +1 202 296 4336; факс +1 202 331 8523
<b>MOTORSHOW PORTO</b> Exponor	4–6.10.13	Португалия Порто	www.exponor.pt; info@exponor.pt тел. +351 22 998 1400; факс +351 22 995 7499
<b>XX ОЛДТАЙМЕР ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА</b> Олдтаймер	10–13.10.13	Россия Москва	www.oldtimer.ru; gallery@oldtimer.ru тел./факс +7 495 505 5330
<b>ECARTEC MUNICH</b> Munich Expo	15–17.10.13	Германия Мюнхен	www.munichexpo.de; robert.metzger@munichexpo.de тел. +49 (89) 32 29 910; факс +49 (89) 32 29 9119
<b>JOHANNESBURG INTERNATIONAL MOTOR SHOW</b> NAAMSA	16–27.10.13	ЮАР Йоханнесбург	www.naamsa.co.za; naamsa@iafrica.com тел. +27 (0) 12 323 2980; факс +27 (0)12 326 3232
<b>OSLO MOTOR SHOW</b> Norges Varemesse	25–27.10.13	Норвегия Лиллестром	www.messe.no; nv@messe.no тел. +47 6693 9100; факс +47 6693 9101
<b>ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ</b> Lenexpo	24–27.10.13	Россия Санкт-Петербург	www.lenexpo.ru; s.hansen@lenexpo.ru тел. +7 812 321 2876; факс +7 812 321 2876
<b>AAPEX</b> William T. Glasgow, Inc.	5–7.11.13	США Лас-Вегас	wtglasgow.com; brian@wtglasgow.com тел. +1 708 226 1300; факс +1 708 226 1310
<b>BURSA AUTOSHOW FAIR</b> Tuyap Fairs and Exhibitions Organization Inc.	5–10.11.13	Турция Бурса	www.tuyap.com.tr; sales@tuyap.com.tr тел. +90 212 867 1100; факс +90 212 886 9399
<b>CARAVANING BRNO</b> BVV	7–10.11.13	Чехия Брно	www.bvv.cz; info@bvv.cz тел. +420 541 151 111; факс +420 541 153 070
<b>CARAVAN BREMEN</b> Fachausstellungen Heckmann	8–10.11.13	Германия Бремен	www.heckmannmbh.de; info@fh.messe.de тел. +49 (0)511 990 950; факс +49 (0)511 990 9550
<b>MIDDLE EAST INTERNATIONAL MOTOR SHOW</b> Dubai World Trade Centre	9–13.11.13	ОАЭ Дубай	www.dwtc.com; info@dwtc.com тел. +971 (4) 332 1000; факс +971 (4) 3312173
<b>NASHVILLE INTERNATIONAL AUTO SHOW</b> Motor Trend Auto Shows, Inc.	15–17.11.13	США Нэшвилл	www.motortrendautoshow.com; lisa.gelb@primedia.com тел. +1 717 671 4300; факс +1 717 671 4303
<b>AUTO GUANGZHOU</b> CFTE Corp.	21–23.11.13	Китай Гуаньчжоу	www.fairwindow.com; marketing@fairwindow.com.cn тел. +86 20 8912 8183; факс +86 20 8912 8308 301
<b>INTERNATIONAL MOTOR SHOW</b> LuxExpo	22–24.11.13	Люксембург	www.luxexpo.lu; info@luxexpo.lu тел. +352 43 991; факс +352 43 99315
<b>MOTOR TREND INTERNATIONAL AUTO SHOW</b> Motor Trend Auto Shows, Inc.	29.11 – 1.12.13	США Лас-Вегас	www.motortrendautoshow.com; lisa.gelb@primedia.com тел. +1 717 671 4300; факс +1 717 671 4303
<b>ESSEN MOTOR SHOW</b> Messe Essen GmbH	30.11 – 8.12.13	Германия Эссен	www.messe-essen.de; info@messe-essen.de тел. +49 (0) 201 724 40; факс +49 (0)201 724 4248
<b>MOTOR SHOW BOLOGNA</b> Bologna Fiere	7–15.12.13	Италия Болонья	www.bolognafiere.it; bolognafiere@bolognafiere.it тел. +39 (0)5 1282 111; факс +39 (0)5 1282 332
<b>SIMS</b> Al Harithy Company for Exhibitions Ltd.	24–28.12.13	Саудовская Аравия Джидда	www.acexpos.com; international@acexpos.com тел. +44 (0)20 7223 3431; факс +44 (0)20 7228 4229
<b>BRUSSELS INTERNATIONAL MOTOR SHOW</b> Febiac	10–19.01.14	Бельгия Брюссель	www.febiac.be; info@febiac.be тел. +32 (0)2 778 6400; факс +32 (0)2 762 8171
<b>SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE DE MONTREAL</b> CCAM	16–25.01.14	Канада Монреаль	www.ccam.qc.ca; info@ccam.qc.ca тел. +1 514 331 6571; факс +1 514 331 2045
<b>NAIAS</b> John Bailey & Associates	13–26.01.14	США Детройт	www.baileypr.com; naias-media@baileypr.com тел. +1 248 362 4200; факс +1 248 362 3428
<b>VIENNA AUTOSHOW</b> Reed Exhibitions Salzburg	16–19.01.14	Австрия Вена	www.reedexpo.at; info@reedexpo.at тел. +43 662 4477 0; факс +43 662 4477 161
<b>INTERCLASSICS MAASTRICHT</b> Amsterdam RAI	17–19.01.14	Нидерланды Маастрихт	www.rai.nl тел. +31 (0) 20 549 1212; факс +31 (0) 20 549 1889
<b>MEMPHIS INTERNATIONAL AUTO SHOW</b> Motor Trend Auto Shows, Inc.	17–19.01.14	США Мемфис	www.motortrendautoshow.com; lisa.gelb@primedia.com тел. +1 717 671 4300; факс +1 717 671 4303
<b>AUTOTAGE HANNOVER</b> Deutsche Messe Hannover	25.01 – 2.02.14	Германия Ганновер	www.messe.de; info@messe.de тел. +49 511 890; факс +49 511 893 2626
<b>RETROMOBILE</b> Comexposium	5–9.02.14	Франция Париж	www.comexposium.com; infos@exposium.fr тел. +33 (0)1 7677 1111; факс +33 (0)1 7677 1212
<b>SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE DE GENEVE</b> Geneva Palexpo	6–16.03.14	Швейцария Женева	www.geneva-palexpo.ch; info@geneva-palexpo.ch тел. +41 22 761 1111; факс +41 22 798 0100
<b>AUTOSALON BRNO</b> BVV	11–14.04.14	Чехия Брно	www.bvv.cz; info@bvv.cz тел. +420 541 151 111; факс +420 541 153 070
<b>NEW YORK INTERNATIONAL AUTO SHOW (NYIAS)</b> GNYADA	18–27.04.14	США Нью-Йорк	www.gnyada.com; assistance@gnyada.com тел. +1 718 746 5900; факс +1 718 746 5557

# ПРЕВОСХОДСТВО ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Глава германского автомобилестроительного концерна Audi AG Руперт Штадлер инвестирует во всё: малолитражки, сотрудников, электромобили... Что означает для него лозунг компании и от каких преимуществ он предпочел бы отказаться – об этом Штадлер рассказал в интервью немецкой газете WirtschaftsWoche.



**– Ваш соперник BMW собирается в этом году продать более 1,5 млн автомобилей. Вы нацелены на такие же показатели?**

– У нас хороший темп, и мы дышим BMW в затылок. С января по май по всему миру мы увеличили показатели сбыта на 6,7% – до 640 тыс. автомобилей.

**– Но в Западной Европе в этот период ваши продажи снизились на 2%.**

– Если быть точными, то на 1,3%. На рынке Западной Европы развернулась чрезвычайно активная конкурентная борьба. Но мы движемся лучше, чем сам рынок. В Европе и Китае мы лидеры рынка, а в США рост определяется двузначными цифрами.

**– Вы еще верите в выход на уровень продаж в 1,5 млн машин к 2015 г.?**

– Да, и мы все ближе к этой цифре. Мы хотим преодолеть этот рубеж не позднее 2014 г.

**– Все больше стран вводят ввозные пошлины и налоги на автомобили класса «люкс» для поддержки собственной автомобильной промышленности. Может ли это встать на пути ваших амбициозных планов?**

– По всему миру мы с озабоченностью наблюдаем рост торговых ограничений. Я считаю, что всё должно вернуться на свои места, потому что, в конце концов, от торговых барьеров и пошлин потеряют все отрасли, делающие ставки на глобальные рынки, не только автоиндустрия. Поэтому я приветствую планы по созданию свободной торговой зоны между Европой и США. Это очень хороший знак, в том числе и для до 500 млн европейских и более 300 млн американских потребителей.

**– Глава Компартии Китая призвал её членов отказаться от приобретения иностранных автомобилей, прежде всего Audi, и отдать предпочтение китайским. Есть ли в этом опасность для Audi?**

– Обеспечение правительственного сектора Китая составляет всего 5% от общего сбыта в Китае. Однако для нас, как марки премиум-класса, важен и престижен этот сегмент. В конце концов, мы на протяжении почти 25 лет поставляем наши автомобили китайским правительственным структурам. Мы будем это делать и в дальнейшем. Наши шансы велики, потому что марка благодаря инновационной составляющей пользуется высоким спросом в Китае.

**– Audi расширяется сейчас за счет развития автомобилей малого класса. Эта тенденция продолжится?**

– Audi еще 17 лет назад первым, выпустив A3, доказал, что понятие «премиум» не имеет ничего общего с размерами. Если замечен тренд на урбанизацию, жизнь в крупных городах, тогда становится ясно, что доля автомобилей компакт-класса становится всё важнее. В США этот процесс, вероятно, будет длиться дольше, придется подождать, когда клиенты начнут больше покупать небольшие автомобили премиум-сегмента. Но уже и там началось движение в этом направлении. Клиенты понимают, что понятие «премиум» не выражается в длине, ширине и высоте.

**– То есть большие автомобили типа Q7 выйдут из тренда?**

– Желания наших клиентов говорят об обратном. И мы даем убедительный ответ – легкий кузов, эффективные двигатели. У Q7 свой рынок и своя ниша. За свой жизненный цикл эта модель в отношении расхода топлива достигла большого прогресса. Следующая модель будет более чем на 300 кг легче и будет оборудована гибридной установкой (Plug-in-Hybrid). В плане расхода и выбросов углекислого газа это будет огромный рывок.

**– Американский разработчик Tesla Motors продает каждый месяц тысячи спортивных электромобилей. Вы не завидуете таким показателям?**

– Нет, мы делаем ставку на подзаряжаемые гибриды (Plug-In-Hybride), то есть электромобили с дополнительным двигателем внутреннего сгорания. Наша первая модель A3 e-tron выйдет на рынок в 2014 г. По городу она будет передвигаться на электричестве, а на трассе – при помощи бензинового двигателя. Электромотор будет создавать дополнительную тягу, если водитель этого захочет. Таким образом, поездка из Гамбурга в Мюнхен пройдет без дозаправки или отказа от комфорта или пространства.

**– В 2014 г. вы последним немецким производителем, после Mercedes, BMW и Volkswagen, выходите на рынок с электромобилем. Как это соотносится с лозунгом компании: «Преимущество высоких технологий»?**

– Для наших клиентов важна сумма самых привлекательных качеств, а именно приспособленность к ежедневному использованию, досягаемость, цена. Мы постоянно совершенствуемся и воплощаем идеи. В

Верльте в Нижней Саксонии мы испытываем установку, при помощи которой из избыточной энергии ветра создается топливо e-Gas. С нашей моделью A3 g-tron мы, таким образом, предлагаем и подходящий для этого автомобиль. Это продолжительный проект. Кстати, я знаю автопроизводителя, который в течение последних 20 лет обещает выпустить в серийное производство автомобиль, двигатель которого получает энергию от топливных элементов. *(Смеется.)*

**– Вы имеете в виду Daimler...**

– ...не только. Есть и другие производители, которые представляют на рынке автомобили только с электроприводом, которые покупают лишь немногие клиенты, потому что они слишком дорогие. Такого рода превосходство – не моя цель. A3 e-tron и A3 g-tron, напротив, будут успешны на рынке.

**– Окажется ли к 2020 г. на немецких дорогах 1 млн электромобилей, как прогнозировало немецкое правительство два года назад?**

– Электромобиль наступает, и это не подлежит сомнению. Будет ли достигнут показатель в 1 млн автомобилей в 2018, 2019 или 2020 г., по моему мнению, второстепенно.

**– Volvo и новый китайский концерн Qoros планируют экспорт автомобилей из Китая в Европу. У вас есть подобные планы?**

– Нет. Мы производим в Китае для Китая и импортируем некоторые модели из Европы.

**– В концерне VW не все довольны дизайном Audi. Его критикуют как слишком единообразный. Вы планируете изменения?**

– Если в прошлом году 1,455 млн клиентов, то есть на 360 тыс. больше, чем в 2010 г., сделали выбор в пользу нашей марки и нашего дизайнера, значит не все так плохо. Мы планируем более четко выделить крепкую серию Q, благородную серию A и спортивную R. Но и в будущем у всех наших моделей будет общий образ Audi.

**– Audi в 2012 г. приобрел производителя мотоциклов Ducati, потому что генеральный директор Volkswagen Фердинанд Пех сам является поклонником этой марки и непременно хотел ее получить. Абстрагируясь от этого факта, какой смысл имеет это приобретение, если рынок мотоциклов, в целом, падает?**

– Ducati – это марка с интереснейшими техническими решениями и огромной спортивной историей. Кроме того, у марки большой потенциал роста по всему миру. В прошлом году было продано 44 тыс. мотоциклов Ducati, доход с оборота исчисляется двухзначными цифрами. И в этой отношении мы прекрасно подходим друг другу.

Audi  
17 лет назад  
первым  
доказал,  
что понятие  
«премиум»  
не имеет  
ничего  
общего с  
размерами.

*Печатается с сокращениями.  
По материалам сайта [www.inosmi.ru](http://www.inosmi.ru)*





# МАШИНА ПО

Автомобиль «Ламборгини» – это умопомрачительный дизайн и запредельная скорость, комфорт и надежность, это неосуществимая мечта миллионов автолюбителей, вынужденных довольствоваться конвейерным ширпотребом. А по сути – это роскошный чемодан без ручки, сменивший по меньшей мере десяток хозяев.

## МАШИНА ДЛЯ ЭГОИСТА

В 2013 г. в ознаменование 50-летия компании Automobili Lamborghini S.p.A. публике был продемонстрирован концепткар Lamborghini Egoista. Внешний вид автомобиля разработал Алессандро д'Аброзио, над интерьером трудился Штефан Зилаф, а общее руководство проектом осуществлял шеф-дизайнер Volkswagen Вальтер де Сильва. Такой набор звездных имен гарантировал массу необычных решений.

Прежде всего, это автомобиль на одного. Места для пассажиров не предусмотрены. Да и они бы странно смотрелись в этом футуристическом транспортном средстве, они бы только мешали контакту водителя с машиной. Lamborghini Egoista снабжен V-образным десятицилиндровым двигателем объемом 5,2 л и мощностью в 600 л.с. Салон уместно сравнить с кабиной боевого самолета, тем более что он является капсулой, которая может катапультироваться вместе с водителем. Сзади предусмотрены два спойлера, которые автоматически выдвигаются на больших скоростях, а на других этот автомобиль ездить и не будет. И, наконец, цена. Её до сих пор не назвали, но, понятно, каких бы высот она ни достигла, торг будет неуместен.

Не будет ошибкой сказать, что в этой машине были воплощены самые заветные мечты основателя Automobili Lamborghini S.p.A. Ферруччо Ламборгини: мощь, красота и непомерная стоимость. Странно другое: почему они стали доминантой в жизни весьма прагматичного производителя сельскохозяйственной техники?

Как бы то ни было, но в начале предпринимательской карьеры Ферруччо Ламборгини ничто не указывало на то, что в конце XX в. его имя станет одним из самых известных брендов, символом вызывающего, бьющего в глаза богатства.



**Ферруччо Ламборгини (1916–1993)**, основатель компании Automobili Ferruccio Lamborghini S.p.A. Ламборгини любил хорошие дорогие автомобили. Он владел Mercedes 300SL, несколькими Maserati 3500 GT, Jaguar E-type. У него также было несколько Ferrari 250 GT разных версий. Но в каждом автомобиле он находил некоторые недочёты. Только автомобили собственного предприятия полностью отвечали его взыскательному вкусу. Сын Ламборгини, Тонино, – дизайнер одежды и аксессуаров.



# ИМЕНИ МЕЧТА

Родился Ферруччо в 1916 г. в местечке Ренацио ди Ченто близ города Феррара. Звезд с неба не хватал, но и посредственностью не был. В общем, был самым обычным итальянским парнем с некоторой тягой к технике. Он закончил инженерную школу в Болонье, а затем его призвали в армию, где всю Вторую мировую войну он прослужил механиком в ВВС.

После разгрома Италии и её перехода в антигитлеровскую коалицию Ламборгини направили обслуживать английскую и американскую военную технику. Знание её, как и армейские знакомства, ему здорово пригодились после демобилизации. Страна была разорена, уровень безработицы зашкаливал, и Ферруччо, как и сотням тысяч таких же вчерашних солдат, рассчитывать можно было только на себя. Пожалуй, именно тогда впервые проявились его предпринимательские качества.

Победители, сочтя, что вывозить технику слишком накладно, начали её распродавать. Но если джипы и грузовики шли на ура, то тихоходные броневики и бронетранспортеры никому не были нужны. Ламборгини взялся переделывать их в тракторы. Таким образом удалось сколотить начальный капитал для создания собственной фирмы Lamborghini Trattori S.p.A. А потом возникла идея сконструировать и свой трактор. Он вышел из цехов фирмы в 1949 г. и достаточно быстро заслужил одобрение фермеров, поскольку оказался простым и надежным в эксплуатации.

Дела шли отлично. На заводе Ламборгини начали производить отопительную технику и кондиционеры. Ферруччо богател. Он пользовался отличной репутацией в кругу промышленников. Его уважали и в родной компании как расчетливого дельца и умелого специалиста. И никто не догадывался, что у этого человека есть тайное увлечение, почти страсть.



В 1967 г. первые покупатели получили автомобиль Lamborghini Miura, который далеко обогнал по популярности Ferrari. Ферруччо был отомщен.

Ферруччо Ламборгини установил за правило, что его автомобили не участвуют в гонках, поэтому в годы его руководства компания не производила гоночных автомобилей. В то время как другие автопроизводители изо всех сил старались показать во время гонок скорость, управляемость и техническое совершенство своих автомобилей, Ламборгини дал ясно понять, что его компания не будет ни участвовать в соревнованиях, ни поддерживать какую-либо из команд. Такая политика была диаметрально противоположной Ferrari: серийные автомобили этой марки производились для получения финансов, необходимых для участия в гонках.



# История успеха

В августе 2012 г. в России начал действовать первый и единственный в своем роде клуб владельцев и любителей Lamborghini.



## Владельцы компании Lamborghini:

Ферруччо Ламборгини (1963 – 1972)

Жорж-Анри Россетти

и Рене Леймер (1972 – 1977)

Братья Мимрам (1980 – 1987)

Chrysler (1987 – 1994)

MegaTech (1994 – 1995)

V'Power, Mycom (1995 – 1998)

Volkswagen (с 1998 )



## ВСЁ РАВНО ПОЛУЧАЕТСЯ АВТОМОБИЛЬ

Авторы жизнеописаний Ламборгини не сходятся в одном пункте: как именно им было принято решение о создании собственного автомобиля. Официальных версий две. По первой из них Ферруччо Ламборгини, обнаружив неполадки в своем любимом Ferrari 365 GT, приехал в офис Энцо Феррари в Маранелло, чтобы высказать великому конструктору свои замечания. Выслушав его, Феррари посоветовал Ламборгини не мочить ему голову, а заниматься своими тракторами. По второй версии Феррари не стал даже разговаривать с Ламборгини, а передал ему ответ через секретаршу.

Так или иначе, обиженный Ферруччо загорелся идеей «создать лучший Ferrari, чем у Феррари». Вернувшись к себе на завод, Ламборгини якобы собрал главных специалистов и заявил им: «Мы начинаем строить автомобили. Баста!» И стал автомобилестроителем.

Не в состоянии объяснить мотивацию столь неожиданного поступка, биографы ссылаются на обидчивость Ферруччо и его взрывной характер. Что, дескать, поведение Феррари было так оскорбительно, что Ламборгини ничего не оставалось, как резко сменить профиль деятельности своего предприятия, дабы доказать нахалу, что и он не лыком шит.

Всё это звучит довольно наивно. Опытный бизнесмен из-за какого-то замечания решает заняться совершенно незнакомым ему делом? В мире бизнеса такого не бывает. Будь Ламборгини способен на подобные поступки, его дело лопнуло бы еще в конце сороковых.

На самом деле конфликт с Феррари стал последним аргументом в пользу давно созревавшего решения заняться автомобилями. Оно было продуманным, а отнюдь не импульсивным. Неплохой механик и прекрасный организатор Ферруччо Ламборгини еще в 1947 г. попробовал свои силы в строительстве спортивных автомобилей. Его машина Testa d'Oro («Золотая голова»), по мнению специалистов, была очень перспективной. Её даже выставили на гонку «Милле Милья», причем за рулем был сам Ферруччо. Но затем он решил, что в послевоенной Италии тракторы – это надежнее и прибыльнее, и переключился на сельскохозяйственную технику. Однако мысли о своем автомобиле не оставил, внимательно следил за всеми новинками, не считал зазорным покопаться в моторе и даже что-нибудь улучшить в нем, а конструируя двигатели для тракторов, одновременно прикидывал, как бы он решил ту или иную проблему, если бы строил спортивный автомобиль.

Он переманил от Ferrari нескольких известных специалистов, в мае 1963 г. образовал компанию Automobili Ferruccio Lamborghini S.p.A. и в городке Санта-Агата близ Болоньи развернул строительство предприятия по выпуску спорткаров.

Сборку первого Lamborghini он начал в одном из цехов тракторного завода. И уже в октябре 1963-го на выставке в Турине был продемонстрирован Lamborghini 350 GTV, который представлял собой двухместное купе классической компоновки с 12-цилиндровым двигателем V12 объемом 3,5 л и мощностью в 347 л.с. Его максимальная скорость достигала 280 км/час, причем для разгона требовалось всего 6,7 сек.

Спустя два года Ламборгини отомстил сопернику – он выпустил Lamborghini Miura, автомобиль, который далеко обогнал по популярности Ferrari. Miura был оборудован 12-цилиндровым 4-литровым мотором мощностью в 350 л.с., который располагался за спиной водителя поперёк машины на специальной раме. С 1967 г., когда начались продажи, и по 1973-й было выпущено около 800 Miura, благодаря которым компания стала известна во всем мире.





В мае 2013 г. компания отмечала 50-летие со дня основания. В ознаменование этого события 350 спортивных суперкаров «Ламборгини» отправились в автопробег, который начался в Милане и охватил красивейшие места Италии – Тоскану, Ломбардию, Умбрию, Эмилию-Романью и другие регионы страны.

### СОДЕРЖАТЬ ДОРОГО, БРОСИТЬ ЖАЛКО

Причиной первого краха (а их было несколько) Automobili Ferruccio Lamborghini S.p.A. летописцы компании обычно называют энергетический кризис, разразившийся в 70-х годах прошлого века. Он ударил по многим автомобилестроителям, однако большинство сумели со временем оправиться, но не Ферруччо Ламборгини. Продажи спортивных автомобилей резко упали. Компания столкнулась с финансовыми проблемами, поставки запасных частей были сорваны, заказы на автомобили были распроданы на 2 года вперед, и покупатели были весьма недовольны таким сроком ожидания.

В 1972 г. Ламборгини продал контрольный пакет акций швейцарцу Жоржу-Анри Россетти, а годом позже оставшиеся акции – Рене Леймеру и навсегда покинул основанную им компанию.

Как бы ни были дороги Lamborghini, доходы от их продажи не покрывали издержек, которые год от года росли, поскольку нужны были сверхточные станки, качественные материалы, высококвалифицированные, а значит хорошо оплачиваемые специалисты. К тому же, как бы ни росла популярность Lamborghini, это все равно было фактически штучное производство, объемы в котором считали в лучшем случае сотнями экземпляров, а не миллионами, как это делали ведущие фирмы. Кроме того, Ламборгини не мог тиражировать свои находки и изобретения, внедряя их в конвейерную сборку, как Ford или Toyota, раскладывая тем самым затраты на научно-исследовательскую работу понемногу на каждый выходящий из цехов автомобиль. И поэтому неизбежно должен был остаться в минусе. В 1978 г. компания объявила себя банкротом. Итальянский суд был вынужден продать компанию. Она была куплена братьями Мимрам из Швейцарии.

Но и у швейцарцев ничего путного не получилось, и вскоре Lamborghini опять сменила хозяина. Теперь им стала компания Chrysler. Поддержка такого гиганта была весьма действенна: итальянцы смогли предложить автолюбителям нечто фантастическое – Lamborghini Diablo, автомобиль, который развивал скорость 325 км/час. Он опять вывел Lamborghini в лидеры мировой автоиндустрии. Но уже в 1994 г. из-за финансовых трудностей Chrysler был вынужден продать Lamborghini индонезийской компании MegaTech.

Еще через год Lamborghini была перепродана индонезийской компании V'Power и малайзийской MyCom. Но и на этом мытарства итальянцев не закончились. В 1998 г. компания снова сменила владельца. На этот раз им стала Audi AG, являющаяся подразделением концерна Volkswagen AG.

Пожалуй, это был первый удачный брак за всю историю существования Lamborghini. Новый хозяин оказал большое влияние на дизайн выпущенных суперкаров. Большие технические возможности Audi помогли создать несколько изысканных спортивных автомобилей и эмблема Lamborghini – золотой телец – вновь засияла всем своим блеском.

**Андрей ВАСИЛЬЕВ**

Автомобили «Ламборгини» являются одними из самых мощных, дорогих и эксклюзивных автомобилей серийной сборки. Помимо этого, различные модели имеют свои уникальные технические новшества, например кузов из углеволокна, высокотехнологичные двигатели V12.



# КОНКУРЕНЦИЯ

Германия – страна выставок. Именно так ее называют немцы. И они правы. В наши дни здесь проходит две трети крупнейших международных выставок. Страна располагает 2,75 млн кв. м оборудованных выставочных площадей. По данным Комитета немецкой выставочной индустрии AUMA, сюда только из неевропейских стран ежегодно приезжают 35 тыс. экспонентов и более 500 тыс. посетителей.



Современный выставочный рынок Германии является результатом целенаправленной государственной политики развития выставочной инфраструктуры и продвижения конкретных проектов. В ее реализации участвовали и продолжают участвовать власти всех уровней – федеральные, региональные, городские. Закономерно, что в составе акционеров практически всех крупных выставочных комплексов страны преобладают структуры власти федеральных земель и городов.

За 60 лет, в условиях, совмещающих полномасштабную государственную поддержку и жесткую конкуренцию, сложилось устойчивое распределение ведущих отраслевых выставок между организаторами и площадками. Немецкий выставочный рынок давно стабилизировался. Глядя из России, из обстановки выставочной турбулентности, он кажется застывшим. Но это не так. Конкуренция, как главная движущая сила бизнеса, никуда не делась, она постоянно меняет лицо немецких выставок.

## ЗАЛОГ УСПЕХА – НОВЫЕ ИДЕИ

Основная движущая сила всех изменений на выставочном рынке Германии – развитие промышленных технологий, появление новых отраслей и направлений бизнеса, которые требуют новых выставок и конгрессов. При этом наблюдается последовательное, из года в год, снижение интереса к большим общепромышленным мероприятиям и рост популярности узкоспециализированных проектов.

Еще один немаловажный фактор – высокий уровень конкуренции внутри самого выставочного сообщества, прежде всего это повышенная активность отдельных игроков рынка, которые успешнее своих коллег ищут и находят оригинальные идеи и отраслевые ниши для новых проектов.

Стабильное положение ведущих мировых выставок не означает, что их позиции не оспариваются. Направление удара – не прямолинейная атака, а обходной маневр: под фундамент крупных выставок постоянно, с разных сторон, идут подкопы и порой – весьма успешно.

Весьма характерен в этом смысле пример NuernbergMesse, одной из самых динамичных выставочных компаний Германии. Дома и за рубежом она известна созданием специализированных проектов в сфере высоких технологий. Один из них – международный форум встраиваемых систем embedded world. Речь идет о компьютерных системах управления, встроенных непосредственно в то устройство, которым они управляют (металлорежущий станок, телекоммуникационные системы и пр.). В выставке участвуют ведущие мировые корпорации – Microsoft, Texas Instruments, многие другие.

**Стабильное положение ведущих мировых выставок не означает, что их позиции не оспариваются. Направление удара – не прямолинейная атака, а обходной маневр.**

# ПО-НЕМЕЦКИ

Впервые выставка прошла в 2003 г. За последние 5 лет, несмотря на экономический кризис, она выросла почти на 30%: количество экспонентов увеличилось с 675 в 2008 г. до 873 в 2012 г., число посетителей – с 17,3 тыс. до 22,2 тыс., площадь нетто – с 14,9 тыс. до 19,2 тыс. кв. м.

Чтобы реально оценить эти цифры, необходимо сравнить их с динамикой крупнейшей мировой выставки IT-технологий CeBIT в Ганновере, организатор которой, компания Deutsche Messe AG, совершенно справедливо позиционирует ее как Heart of the digital world («Сердце цифрового мира»). Так вот, с 2008 по 2012 г. все показатели CeBIT существенно снизились (на 27–39%): количество экспонентов – с 5168 до 3573, число посетителей – с 512,3 тыс. до 311,6 тыс., площадь нетто – с 223,5 тыс. до 163,4 тыс. кв. м (данные аудита FKM).

К слову, в 2013 г. CeBIT и embedded world проходили с разрывом в неделю. При таком расписании перед посетителями не стоял вопрос – куда ехать, они могли полноценно работать и в Нюрнберге, и в Ганновере.

**В Германии сложилось устойчивое распределение ведущих отраслевых выставок между организаторами и площадками.**

Экспоненты, при желании, имели возможность участвовать в обеих выставках, не удваивая количество экспозиций и численность персонала (перевезти стенд из города в город в Германии проще, чем в Москве доехать на такси до «Шереметьево»).

Разумеется, без специального исследования сложно говорить о том, какую роль в «проседании» CeBIT сыграли конкурирующие проекты, в частности embedded world. Однако одно наблюдение бесспорно: причиной этого не стали кризис или рецессия в сфере IT-технологий.

Почему сложилась такая ситуация? За счет чего узкоспециализированный IT-проект показывает столь уверенный рост на фоне неутешительной динамики ведущего мирового смотра той же отрасли? Дело в том, что, в отличие от большинства выставочных компаний Германии, главной задачей которых было и остается развитие традиционных выставочных брендов, в Нюрнберге постоянно ищут и находят новые темы. Здесь создают проекты, которые становятся успешными за счет точного расчета потребностей игроков быстро развивающегося и постоянно меняющегося рынка высоких технологий.

Более того, сложившийся имидж площадки стимулирует других организаторов проводить в Нюрнберге свои инновационные выставки. Удивительно, но факт: в 2013 г. компания Mesago Messe Frankfurt организует три высокотехнологичных проекта: PCIM Europe SMT, SPS IPC Drives и Hybrid Packaging не на «родной» площадке во Франкфурте-на-Майне, а в Нюрнберге.

CeBIT – не исключение. Возьмем другой всемирно признанный выставочный бренд того же организатора – Hannover Messe (Ганноверская ярмарка). В течение многих лет это был крупнейший в мире глобальный смотр но-



«НюрнбергМессе» – одна из самых динамичных выставочных компаний Германии. Она известна созданием специализированных проектов в сфере высоких технологий. Один из них – международный форум встраиваемых систем embedded world. В выставке участвуют ведущие мировые корпорации – Microsoft, Texas Instruments, многие другие.

**CHILLVENTA**  
Nürnberg 2008



**Выставка Chillventa вытеснила некогда крупнейшую в мире международную выставку IKK.**



Hannover Messe (Ганноверская ярмарка) в течение многих лет была крупнейшим в мире смотром новейших промышленных технологий. Однако другие немецкие компании стали проводить свои специализированные выставки в сегментах, дублирующих отдельные направления тематики Hannover Messe. В итоге выставка начала терять позиции. Вместо одного гигантского смотра появилась серия специализированных мероприятий под зонтичным брендом. Сегодня Hannover Messe – это набор специализированных технологических проектов, конкурирующих с выставками близкой тематики в других городах.

**Выставочный рынок Германии развивается в условиях полномасштабной государственной поддержки и жесткой конкуренции.**

Выставка CeBIT в Ганновере, которую устраивает компания Deutsche Messe AG, в течение почти четверти века справедливо считалась «Сердцем цифрового мира». Однако в последние годы на ее позиции все более уверенно наступают узкоспециализированные выставки.



вейших промышленных технологий. Однако год за годом другие немецкие компании стали проводить свои специализированные выставки, причем в самых перспективных и быстро растущих отраслевых сегментах, дублирующих отдельные направления тематики Hannover Messe. В итоге выставка начала терять позиции. Организатор был вынужден провести ребрендинг, и вместо одного гигантского смотра появилась серия специализированных мероприятий под зонтичным брендом. Ситуация изменилась кардинально. Сегодня Hannover Messe – это набор специализированных технологических проектов, конкурирующих с выставками близкой тематики в других городах.

Разумеется, подобные тенденции касаются далеко не всех общепромышленных выставок Германии. Ничто не угрожает, к примеру, крупнейшей в мире выставке медицинских технологий Medica в Дюссельдорфе, в 2008–2012 гг. количество экспонентов здесь выросло с 4831 до 5236, площадь нетто – с 128,7 тыс. до 130,6 тыс. кв. м (данные аудита FKM). Столь же стабильно положение ведущей продовольственной выставки мира ANUGA в Кёльне. Все определяет ситуация на отраслевых рынках, репутация выставок и профессионализм менеджеров, которые их готовят.

## **ОДНИМ УДАРОМ – В НОКАУТ!**

Разговор о выставочной конкуренции в Германии будет неполным, если не вспомнить пример скоротечной гибели одного из ведущих мировых выставочных брендов. В 2008 г. крупнейшая в мире международная специализированная выставка холодильной и кондиционерной техники IKK, существовавшая с 1974 г., была отменена – ее вытеснила первая по счету (никогда ранее не проводившаяся) выставка той же тематики Chillventa. Как такое могло произойти?

Дело в том, что бренд IKK принадлежал отраслевому объединению – Союзу немецких специализированных холодильно-кондиционерных предприятий (VDKF). Именно он проводил выставку более тридцати лет в двух выставочных центрах: по четным годам – в Нюрнберге, по нечетным – в Ганновере. По традиции, базовым мероприятием считалось нюрнбергское: в нем всегда участвовало примерно вдвое больше экспонентов, чем в ганноверском.

Осенью 2006 г. возник острый конфликт между VDKF и группой крупных экспонентов, объединившихся с NuernbergMesse. Главная причина разногласий – самая традиционная, финансовая: компании считали, что организатор завышает стоимость аренды площади и крайне мало тратит средств на продвижение выставки. Вторая причина – несогласие VDKF с предложением проводить IKK раз в два года (а не ежегодно), на чем настаивало большинство крупных экспонентов, утверждавших, что холодильное, климатическое и вентиляционное оборудование не может обновляться ежегодно, а значит нужна выставка с большей периодичностью. Разногласия привели к тому, что выставка IKK–2007 в Ганновере не состоялась, после чего обе стороны конфликта объявили об организации осенью 2008 г. собственных мероприятий с абсолютно схожей тематикой: IKK – в Штутгарте (устроитель – VDKF) и Chillventa – в Нюрнберге (организатор – NuernbergMesse). Итог закономерен: производители выбрали оператора, который согласился учитывать их интересы, не выдвигая при этом собственных условий. Проект IKK остался без ключевых экспонентов и в том же 2008 г. был отменен.

Конечно, данный случай для Германии уникален – с одной стороны. А с другой – вполне закономерен. Ни один проект, даже самый мощный, не застрахован от провала и гибели, если его организаторы не держат руку на пульсе отрасли, считают, что могут расслабиться и позволить себе конфликт с экспонентами. Рынок этого не прощает ни в Германии, ни в России.

**Александр БЕЛЯНОВСКИЙ,**

«ИнформЭКСПО» – специально для журнала «Бизнес и Выставки»

ФОНД КУЛЬТУРНО – МУЗЫКАЛЬНОГО НАСЛЕДИЯ МУСЛИМА МАГОМАЕВА  
ПРЕДСТАВЛЯЕТ

# Любимому Артисту посвящается...

КОНЦЕРТ ЛАУРЕАТОВ МЕЖДУНАРОДНОГО КОНКУРСА ВОКАЛИСТОВ  
ИМЕНИ М. МАГОМАЕВА

В ПРОГРАММЕ:

**ПОПУЛЯРНАЯ КЛАССИКА И КЛАССИЧЕСКАЯ ЭСТРАДА**

- |  |   |
|--|---|
| Владимир БОЛЬДТ баритон (Германия)       | • Евгений КУНГУРОВ баритон (Россия)     |
| Дамир ЗАКИРОВ тенор (Россия)             | • Анатолий СИВКО бас-баритон (Беларусь) |
| Татьяна ЗАКИРОВА сопрано (Россия)        | • Илья СИЛЬЧУКОВ баритон (Беларусь)     |
| Максим КАТЫРЕВ баритон (Россия)          | • Аида ГАРИФУЛЛИНА сопрано (Россия)     |
| Женисбек ПИЯЗОВ бас-баритон (Узбекистан) |   |

В сопровождении Академического Большого концертного оркестра им. Ю.В. Силантьева  
Российского государственного музыкального телерадиоцентра Художественный руководитель  
и главный дирижер, заслуженный деятель искусств,  
композитор А. Клевицкий

Международный

конкурс вокалистов

имени М. Магомаева

**730 10 11**  
[www.mmdm.ru](http://www.mmdm.ru)

Космодамианская набережная, дом 52, строение 8,  
проезд: метро ПАВЕЛЕЦКАЯ

**6+**

[Ticketland.ru](http://Ticketland.ru) 495 **93 777 37**

Crocus Group

[NEWSmuz.com](http://NEWSmuz.com)

Музыкальный  
КЛУБ ЛОНДАЙК

МУЗЫКАЛЬНЫЙ  
ЖУРНАЛ

ОРФЕЙ  
99,2 FM

[Утро.ru](http://Утро.ru)

РАДИО  
РОССИИ

РАДИО  
КУЛЬТУРА

# Из прошлого



В 1986 г. канадский город Ванкувер отмечал свое столетие. К этой дате была приурочена очередная Всемирная выставка ЭКСПО. Ее тема была сформулирована как «Транспорт и коммуникации: мир в движении, мир на связи» (Transportation and Communication: World in Motion – World in Touch).

# МИР В



Для организации экспозиции администрация города выделила участок земли в 71 га в городском парке. Здесь вдоль берега бухты на протяжении 3,6 км должны были расположиться павильоны и вся выставочная инфраструктура.

Для возведения павильонов дирекция выставки разработала специальные модульные конструкции площадью 250 кв. м каждая, которые предоставлялись участникам в соответствии с заявленными размерами экспозиции. Так, Куба использовала только один модуль, ФРГ – 5, а для создания экспозиции СССР потребовалось 11 модулей.

Общие расходы на организацию выставки составили 802 млн канадских долл. при планировавшихся изначально 78 млн долл. В связи со значительным превышением сметных расходов финансовые итоги мероприятия оказались убыточными с дефицитом в 311 млн долл.

В выставке приняли участие 54 страны, а также много различных компаний и некоммерческих организаций. На открытии, которое состоялось 2 мая, присутствовали принц Уэльский Чарльз, принцесса Диана и премьер-министр Канады Брайан Малруни.

Главный архитектор ЭКСПО Бруно Фреш и креативный директор Рон Вудал создали эффектную экспозицию с выразительной архитектурой и оригинальными зданиями. В центре выставочной территории был сооружен огромный павильон с гигантским куполом диаметром 150 м, который окружали пирамидальные по форме многоэтажные административные здания. Купол павильона эффектно подсвечивался в вечернее время, что выделяло его в общем комплексе строений.

Одним из наиболее выразительных зданий ЭКСПО являлся павильон провинции Онтарио, сооруженный в стиле древнегреческого театра, круглая сцена которого располагалась над водной поверхностью, а фоном служил специально созданный водопад.

Большое впечатление производил павильон Канады, напоминавший по форме гигантский парусный корабль. Павильон окружала 488-метровая



Британская Колумбия – провинция на западе Канады, вошедшая в состав Конфедерации в 1871 г. Столица – г. Виктория, крупнейший город – Ванкувер, третий по величине мегаполис в Канаде. В 2012 г. население Британской Колумбии составляло 4,6 млн чел., из которых около 2 млн проживают в Большом Ванкувере. Это конечная точка трансконтинентальных автомобильных и железных дорог Канады, здесь расположены крупнейшие порты Тихоокеанского региона.



# ДВИЖЕНИЕ

прогулочная полоса, связывавшая его с сектором театров, а также ресторанами и торговым центром.

Популярностью у посетителей пользовалась четырехрядная «змеиная дорога» длиной 270 м – «Хайвэй-86», представлявшая собой волнообразную ленту, поднимающуюся от залива и пересекавшую выставочную зону в направлении городской автодороги. Вдоль этой ленты было выставлено более 200 коллекционных транспортных средств – машин, велосипедов, мотоциклов, караванов, яхт, даже самолет и подводная лодка.

Для панорамного осмотра была построена подвесная дорога, из кабинок которой посетители могли за 20 минут осмотреть всю экспозицию. Кроме того, по территории выставки гостей перевозили серо-голубые составчики монорельсовой дороги и одиночные вагончики причудливой формы.

Основная тема выставки – «Мир в движении» – наиболее полно раскрывалась в павильонах ведущих мировых держав. Главным сюжетом американской экспозиции стала космическая станция будущего. Посетителям демонстрировался фантастический фильм с эффектом присутствия при монтаже станции на орбите, после чего гости могли осмотреть космическую лабораторию изнутри. Ее макет в натуральную величину, диаметром 3 м и длиной 20 м, был представлен в павильоне.

В экспозиции Японии посетителям наряду с рассказом о поезде будущего, который разовьет скорость до 500 км в час, предоставлялась возможность совершить поездку в 40-местном вагончике на магнитной подвеске по 450-метровой трассе, сооруженной рядом с павильоном. Интересно, что о конкретной реализации этого проекта рассказали через 20 лет на ЭКСПО-2005 в японском городе Айти.

Во французском павильоне демонстрировался фильм о скоростных железнодорожных маршрутах, зритель как бы становился пассажиром быстро несущегося поезда.

В павильоне ФРГ особое внимание уделялось транспорту для инвалидов. Здесь были, в частности, уникальные инвалидные коляски, управление которыми осуществлялось речевыми командами; велоприставка к обычной ручной инвалидной коляске, позволявшая велосипедисту везти ее не только по городу, но и совершать загородные прогулки; рассказывалось о создании в городах специальной инфраструктуры для инвалидов – пандусов, лифтов и т.п.

Доминирующей темой в павильоне СССР являлся Космос. Вход в павильон украшала оригинальная, собранная из алюминиевых элементов 15-метровая скульптура Юрия Гагарина. Посетители попадали в павильон, поднимаясь по эскалатору на пандус, проходивший извивающейся лентой



В качестве логотипа мероприятия было избрано изображение трех пересекающихся колец, образовывавших цифру 86 и означавших три сферы работы транспорта: на земле, в воздухе и на воде.

**В выставке приняли участие 54 страны, а также множество различных компаний и общественных организаций.**



На открытии ЭКСПО-86, которое состоялось 2 мая, присутствовали принц Уэльский Чарльз, принцесса Диана и премьер-министр Канады Брайан Малруни. По телевизору за этим событием могли наблюдать 1,5 млрд человек.



Доминирующей темой в павильоне СССР на ЭКСПО-86 являлся Космос. Наибольший интерес в экспозиции вызывал полномасштабный образец орбитального научно-исследовательского комплекса «Союз»–«Салют»–«Прогресс», впервые демонстрировавшийся за границей. Эта комбинация космического корабля, космической станции и автоматического грузового корабля обеспечила возможность проведения длительных пилотируемых космических полетов со сменой экипажей, доставкой на Землю результатов экспериментов и исследований, а на станцию – научной аппаратуры, топлива и других необходимых грузов.

За все время работы выставку осмотрели около 22 млн человек из 50 стран.



Входной билет стоил дорого – 18 канадских долл., тем не менее организаторы еще за месяц до открытия сумели реализовать 13 млн билетов.

через все залы. Это давало возможность увидеть всю экспозицию сверху, а спустившись с пандуса, можно было более детально осмотреть отдельные экспонаты. Яркое впечатление производила хорошо видная со второго этажа электрифицированная карта страны размером 16×9 м со схемами железнодорожных, воздушных, речных и трубопроводных путей. Логично вписывались в главную тему выставки информационные материалы о строившейся Байкало-Амурской магистрали, а также об уже действовавших крупнейших в мире газопроводах «Уренгой – Ужгород», «Союз» и нефтепроводе «Дружба». Особый интерес вызывал у посетителей раздел, посвященный первому в мире беспосадочному перелету из Москвы через Северный полюс в Америку. Недалеко от этих мест, в США, экипаж в составе В.Чкалова, Г.Байдукова и А.Белякова посадил свой самолет 20 июня 1937 г.

Изюминкой павильона был полномасштабный образец орбитального комплекса «Союз»–«Салют»–«Прогресс», впервые демонстрировавшийся за границей. Посетители, отстояв длинную очередь, имели возможность подняться в рабочую кабину станции, увидеть, в каких условиях живут космонавты в космосе.

Как всегда на ЭКСПО, были организованы разнообразная культурная программа и обилие различных увлекательных представлений и зрелищ. В рамках выставки прошли выступления Кировского балета, солистов театра «Ла Скала», японского театра «Тохо», Нью-Йоркского танцевально-го ансамбля Мюррея Луиса.

Выставка в Ванкувере пользовалась большой популярностью, чему способствовала эффективная рекламная кампания. Церемонию ее торжественного открытия могли увидеть на экранах телевизоров 1,5 млрд человек. За месяц до открытия ЭКСПО организаторы реализовали около 13 млн входных билетов, несмотря на немалую стоимость – 18 канадских долл. Ежедневно выставку осматривали в среднем 100 тыс. человек, а рекорд составил 200 тыс. посетителей, что позволило в полтора раза превысить первоначально предполагавшееся число гостей.

ЭКСПО в Ванкувере стала значительным событием в общественной жизни Канады. Несмотря на отрицательный финансовый итог, выставка была признана чрезвычайно успешной. Она позволила существенно развить городскую инфраструктуру и содействовала превращению Ванкувера в центр туризма, способствовала росту интереса к Британской Колумбии и притока туда посетителей.

По материалам книги Валерия Шпакова «История Всемирных выставок»





# XV международная выставка

12+



## Охота Рыбалка Отдых

19-22 сентября 2013 года  
Москва, Крокус Экспо  
[www.safariexpo.ru](http://www.safariexpo.ru)

Тел.: +7 (495) 727-2526  
Факс: +7 (495) 727-2588  
E-mail: [safari@crocus-off.ru](mailto:safari@crocus-off.ru)

МВЦ «Крокус Экспо»: пересечение МКАД  
(внешняя сторона, 66 км)  
и Волоколамского шоссе.  
Станция метро «Мякинино»



Организатор:  **КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

При поддержке:



Министерство  
природных ресурсов и экологии  
Российской Федерации

Генеральный  
информационный партнёр:



# НОВОСТИ А



**Жан-Мишель Баския.**  
**«Затуманенные головы»**

1982 г., 48,8 млн долл. (первоначальная оценка – 25–35 млн долл.). Аукцион Christie's, Нью-Йорк. Под «затуманенными», возможно, имеется в виду наркотическое опьянение. Обе фигуры на полотне можно считать автопортретными. В головах у персонажей Баския туман от наркотиков, а сверху они осыпаны золотой пылью из аэрозольного баллончика. Нельзя исключить и того, что один из персонажей – Энди Уорхол, которого молодой художник встретил как раз в 1982 г. Огромная картина установила новый ценовой рекорд на работы художника.



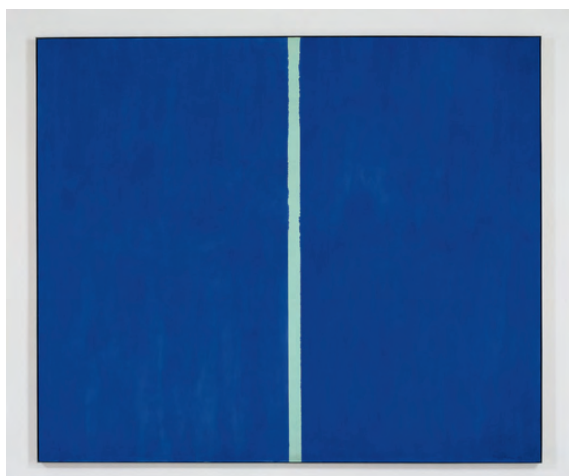
**Джексон Поллок.**  
**«Номер 19»**

1948 г., 58,4 млн долл. (первоначальная оценка – 25–35 млн долл.). Аукцион Christie's, Нью-Йорк. Картина создана путем многослойных накапываний и набрызгиваний красок различных видов и цветов. Этот способ художник называл «дриппинг», или живопись действия, процесс создания которой не менее важен, чем результат. «Номер 19» считается одной из лучших работ Поллока. Двадцать лет назад картина уже побывала на аукционе Christie's и ушла за 2,5 млн долл.



**Рой Лихтенштейн.**  
**«Женщина в шляпе с цветами»**

1963 г., 56,1 млн долл. (первоначальная стоимость не определена). Аукцион Christie's, Нью-Йорк. Картина представляет собой образец поп-арта. Портрет Доры Маар кисти Пабло Пикассо был перерисован художником с почтовой открытки. Тщательно воспроизведенный типографский оттиск дешевой печати подчеркивает общепотребительность растражированного образа. Хотя, используя такие образцы массовой культуры, Рой Лихтенштейн часто говорил: «Я восхищаюсь тем, что, на первый взгляд, пародирую».



**Барнетт Ньюман.** «Onement VI»

1953 г., 43,8 млн долл. (первоначальная оценка – 30–40 млн долл.). Аукцион Sotheby's, Нью-Йорк.

На картину претендовали шесть покупателей, в итоге победил некто, торговавшийся по телефону по-итальянски. Полотно относится к самым знаменитым творениям Ньюмана – картинам-молниям, на которых однородный фон прорезан узкой полосой контрастного цвета. Из шести картин серии «Onement» четыре находятся в собраниях музеев. The New York Times предполагает, что полотно приобрел дизайнер Миучча Прада.

# УКЦИОНОВ



## Герхард Рихтер. «Соборная площадь. Милан»

1932 г., 37,1 млн долл. (первоначальная оценка – 30–40 млн долл.). Аукцион Sotheby's, Нью-Йорк. Пейзаж был написан Рихтером в 1968 г. по заказу компании Siemens Electro специально для их миланского офиса. В 1998 г. семья Притцкер, главный акционер сети отелей Hyatt, приобрела эту картину за 3,6 млн долл., рекордную на тот момент сумму. Полотно украшало Hyatt Hotel в Чикаго, а теперь переедет в особняк, который строит для себя в долине Напа в Калифорнии нью-йоркский бизнесмен Дональд Брайант.



## Василий Кандинский. «Эскиз к импровизации № 3»

1909 г., 13,5 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 12–16 млн ф. ст.). Аукцион Christie's, Лондон. «Импровизации» Кандинского показывают процесс трансформации творчества художника от фигуративизма к абстракции. Большинство «Эскизов к импровизации № 3» находятся в музейных собраниях, причем, по большей части, в зарубежных. Итоговый вариант, созданный на основе проданного эскиза, хранится в Национальном центре Жоржа Помпиду в Париже. Другой «Эскиз к импровизации № 3» (со скачущим персонажем) пять лет назад был продан на аукционных торгах Christie's за 17 млн долл.



## Ив Кляйн. «Скульптура из синих губок без названия»

1959 г., 22 млн долл. (первоначальная стоимость не определена). Аукцион Sotheby's, Нью-Йорк. Скульптура представляет собой несколько губок, пропитанных синей краской и закрепленных на железном штыре. Первоначальная оценка лота до торгов не разглашалась, но, по слухам, она составляла приблизительно 20 млн долл. Эта скульптура Кляйна принимала участие в огромном количестве выставок. В итоге лот достался Сэнди Роуэру, главе Фонда Александра Колдера.



## Михаил Нестеров. «Странники. За Волгой»

1922 г., 1,9 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 1,4–3 млн ф. ст.). Аукцион MacDougall's, Лондон.

Картина посвящена излюбленной теме художника – поиск изображения русского Христа. Первые две версии картины, написанные годом ранее, имеют сходную композицию. В одной из них центральную фигуру картины, странника, сопровождает мальчик, в другой – путников приветствует женщина. Полотно проникнуто ожиданием чуда, которое чувствуется во всех полотнах Нестерова.



## Николай Рерих. «Труды Богородицы»

1931 г., 7,9 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 2,5–3,5 млн ф. ст.). Аукцион Bonhams, Лондон.

Желающих купить уникальную картину было так много, что Bonhams даже поднял первоначальную стоимость лота прямо во время предаукционной выставки. Но и это не остановило покупателей – торг шел ожесточенный. Драматическое состязание завершилось, лишь приблизившись к 8-миллионной отметке. Теперь роскошное мистическое полотно Николая Рериха с Богородицей будет возглавлять список самых дорогих картин, когда-либо проданных на русских торгах.



## Иван Шишкин. «Сумерки»

1896 г., 2,2 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 1,2–1,8 млн ф. ст.). Аукцион MacDougall's, Лондон.

Картина установила мировой рекорд на работы автора. Одна из поздних работ художника. В поздний период творчества Шишкин часто рисовал именно сосновые леса. На картине изображен лес в окрестностях Гатчины, где художник любил проводить лето.



## Илья Машков. «Натюрморт с фруктами»

1910 г., 4,8 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 1–1,5 млн ф. ст.). Аукцион Christie's, Лондон.

Эта картина была одной из 20 полотен, которые Машков включил в премьерную выставку общества художников «Бубновый валет». Несмотря на то, что картина никогда не подвергалась чистке или реставрации и имеет непрезентабельный вид, желающих купить ее было много. В последний раз «Натюрморт с фруктами» выставлялся в 1913 г. вместе с работами Дерена, Мондриана, Кончаловского и других в музее Стеделек в Амстердаме. После этого картина хранилась в частной коллекции.

## Курсы валют



## Прогнозы развития экономики\*

Показатель/Исследовательский центр	2013	2014
<b>Средний темп роста мирового ВВП, %</b>		
Всемирный банк	3,0	3,3
МВФ	3,5	4,1
Goldman Sachs	3,6	4,1
<b>Цена нефти, долл/барр</b>		
<i>Средняя цена по основным маркам</i>		
Всемирный банк	102,0	102,2
МВФ	99,71	96,78
<b>Марка Brent</b>		
МЭА	108,33	108,33
Банк JP Morgan	115	122,5
Goldman Sachs	110,0	105,0

\* Оценка на конец июня 2013 г.

## Новости экономики

### ФРС

Американская экономика растет умеренными темпами благодаря сильному строительному сектору, который также способствует постепенному улучшению обстановки на американском рынке труда. С таким заявлением выступил глава Федеральной резервной системы (ФРС) США Бен Бернанке. Он добавил, что ФРС видит снижение рисков для американской экономики по сравнению с осенью 2012 г. В то же время более высокие налоги и сокращение госрасходов могут оказать на экономику страны более значительное давление, чем ожидалось ранее, сказал председатель ФРС, добавив, что негативное влияние на экономику США может оказать и ухудшение экономической обстановки за рубежом.

### M&A

На конференции газеты The Moscow Times «Тренды M&A в 2013 году» отмечалось, что в целом рынок слияний и поглощений в РФ продолжает расти, но не высокими темпами. Число сделок в I квартале даже упало на 6% (до 116), но при этом их средняя стоимость оказалась достаточно высокой и составила 56,5 млн долл. Число сделок M&A в РФ с участием иностранных инвесторов также сократилось на 25%. Вместе с тем сумма сделок M&A в I квартале превысила показатель 2012 г. в 1,3 раза, достигнув 62,6 млрд долл. Этот рост связан с самой крупной сделкой – покупкой «Роснефтью» компании ТНК-ВР. На конференции отмечалось, что наибольшая активность сделок слияний и поглощений имеет место в транспортно-энергетике.

### РЖД

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), АО «НК «Казахстан темир жолы» (Казахстанские железные дороги) и Белорусская железная дорога (БЖД) подписали соглашение о создании «Объединенной транспортно-логистической компании» (ОТЛК). Глава РЖД

Владимир Якунин оценивает капитализацию объединения примерно в 2,7 млрд долл. ОТЛК будет создана как одноименное юридическое лицо в форме открытого акционерного общества и будет инвестировать в подвижной состав, контейнеры, терминалы и IT-инфраструктуру, стоимость которых к 2020 г. может достигнуть 6,2 млрд долл. Общий грузооборот ОТЛК к 2020 г. должен превысить 4 млн TEU (эквивалент стандартного 20-футового контейнера).

### НОВАТЭК

Российская компания «Новатэк» и международный нефтегазовый концерн Total объявили о совместной реализации проекта «Ямал СПГ», в котором доля «Новатэк» составляет 80%, а Total – 20%. Проект предусматривает строительство завода по производству сжиженного природного газа мощностью 16,5 млн т в год на базе Южно-Тамбейского месторождения. В июне 2013 г. «Новатэк» договорился о вхождении в этот проект китайской CNPC с долей 20%.

### GOOGLE

Власти ЕС не удовлетворены предложениями об уступках конкурентам, на которые готова пойти американская компания Google на европейском рынке, и продолжат антимонопольное расследование против нее. Об этом заявил еврокомиссар по вопросам конкуренции Хоакин Альмуниа. Формальное расследование деятельности компании Еврокомиссия начала еще в ноябре 2010 г. Еврокомиссия подозревает Google в подтасовке результатов при поиске в Сети, в результате которой пользователь в первую очередь получает ссылки на услуги, предоставляемые партнерами и рекламодателями поисковика. Еврокомиссия также не исключает, что Google занижает рейтинги популярности сайтов не связанных с ним компаний.



## Зачем нужна новая приватизация в России?

*Русская служба Би-би-си, Великобритания*

Российские власти подготовили окончательный план приватизации на предстоящую трехлетку. В части, касающейся крупных сырьевых активов, он оказался гораздо скромнее, чем обещали в правительстве еще пару лет назад. Впрочем, эту бережливость решили компенсировать масштабами приватизации средних компаний.

Речь идет о продаже порядка 2 тыс. предприятий. От реализации этого имущества правительство надеется получить 1,7 трлн руб. (52 млрд долл.). Около триллиона пойдет в федеральный бюджет, а остальное – на развитие самих компаний. План, представленный правительством, некоторые эксперты назвали «суперамбициозным».

Окончательный  
план  
приватизации  
крупных  
сырьевых  
активов в  
России оказался  
гораздо  
скромнее, чем  
ожидалось.

### УРЕЗАННАЯ ПРИВАТИЗАЦИЯ

Продать за три года 1,2 тыс. пакетов в акционерных обществах и еще 640 федеральных унитарных предприятий даже технически не просто, говорит директор ГУ-ВШЭ по макроэкономическим исследованиям Сергей Алексашенко.

«Это абсолютно идеологическая задача. Скорее всего, здесь не будет особых денег: ментами затраты на приватизацию превысят доходы от продажи. Но тем не менее, эту задачу надо решать, потому что государство не в состоянии управлять таким количеством предприятий. Это множит безответственность, коррупцию, воровство и снижение конкуренции», – сказал Алексашенко в интервью Русской службе Би-би-си.

Однако больше всего очередной раунд приватизации в России обсуждали не в связи со средними компаниями, а в контексте крупнейших сырьевых предприятий наподобие «Роснефти», «Русгидро», «Зарубежнефти» и др.

Еще несколько лет назад, когда принимался первый трехлетний план приватизации (истекает в конце этого года), правительство обещало к 2016 г. выйти из капитала этих компаний. Дмитрий Медведев, будучи президентом, заявлял о том, что приватизация крупнейших сырьевых активов будет способствовать повышению эффективности управления ими.

Однако в июне этого года российские деловые издания со ссылкой на источники в правительстве сообщили, что власти все-таки пересмотрели план по приватизации энергетических компаний в сторону существенного сокращения. И оказались правы.

### НЕ САМОЕ ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ

Согласно оглашенным планам, в «Роснефти» государство хочет продать лишь 19,5% акций и оставить себе контрольный пакет. Доля государства в «Зарубежнефти» будет к концу 2016 г. уменьшена лишь до 90%. Не намерены власти расставаться и с контролем над крупнейшими финансовыми институтами страны – «Сбербанком» (50% плюс одна акция принадлежит Центробанку) и ВТБ (60,9% акций в собственности правительства).

Решение правительства приберечь крупные активы представляется многим экспертам вполне логичным.

Во-первых, уже не первый год акции российских компаний сырьевого сектора котируются довольно низко, поэтому на их продаже много не заработаешь.

«Из-за спада в мировой экономике сейчас не самое хорошее время для нефтегазовых компаний. К тому же только что к «Роснефти» была присоединена ТНК-ВР. И поэтому приватизировать конкретно «Роснефть» нецелесообразно до тех пор, пока не извлечена выгода от этого присоединения», – полагает Григорий Бирг из аналитического агентства «Инвесткафе».

Во-вторых, российские власти сейчас и не нуждаются особо в деньгах. Хотя федеральный бюджет в 2012 г. оказался дефицитным (дефицит чуть больше 1 млрд долл.), но консолидированный бюджет, где подсчитаны доходы регионов, был исполнен с большим профицитом.

Наконец, добавляют аналитики, государство предпочитает не лишаться рычагов влияния в стратегически важных предприятиях. А, например, «Роснефть», являющаяся мировым лидером по запасам углеводородов (27,5 млрд барр. после слияния с ТНК-ВР), относится к таковым.



### «ШТУЧНАЯ ИСТОРИЯ»

Есть и технические причины отказа от начального плана. Та же «Роснефть» не сможет приступить к освоению арктического шельфа, если перестанет быть госкомпанией. Эта норма закреплена в законодательстве, регулирующем освоение шельфовых месторождений.

Больше всего споров в экспертной среде вызывает теоретический вопрос о том, повышится ли эффективность управления предприятия, если оно переходит в частные руки.

Одни убеждают, что это не факт. Председатель Комитета Государственной Думы по энергетике Иван Грачев настаивает на том, что приватизация – «абсолютно штучная история», особенно в российских условиях.

### СРОКИ «ПРОВИСАЮТ»

«Проблема не в том, что государство должно во что бы то ни стало выйти из ряда госкомпаний. Проблема в том, как сделать ряд этих компаний эффективно управляемыми. Совсем не обязательно, что частная компания будет управляться лучше государственной», – отметил Рубен Варданян, соруководитель компании Sberbank CIB, которая является корпоративно-инвестиционным подразделением «Сбербанка» (ранее – «Тройка-Диалог»).

Этой точки зрения придерживается и С.Александров. «Можно привести в пример Statoil в Норвегии, которая является госкомпанией, – говорит он. – Если в Норвегии нефтяной бизнес может принадлежать государству, то почему в России не может? В любом случае однозначного ответа на этот вопрос нет».

В целом, добавляет эксперт, правительство избрало правильный вектор приватизационной политики и обозначило верный темп. Теперь главный вопрос: удастся ли этот темп удержать? Ход исполнения первого приватизационного плана, принятого три года назад, показывает, что это будет не просто.

Сроки по ряду сделок неоднократно переносились. До истечения срока действия плана остается полгода, а нужно приватизировать около 660 компаний. ■

## Микрофлора почв и климат

«Материя», Нидерланды

Представьте себе хор, который в течение многих веков виртуозно исполнял музыкальные композиции, и вдруг его состав изменился на 40%. А теперь представьте, что жизнь на планете зависит от того, как поет этот хор. Испанский микробиолог Ферран Гарсия Пичел обнаружил, что такой хор существует, хотя это и не видно невооруженным глазом. Речь идет о хоре микробов.

На протяжении последних пяти лет Гарсия Пичел и другие исследователи из его группы путешествовали по пустыням США, от Орегона до Нью-Мексико, собирая образцы почвенных корок, содержащих бактерии, мхи и лишайники. Такие корки обнаруживаются во всех зонах пустынь, которые занимают около 40% площади суши на планете.

Гарсия Пичел и его коллеги обнаружили два основных вида бактерий в этих почвенных корках: первый преимущественно встречается в более холодных пустынях, второй – в более теплых, на юге США. «Эти микробы составляют около 40% бактериальной микрофлоры почвенных корок, которые содержат тысячи различных микроорганизмов», – объясняет Гарсия Пичел.

Авторы исследования, опубликованного на первой полосе журнала Science, предупреждают, что глобальные изменения климата могут перестроить микрофлору почв. Они полагают, что если среднегодовая температура на юго-западе США будет повышаться на 1 градус каждые 10 лет, более теплолюбивые микробы полностью вытеснят своих собратьев приблизительно через 50 лет.

Нельзя закрывать глаза на эту проблему. Эти два вида бактерий преобразуют энергию солнечного света в другие виды энергии и пищу для других микроорганизмов. Они играют важную роль в жизнедеятельности почвенных корок, которые в зоне пустынь защищают почву от эрозии и в которых, благодаря микробам, накапливаются питательные вещества.

По мнению авторов исследования, то же самое может произойти во всех остальных зонах пустынь.

«Мы предполагаем, что один вид бактерий может полностью вытеснить другой через 50 лет, но вовсе не утверждаем, что последствия этого будут катастрофическими. Возможно, эти изменения принесут пользу. Мы просто пока ничего не знаем об этом», – заявляет Гарсия Пичел. ■

Ученые доказали, что глобальное потепление приведет к перестройке микрофлоры почв по всему миру. Как это может повлиять на их плодородие, пока не известно.

## atlantico Главное – внимание к человеку

«Атлантико», Франция

Как утверждают некоторые, мысль о центральном месте человека является абстрактной, эфемерной, туманной. Но чем она абстрактнее, чем пансоциалистическая концепция центрального места государства или панкапиталистическое восприятие верховенства денег? Нет ничего более конкретного, чем проявление центрального места государства (россиянам известно об этом не понаслышке), денег (доказательства мы видим каждый день, а кризис 2008 г. стал своего рода расплатой) или божественной воли (это касается церкви или наследной и абсолютной монархии). Точно так же нет ничего более конкретного, чем действительное проявление центрального места человека.

Когда «Левый фронт» обрушивается с критикой на любое стремление уменьшить долги Франции так, чтобы направить на благо французов те средства, которые мы сегодня платим нашим богатым кредиторам (то есть финансистам), то мы наблюдаем идеологию, но никак не видим ничего конкретного. Что касается консерваторов, то о какой конкретике вообще может идти речь, если они по определению пытаются сохранить сегодня то, что осуждали вчера?

Поставить человека во главу угла – значит рассматривать любую инициативу и финансовую и экономическую деятельность с точки зрения ее природы и положительных или отрицательных последствий для индивидуальной и коллективной реализации участников этих инициатив. Инвестировать для развития бизнеса, а не спекулировать ради денег. Вкладывать деньги для повышения стоимости продукции в интересах всего сообщества, а не продвигать финансовые инструменты исключительно в личных целях. Вот она, эта конкретика.

Да – венчурному капиталу, который направляет сбережения в сторону развития творческой деятельности и стабильных зарплат. Нет – всяческим «деривативам», которые нацелены на одни лишь деньги. Здесь возможны два варианта: либо человек (производитель, разработчик, пользователь и потребитель) занимает подобающее конкретное место на всех этапах экономического процесса, либо он исчезает (в этом случае речь идет о полнейшей абстракции), позволив деньгам вращаться вокруг денег, купаться в них и играть с ними в салочки. Небольшой, но конкретный момент.

За прошлый год руководители крупнейших французских предприятий заработали в сред-

нем по 4,2 млн евро. Их доходы увеличились на 4%, несмотря на падение прибылей их компаний и стагнацию покупательной способности большинства французов. 4% от такого оклада – это 160 тыс. евро в год или примерно 14 тыс. евро в месяц. То есть даже «небольшая» надбавка у этих счастливицков в кризисное время примерно в шесть раз больше того, что зарабатывает большая часть населения.

Если 14 глав крупнейших предприятий заработали в среднем 240 минимальных зарплат, то гендиректор Renault–Nissan Карлос Гон получил за год в общей сложности 660 минимальных окладов. Почти вчетверо больше его коллеги из Toyota. Чтобы получить столько денег, обычному сотруднику пришлось бы начать вкалывать еще при правлении Карла VI, в начале Столетней войны. А если бы он захотел сравняться с главой Publicis Морисом Леви, ему понадобилось бы взять старт при Меровингах.

Раз годовой доход Карлоса Гона в 660 раз больше минимальной зарплаты, это означает, что его хватило бы на оплату труда 660 человек. Ладно, пусть будет 350 с учетом налогов. Разумеется, абсурдный подсчет, ведь Карлос Гон, конечно же, получает такие деньги за выдающиеся таланты. Но представим себе на мгновение, что он довольствуется 5 млн евро, что позволит ему каждый год покупать по четыре прекрасных виллы и устраивать на них званые обеды с ведрами икры. Остальных денег хватит на зарплаты для 330 человек или 180 человек после вычета налогов. Ведь гендиректор Renault не будет тратить намного больше, чем он это делает сейчас. Не может же он до бесконечности дарить супруге бриллианты. В то же время 180 бывших безработных перестанут быть грузом на шее у местных властей и сами станут потребителями: тем самым они дадут толчок развитию торговли, не будут получать социальные пособия, а сами начнут платить налоги и отчисления. Другими словами, гигантские доходы создают проблему даже не столько с общественной и нравственной, сколько с экономической точки зрения: они представляют собой серьезные отклонения, от которых страдают сами предприятия. Конкретнее некуда.

Отметим, что в одном из опросов 49% швейцарцев поддержали мысль о том, что расходование в размере зарплат не должно превышать 12 раз... Да они с ума посходили!

Автор – Жан-Франсуа Канн, журналист и писатель, создатель и директор издания *Marianne*.

Сейчас всё из рук вон плохо и, если мы продолжим идти по тому же пути, станет еще хуже. Все зависит от нас. Жан-Франсуа Канн в своей книге «Как выбраться из кризиса» объясняет, в чем дело.





## Биржевые «медведи» ожидают падения цены золота

«Файнэншл таймс», Великобритания

До какого же уровня она может упасть? Именно этот вопрос сейчас, когда рынок золота демонстрирует наихудшие поквартальные показатели, беспокоит всех, кто играет на торговых площадках Нью-Йорка или заседает в штаб-квартирах золотодобывающих компаний Йоханнесбурга и Лимы.

С начала года цена на желтый металл снизилась на 29,5%, а индекс «золотых акций» FTSE Gold Mines упал на 52%. И, судя по всему, падение на этом не остановится. 27 июня цена золота составила 1180 долл. за тр. унцию, достигнув трехлетнего минимума. «Если говорить о котировках акций на золото, то в данный момент здесь наблюдается что-то мрачное», – восклицает один из самых влиятельных в мире инвесторов Эви Хамбро, который возглавляет золотодобывающие фонды компании BlackRock.

«То, что ранее считалось долгосрочным вложением, теперь, когда цена упала на 300 долл., долгосрочным больше не является», – пояснил один из высокопоставленных представителей банковского сообщества.

Бегство инвесторов от золота приняло внушительные масштабы. В нынешнем году биржевые ETF-фонды (а они представляют собой одну из самых доступных в настоящее время форм инвестирования в золото) уже избавились от пятой части своих активов. Более того, как сообщают представители Commodity Futures Trading Commission, инвестиции в американские золотые фьючерсы и опционы резко упали, достигнув самого низкого уровня с 2005 г.

По мнению некоторых экспертов, уровень инвестиций в золото упал до столь низкого уровня, что в ближайшем времени цена на желтый металл вряд ли опустится еще ниже. Вот что по этому поводу заявил глава отдела по биржевым товарам Goldman Sachs Джеффри Карри: «Проанализировав столь резкие изменения цен на золото, происходившие в последнее время, мы считаем, что отныне желтый металл будет торговаться в боковом тренде и скоро достигнет дна».

«Сейчас главный вопрос – до какого все-таки минимального уровня упадут цены? Мы двигались столь быстрыми темпами, что теперь игроки вынуждены догонять, – говорит Камаль Накви из Credit Suisse. – В настоящее время на рынке наблюдается самый сильный «медвежий» тренд».

Теперь инвесторы всё внимательнее следят за стоимостью производства золота, поскольку при цене золота 1200 долл. за тр. унцию примерно половина золотодобывающей промышленности начинает нести убытки. Но поскольку до полного закрытия шахт еще далеко, золотодобытчики, скорее всего, найдут способы снижения затрат. И даже если некоторые шахты будут все-таки закрыты, снижение уровня добычи все равно будет небольшим на фоне продаж золота инвесторами.

Что же остановит снижение цен на желтый металл? Вскоре после того, как Бернанке заявил о сворачивании мер «количественного смягчения», трейдеры и аналитики все чаще стали интересоваться другими рыночными сегментами, на которые долгие годы не обращали внимания, поскольку инвестиционные потоки были устремлены на рынок золота.

Резкое падение цен на золото, скорее всего, будет стимулировать восстановление спроса на ювелирные изделия; в данном секторе цены снизились на 30% по сравнению с 2005 г.

Снижение цен, вероятно, приведет к резкому сокращению продаж золота в виде металлолома, которые в прошлом году составили 36% от всего объема мирового предложения желтого металла. По мнению трейдеров, предложение золота в виде металлолома резко снизилось вследствие общего падения цен на желтый металл.

Сколько еще времени цены будут падать, прежде чем они смогут уравновесить продажи золота инвесторами? «Нам придется дождаться полного обвала цен на золотой лом, – утверждает г-н Клапвийк. – И мне кажется, что это произойдет при цене 1000 долларов за тр. унцию».

Цена золота резко падает в течение всего этого года. Аналитики соревнуются в прогнозах по поводу того, как низко она упадет и к каким последствиям это приведет.

# Neue Zürcher Zeitung

## «Набукко» потерпел крах

«*Нойе Цюрхер Цайтунг*», Швейцария

Покер вокруг трубопровода, тяжелые Продвижимый ЕС проект газопровода «Набукко» провалился. Азербайджан сделал выбор в пользу конкурента – Трансадриатического газопровода. Таким образом, завершилась продолжительная борьба, которая имеет геополитические последствия.

Покер вокруг трубопровода, тяжелые Продвижимый ЕС проект газопровода «Набукко» провалился. Азербайджан сделал выбор в пользу конкурента – Трансадриатического газопровода. Таким образом, завершилась продолжительная борьба, которая имеет геополитические последствия.

Покер вокруг трубопровода, тяжелые Продвижимый ЕС проект газопровода «Набукко» провалился. Азербайджан сделал выбор в пользу конкурента – Трансадриатического газопровода. Таким образом, завершилась продолжительная борьба, которая имеет геополитические последствия.

Покер вокруг трубопровода, тяжелые Продвижимый ЕС проект газопровода «Набукко» провалился. Азербайджан сделал выбор в пользу конкурента – Трансадриатического газопровода. Таким образом, завершилась продолжительная борьба, которая имеет геополитические последствия.

Покер вокруг трубопровода, тяжелые Продвижимый ЕС проект газопровода «Набукко» провалился. Азербайджан сделал выбор в пользу конкурента – Трансадриатического газопровода. Таким образом, завершилась продолжительная борьба, которая имеет геополитические последствия.

Покер вокруг трубопровода, тяжелые Продвижимый ЕС проект газопровода «Набукко» провалился. Азербайджан сделал выбор в пользу конкурента – Трансадриатического газопровода. Таким образом, завершилась продолжительная борьба, которая имеет геополитические последствия.

противление со стороны России. Изначально планировалось, что газопровод с расчетной пропускной способностью 31 млрд куб. м начнется в Турции и завершится в Баумгартене в Австрии. Газопровод, минуя Россию, должен был задействовать новые источники газа в Азербайджане, Казахстане, Туркмении, Ираке, Иране или Египте. На пути реализации проекта стояли тяжелые переговоры.

Менеджеры «Газпрома» и официальные российские лица не уставали намекать на то, что «Набукко» – это трубопровод без газа. На протяжении многих лет в качестве потенциально нового поставщика газа выступал Азербайджан. Но пока Баку может заполнить только треть мощностей «Набукко».

Еще одним препятствием оказалось то, что отдельные европейские страны идут по своему пути и не следуют общей внешней энергетической политике, что позволило и российской стороне воспользоваться ситуацией. Большинство задействованных в «Набукко» стран сотрудничают также с его конкурентом – проектом «Южный поток», запущенным в 2007 г. «Газпром» и итальянским концерном Eni. Трубопровод идет через Черное море в Болгарию и заканчивается в Тарвизио в Италии. Долгое время говорили о том, что это всего лишь фантомный проект. С раздутой стоимостью в 39 млрд евро газопровод слишком дорогостоящий, чтобы являться заменой пути через Украину. Но российский президент Владимир Путин вложил в него репутационный капитал. В прошлом году «Газпром» объявил о запуске строительства трубопровода.

Разрубить гордиев узел вокруг «Набукко» удалось путем смены измерений. Азербайджан, который стремится компенсировать падение нефтяного производства добычей газа, решил совместно с Анкарой проложить Трансанатолийский газопровод (Tanap) через Турцию. Газопровод соответствует и стремлению Турции стать энергетическим хабом. Таким образом, турецкий участок «Набукко» оказался под вопросом.



## Китай сближается с Белоруссией

«Санкей симбун», Япония

Китай усиливает свое влияние на Белоруссию. Президент Белоруссии Лукашенко посетил Китай с официальным визитом и провел переговоры с председателем Си Цзиньпином и премьером Ли Кэцяном.

Президент восхвалял Китай: «Китай – это ведущая держава мира, и сегодня, если надо «измерить температуру» на планете, то делать это следует уже не в Вашингтоне, не в Брюсселе и не в других государствах. А в Пекине».

В ходе визита было подписано соглашение об инвестициях примерно на 1,5 млрд долл. В Минске реализуется план по строительству китайского индустриального парка. В промышленный район, общей площадью около 80 кв. км, на строительство которого уйдет 5,6 млрд долл., будут привлекаться китайские предприятия, а в будущем там смогут жить 150 тыс. человек. Широкомасштабное продвижение Китая в Белоруссии, которая граничит с ЕС, отмечается специалистами: «Для Китая это станет мостом к рынкам Европы и России». Крупный китайский автопроизводитель Zhejiang Geely Holding Group заключил соглашение о совместном производстве крупногабаритных пассажирских автомобилей на территории Белоруссии.

Под управлением Лукашенко экономика страны попала в глубокой кризис: останавливаются заводы, не выплачиваются зарплаты рабочим. Россия, которая оказывала ей самую большую поддержку, в этом году отказалась предоставить финансовую помощь. Срок выплат огромного долга страны наступает осенью этого года, поэтому «экономическое сотрудничество с Китаем – это единственный путь к восстановлению государства».

Можно назвать это нацеленной стратегией Китая, который воспользовался трудным положением Белоруссии, но специалисты отмечают: «Белоруссия разыграла китайскую карту и заставила Россию снова обратить на себя внимание, таким образом она пытается привлечь большую поддержку как с российской, так и с китайской стороны».

В последние годы Китай значительно укрепил свое влияние в странах Средней Азии, в торговом обороте с Казахстаном Китай в прошлом году обошел Россию и вышел на первое место. Китайское влияние усиливается во «владениях» бывшего Советского Союза, что «вселяет беспокойство у правительства Путина». ■

В результате всех этих зигзагов процесс ускорился. Брюссель перестал отдавать приоритет «Набукко» и стал подчеркивать важную роль южного коридора, что придало дополнительную уверенность авторам Трансадриатического газопровода. Соображение о том, что Турция станет «новой Украиной» и будет контролировать транзитный маршрут, было отодвинуто в сторону.

Понимание того, что решение принимается в Баку, а не в Брюсселе, привело к тому, что Брюссель занял нейтральную позицию по проекту. Но, несмотря на экономические аспекты, для Азербайджана могло оказаться важным еще и то, что при выборе Трансадриатического газопровода Россия не так очевидно будет уязвлена.

За последние годы также произошли изменения в срочности реализации проекта. В Европе спрос на газ из-за ослабившейся экономической мощности снизился, а потенциальное предложение газа и количество новых поставщиков выросло. Крупные проекты газопроводов оцениваются все критичнее. К тому же, согласно докладу британского концерна BP, в прошлом году Норвегия вытеснила с первого места Россию по объему поставок газа в ЕС. «Газпром» был вынужден снизить цены.

В любом случае, газ из Азербайджана должен пойти только в 2019 г., а выход на полную мощность планируется еще позже. В качестве возможного варианта рассматривается использование имеющихся мощностей. Проект Транскаспийского трубопровода, по которому газ должен пойти из Туркмении в Азербайджан, а оттуда дальше в Европу, может быть заблокирован региональными странами, например Россией, в связи с разделом акватории Каспийского моря. Вероятнее всего, как возможный источник газа будет рассматриваться Ирак.

Глава Еврокомиссии Баррозу говорил в последнее время о том, что могут быть реализованы оба проекта, если будет расширен южный коридор. По всей видимости, свои надежды Брюссель еще не оставил. ■

Китай усиливает свое влияние в Белоруссии, несмотря на то, что это может не понравиться Москве.



## Никарагуанский канал и преобразование Латинской Америки

*«Инфобэй», Аргентина*

Строительство межокеанского Никарагуанского канала является ярким примером того, как Китай преобразует Латинскую Америку. Это касается не только экономической, но и политической сферы.

Следует четко понимать, что такая тенденция не является следствием прямых указаний китайскому бизнесу со стороны центрального правительства КНР и Коммунистической партии Китая. Наоборот, проникновение Китая в Латинскую Америку связано со стремлением китайских банков и частных инвесторов как можно быстрее занять пустующую нишу на латиноамериканском рынке.

Нет сомнения в том, что китайская экономическая экспансия в Латинскую Америку пользуется поддержкой официального Пекина. Однако ключевая роль китайского правительства заключается не только в том, чтобы продвигать свой бизнес за рубежом, но и в том, чтобы дать понять частному бизнесу, что такого рода деятельность входит в сферу стратегических интересов КНР, и таким образом, поощрять их к более активной деятельности в различных частях света.

Строительство «второго межокеанского Панамского канала», стоимость которого оценивается в 40 млрд долл., по своему размаху, не имеющего себе равных в мире, свидетельствует о новых стратегических возможностях Китая.

Латиноамериканским бизнесменам удастся налаживать контакты с китайскими партнерами и получать от них средства для финансирования совместных проектов.

Так, аргентинский предприниматель Франсиско Макри с участием китайского капитала построил несколько заводов на Огненной Земле, а также создал консорциум железнодорожной сети Belgranoargas для перевозки грузов. Аргентинские и китайские предприниматели довольно успешно развивают гостиничный

бизнес, в том числе на Багамских островах и в Доминиканской Республике.

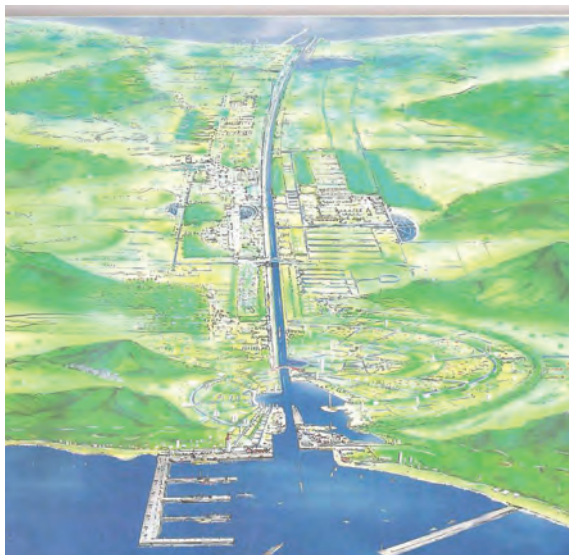
Концессию на строительство Никарагуанского канала получила гонконгская компания Nicaragua Canal Development Investment Co Ltds (HKND Group), владельцем которой является Ван Цзин. Рассказывают, что ему удалось это сделать благодаря протекции сына президента Никарагуа. Поражает, с какой легкостью никарагуанцы пожертвовали своим суверенитетом ради осуществления проекта.

В июне 2013 г. парламент Никарагуа одобрил выделение в 50-летнее управление гонконгской компании Nicaragua Canal Development Investment Co Ltds участка земли для строительства канала, который соединит Тихий и Атлантический океаны (аренда может быть продлена еще на 50 лет). Китайцы также получили разрешение на строительство глубоководных морских портов в Коринто и Monkey Point (Карибское побережье Никарагуа). Рассматривается возможность участия китайского бизнеса в строительстве железной дороги между Атлантическим и Тихим океанами, а также нового международного аэропорта.

В обмен на инвестиции китайцы получили право самостоятельно решать, кто будет делать проектные изыскания и вести строительство канала. Кроме того, если в будущем новое руководство страны не согласится выполнять условия подписанного соглашения и попытается взять под свой контроль управление каналом или задумает его экспроприировать, тогда все спорные вопросы придется рассматривать в международном суде, а штрафы и неустойки платить Центральному банку Никарагуа.

На первом этапе проектно-изыскательских работ планируется вложить 100 млн долл. По данным HKND Group, все инвестиции на этой фазе строительства будут сделаны владельцем компании – китайским миллиардером Ван Цзином.

Строительство межокеанского Никарагуанского канала является ярким примером того, как Китай преобразует Латинскую Америку в экономической и политической сферах. Стоимость «второго межокеанского Панамского канала» оценивается в 40 млрд долл. и свидетельствует о новых стратегических возможностях Китая.



Кроме того, компания заявила о своей заинтересованности в поисках глобальных инвесторов для финансирования основной части проекта. Найти 40 млрд долл., конечно, будет нелегко на традиционных рынках капитала. Для этого потребуются доказать, что канал будет жизнеспособным после выплаты капитальных затрат и вычета эксплуатационных расходов (потенциально очень высоких). Также нельзя не учитывать, что проект имеет высокую степень рисков, так как почти полностью находится в руках частной компании, которая не имеет опыта в строительстве и логистике столь сложного объекта.

Существуют и другие проблемы и риски.

Маловероятно, что г-н Ван Цзин смог стать миллиардером, не просчитывая риски при ведении бизнеса. Если он решился инвестировать 100 млн долл. из собственного кармана, то у него для этого должны быть веские аргументы.

Китайское правительство пока проявляет осторожность и никак не комментирует свое участие в строительстве канала, опасаясь возможных негативных последствий со стороны западных стран. Главное – добиться участия в проекте западных консалтинговых фирм, которым доверяет Вашингтон.

В любом случае, будет ли построен Никарагуанский канал с участием западного или китайского капитала, главное – не допустить, чтобы новая транспортная артерия превратилась в рычаг давления, как это случилось с Аргентиной в 2010 г. Тогда КНР отказалась от закупок сои, сославшись на повышение цен на сельскохозяйственную продукцию.

Строительство Никарагуанского канала, несомненно, изменит стратегическую обстановку в Латинской Америке и повлияет на будущее Никарагуа. Но пока еще рано говорить, кто выиграет, а кто проиграет от реализации проекта XXI века. ■

## Wirtschafts Woche

### Страны БРИК ВЫДОХЛИСЬ

«Виртшафтсвохе», Германия

Доля стран БРИК в глобальных экономических показателях, очищенных от различий в покупательной способности, составляла в начале нынешнего тысячелетия всего лишь 16%, теперь этот показатель превысил 26%. В первую очередь это произошло благодаря Китаю. Вторая по величине экономика в мире с 2000 г. увеличила свою долю в мировой экономике с 7% до почти 16%. Темпы экономического роста свыше 10% существенно увеличивали потребность этой гигантской империи в сырьевых ресурсах. Сложившаяся тогда ситуация позволила Бразилии и России, поставщикам сырья, достичь рекордных показателей экспорта, а также высоких темпов роста. Однако теперь чудо экономического роста стран БРИК может закончиться. ВВП Китая прибавил в I квартале 2013 г. всего 7,5%. В Бразилии экономика в прошлом году выросла лишь на 0,9%, а в 2013 г., по оценке МВФ, ожидается рост в 2,5%. Это лишь треть от показателей 2010 г. Экономический рост в Индии, судя по всему, сократится в два раза по сравнению с 2010 г., и то же самое можно сказать о России.

Крупные страны с развивающейся экономикой выдыхаются, и это объясняется, прежде всего, тем, что «модель роста, успешно использовавшаяся государствами БРИК в последние годы, больше не работает», – объясняет Иоахим Фельс, главный экономист американского банка Morgan Stanley. В Китае угрозу представляет собой рост заработной платы, а повышение курса национальной валюты негативно влияет на конкурентоспособность промышленности. Поль де Гроув, эксперт Лондонской школы экономики, опасается, что в среднесрочной перспективе рост в Китае может снизиться до 5%. Это может иметь серьезные последствия для других стран. Уже сегодня Бразилия и Россия почувствовали сокращение спроса на Дальнем Востоке. Их незавидное положение усугубляется потерей конкурентоспособности в мире, что является следствием существенного повышения уровня заработной платы. ■

Чудо  
экономического  
роста  
стран БРИК  
заканчивается,  
их модель  
развития  
больше не  
работает.



## Производители мобильных устройств борются за клиентов

«АВС», Испания

Крупнейшие производители мобильных средств связи отдают себе полный отчет в том, что грамотно проведенная маркетинговая кампания является залогом коммерческого успеха.

**В**се против всех: маркетологи в погоне за клиентами. Apple, Samsung, Microsoft, Nokia, BlackBerry... В последние годы ни одна из крупных компаний, работающих на рынке мобильных средств связи, не осталась в стороне от самых настоящих рекламных войн с целью привлечения клиентов. Кампании по дискредитации уже стали обыденным явлением. Крупные корпорации считают вполне приемлемыми методы маркетингового очернения конкурентов.

Война между Samsung и Apple перестала быть просто схваткой между крупными корпорациями, превратившись в постоянное противостояние между пользователями, как будто бы разделившимися на две соперничающие группировки, пытающиеся понять, какой производитель все же лучше – американский или южнокорейский.

Но и такие компании, как Microsoft, Nokia и Rim, также участвуют в этой битве за клиентов посредством наступательных пропагандистских акций.

**Пользователи Apple, изображенные в виде зомби.** Одна из последних и наиболее впечатляющих кампаний была разработана финской корпорацией Nokia и направлена против пользователей Apple. Финские разработчики создали сюжет, на котором пользователи устройств Стива Джобса выглядят настоящими зомби из фильма «Восставшие мертвецы». В рекламном сюжете человек нормального внешнего вида идет по улице, используя телефон Nokia Lumia 925. Навстречу ему попадаются несколько зомби, пользователи Apple. Ослепленные мощным светом вмонтированной в Nokia фотокамеры, они становятся похожими на оживших мертвецов.

**Потасовка как элемент моды.** Одна из самых успешных рекламных акций последних месяцев – та, в которой Microsoft мастерски высмеивает постоянную вражду между пользователями Apple и Samsung. В юмори-

стическом ключе ролик повествует о постоянном противоборстве между пользователями обеих компаний: в самый разгар свадьбы приглашенные решают запечатлеть торжественный момент на свои мобильные телефоны. Пользователи Apple и Samsung разделяются на две группы, каждая из которых обрушивает волны критики на оба устройства. Дело доходит до потасовки, которую двое молодых официантов записывают на мобильный телефон фирмы Nokia. «Интересно, стали бы они драться, если бы знали о существовании новой модели Lumia?» – задают себе вопрос официанты, тут же появляется лозунг «Don't fight. Switch» («Не дерись, просто поменяй мобильник»).

**Насмешка над приложением Siri.** Microsoft выпустил рекламный ролик своей таблетки Surface, сравнивая ее со знаменитым iPad компании Apple, чтобы таким образом показать некоторые достоинства разработки Microsoft, которых нет у Apple. В рекламном сюжете некий пользователь пытается одновременно совершить ряд действий на обоих телефонах, хотя в случае с iPad нередко можно услышать, как приложение Siri обрывает пользователя, говоря ему: «К сожалению, я не могу этого сделать».

**Маркетинговый ход BlackBerry.** BlackBerry тоже не захотел остаться в стороне от рекламной борьбы за клиентуру. В качестве объекта был выбран Apple, ставший главным героем ролика, за несколько часов облетевшего весь мир. На одной из улиц Сиднея, где расположен магазин Apple, неожиданно прошла акция-флэшмоб, участники которой разместились перед витриной с плакатами, призывавшими к «пробуждению». За этой акцией, которая была дополнена объявлениями в печати и даже открытием специально привязанного к этому событию сайта, стояла компания RIM.

Хотя организованный компанией RIM флэшмоб достиг большего эффекта, чем

## Как защититься от вирусов?

«Атлантико», Франция



ожидалось, нижеприводимый сюжет показывает, с какой агрессивностью ведется кампания по дискредитации Apple. В данном ролике создатели BlackBerry показывают яростную атаку на «яблочное предприятие», которое, если верить анонсам, их прибор в состоянии уничтожить. 19 секунд оказывается достаточно, чтобы доказать способность RIM противостоять кому угодно.

**В игру вступает Google.** Samsung и Apple отнюдь не являются единственными противниками, с которыми сражается Microsoft на полях маркетинговой войны. Еще одним непосредственным конкурентом компании Билла Гейтса является Google, а если говорить точнее – его Google Chrome, который уже давно завоевал достаточно высокую популярность, став серьезным конкурентом широко известному Internet Explorer.

Мы видим прямые нападки Microsoft на Google, который ссылается на использование личных данных пользователей, в результате чего поисковая система и получает доход от рекламы. «С помощью Google Chrome отслеживается всё и вся. Эта поисковая система следует за вами неотступно, она извлекает выгоду из ваших личных данных. Google видит всё, что вы делаете, а Chrome поставил эту деятельность на коммерческую основу, сделав из вас источник дохода».

**«Не дайте Google вас обмануть!» – самая яростная рекламная акция.** Несколько месяцев назад Microsoft начал свою самую яростную кампанию против Google под названием «Scroogled», что можно трактовать как «Не дайте Google вас обмануть!». В рамках этой акции Билл Гейтс выступает с прямыми нападками на гигантскую поисковую систему, обвиняя ее в сборе данных пользователей с помощью скачивания приложений Google Play. Во избежание неприятностей, Microsoft предлагает использовать операционную систему Windows Phone, поскольку она не пользуется теми приемами, что Google. ■

Смартфоны получают в мире все большее распространение. Это значит, что кража пользовательской информации становится все более выгодной. При использовании этими устройствами необходимо сохранять бдительность.

Александр Гарре, эксперт по цифровой безопасности, объясняет, как защитить смартфоны от вирусов. Главный источник опасности – кража конфиденциальных данных.

Не нужно устанавливать приложения из неизвестных источников. Это может быть довольно затруднительно в случае некоторых «магазинов», которые позволяют скачать множество разных приложений. Если, например, взломать iPhone и попытаться скачать приложения из неофициальных магазинов, то вы не можете с уверенностью сказать, что устанавливаете на ваш телефон. В таком случае можно легко нарваться на приложение, которое будет хорошо выполнять некую нужную функцию, но одновременно с этим будет делать то, чего вам хотелось бы избежать. Чем активнее вы пользуетесь неофициальными магазинами, тем выше вероятность установить потенциально вредоносное ПО, потому что там нет никакого контроля.

Существует и иной тип возможной опасности. Речь идет об SMS (иногда они очень грамотно составлены), которые рассылаются по случайным номерам. В целом же тот опыт, что мы приобрели в борьбе со спамом в электронной почте, стоит перенести и на смартфоны.

Смартфоны выходят на один уровень уязвимости с компьютерами. Сегодня она ниже, но это скорее связано с масштабами их распространения. Это напоминает ситуацию с Windows и Mac OS: на большей части компьютеров в мире установлена Windows, и, значит, большинство вирусов тоже пишется под эту систему.

Последние год-два наблюдается огромный всплеск интереса к смартфонам, потому что их число становится все значительнее, и, значит, кража пользовательской информации с последующей ее перепродажей может принести большую выгоду. Чаще всего целью становится номер кредитной карты. Регулярно встречаются зараженные приложения для заметок или следящие за ними вредоносные программы: люди больше не запоминают номера и пароли (от банковской карты или чего-то еще) и пользуются для этого заметками в телефонах.

Количество вредоносных приложений увеличится по мере того, как мы начнем все чаще использовать наши смартфоны для платежей. Чем больше будет на смартфонах «интересной» информации и данных, тем чаще они будут становиться целью хакерских атак. ■

## Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза

«Хуаньцзю шибао», Китай

Мировое сообщество сейчас широко обсуждает идею Евразийского союза – концепцию интеграции, выдвинутую Россией ради того, чтобы укрепить свое геостратегическое превосходство в зоне СНГ, усилить стратегическое влияние в западной части Атлантического океана, а также ускорить процесс вхождения в экономическую систему Азиатско-Тихоокеанского региона. Страны гипотетического Евразийского союза – непосредственные соседи Китая на западе и севере, к тому же создание подобного союза в течение некоторого времени наверняка будет основной темой российской внешней политики, поэтому Китаю стоит отнестись к этим идеям со всем вниманием.

Согласно плану президента Путина, Евразийский союз подразумевает более эффективное совокупное использование всех природных, экономических и человеческих ресурсов стран-членов союза, более глубокую интеграцию более высокого уровня. Цель подобной интеграции – создание силы, которая станет влиятельным, но в то же время независимым игроком в будущем мире политико-экономических отношений и воплотит мечту России о могущественной евразийской державе. Сейчас этот союз носит экономический характер, но в будущем он может стать как политической, так и военной силой.

Автор этих строк убежден, что перспективы создания такого союза довольно туманны, здесь слишком много случайных величин. В этой ситуации Китаю следует, как говорится, «понимать суть происходящего, но не мешать, сохранять осторожность, но не оставлять происходящее без внимания, следить за ходом событий, но не увлекаться чрезмерным анализом» – таково отношение Китая к предложенному Россией Евразийскому союзу.

Во-первых, в условиях глобализации создание Евразийского союза – часть естественного исторического процесса, его воплощение в отдельном регионе.

Во-вторых, более глубокая интеграция стран Евразийского региона позволит им прийти к единой внешнеэкономической политике, поспособствует выработке единых норм и законов, увеличит эффективность сотрудничества. Затраты на формальные процедуры станут меньше, возрастет степень взаимодополняемости экономических интересов. Все это на руку КНР.

В-третьих, острее подобной политики вряд ли направлено на Китай: это коренное отличие евразийской концепции России от американской политики «возвращения в Азиатско-Тихоокеанский регион», направленной на сдерживание Китая.

От воплощения в реальность Евразийский союз отделяет всего ничего, и для западных пределов КНР это дело огромной важности. Сегодня, когда ситуация на восточных морских границах становится все более напряженной, важность того, что происходит на Западе, понятна без слов. На Востоке мы видим традиционные для нас угрозы безопасности, обернувшиеся тупиками, там мы меряемся действительной военной мощью. На западе же Китай сталкивается с новыми угрозами безопасности, и важнее всего там – экономическое влияние. На текущем этапе военная мощь по-прежнему является слабым местом КНР, а экономическая мощь – по-прежнему предмет нашей гордости. Нам следует, как говорится, «развивать достоинства и минимизировать недостатки», то есть сначала упрочить и привести в порядок наши сухопутные границы, а уже затем бороться на Востоке, обзаведясь опорой и гарантиями для существования в качестве державы, сильной как на суше, так и на море.

Китаю следует активно участвовать в жизни этого союза от имени ШОС, понемногу углублять наши знания об экономической платформе стран-членов Евразийского союза. Создание зоны свободной торговли ШОС – одна из задач Китая. Помощь партнеру в воплощении его стремлений, основанная на принципе взаимопонимания, также позволяет создать благоприятные условия для своего собственного развития и заложить фундамент для реализации намеченной стратегии.

Одним словом, Китаю надлежит подойти к Евразийскому союзу осмотрительно, внимательно вникнуть в суть дела. Нам следует, как минимум, оказать России моральную поддержку, не вставлять ей палки в колеса, не чинить препятствий, умеренно участвовать в деятельности союза, с одобрением следить за его успехами, видеть перспективу и строить на этом основании далеко идущие планы.

Автор – профессор факультета политологии и международных отношений Пекинского педагогического университета. Перевод Федора Кокорева.

«Понимать суть происходящего, но не мешать, сохранять осторожность, но не оставлять происходящее без внимания, следить за ходом событий, но не увлекаться чрезмерным анализом» – таково отношение Китая к предложенному Россией Евразийскому союзу.



## МВЦ «Крокус Экспо», 2013–2014 гг.

### АВГУСТ

28–31 августа, пав. 1, 2, залы 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8  
9-я международная выставка «ИНТЕРАВТО»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

### СЕНТЯБРЬ

3–6 сентября, пав. 2, зал 11  
Международная выставка нижнего белья, пляжной моды и чулочных изделий LINGERIE-EXPO. ОСЕНЬ–2013  
Организатор: MBK

9–11 сентября, пав. 1, залы 3, 4  
Международная выставка цветов, растений, техники и технологий для цветоводства и ландшафтного дизайна «ЦВЕТЫЭКСПО–2013»  
Организаторы: «ГринЭкспо», МВЦ «Крокус Экспо»

9–12 сентября, пав. 1, залы 1, 2  
Международная выставка комплексных решений в транспорте и логистике INTERLOGISTIKA–2013  
Организаторы: «Медиа Глоб», МВЦ «Крокус Экспо»

9–14 сентября, пав. 2, 3, залы 6, 12, 13, 14, 15  
12-я международная специализированная выставка «КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ–2013»  
Организатор: «Медиа Глоб» – «Ганновер Экспо»

10–12 сентября, пав. 2, зал 9  
19-я международная специализированная выставка канцелярских и офисных товаров «СКРЕПКА ЭКСПО. ОСЕНЬ»  
Организатор: «Скрепка Экспо Проект»

10–12 сентября, пав. 2, зал 10  
24-я специализированная выставка индустрии рекламных сувениров, бизнес-подарков и материалов для промоушн «IPSA РЕКЛАМНЫЕ СУВЕНИРЫ. ОСЕНЬ»  
Организатор: «ИПСА Рекламные сувениры»

16–19 сентября, пав. 2, залы 5, 7, 8  
Московский международный стоматологический форум и выставка «ДЕНТАЛ-ЭКСПО–2013»  
Организатор: ДЕ-5

17–20 сентября, пав. 2, залы 9, 10, 11  
Международная специализированная выставка хозяйственных товаров, посуды и товаров для дома HOUSEHOLD EXPO–2013  
Организатор: «МОККА Экспо Групп»

17–20 сентября, пав. 1, залы 1, 2, 3, 4  
19-я международная туристская выставка «ОТДЫХ / LEISURE»  
9-я международная выставка и конференция по деловому туризму и корпоративным мероприятиям MIBEXPO RUSSIA  
8-я международная выставка эксклюзивного туризма LUXURY LEISURE  
Организатор: «Евроэкспо»

19–22 сентября, пав. 3, зал 12  
15-я международная выставка «ОХОТА. РЫБАЛКА. ОТДЫХ. ОСЕНЬ»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

23–25 сентября, пав. 3, зал 15  
12-я международная специализированная выставка «ОЧКОВАЯ ОПТИКА»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

23–26 сентября, пав. 3, залы 17, 18  
Международная специализированная выставка обуви, сумок и аксессуаров «МОСШУЗ–2013»  
Организатор: «МосШуз»

24–27 сентября, пав. 2, зал 10  
12-я международная специализированная выставка «ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ XXI ВЕКА»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

24–27 сентября, пав. 2, залы 6, 7  
Международная промышленная выставка ITFM–2013  
Организатор: ITE

25–27 сентября, пав. 1, залы 3, 4  
Международная выставка домашнего текстиля и тканей для оформления интерьера HEIMTEXTIL RUSSIA–2013  
Организатор: «Мессе Франкфурт РУС»

25–27 сентября, пав. 2, зал 8  
Международная выставка рольставен, ворот, дверей, окон и солнцезащитных конструкций R + T RUSSIA–2013  
Организатор: Business Media Russia

25–27 сентября, пав. 2, зал 5  
10-я международная выставка INFOSECURITY RUSSIA  
Организатор: «Гротек»

26–29 сентября, пав. 2, зал 9  
Международная выставка и фестиваль гаджетов GADGET FAIR–2013  
Организатор: «Бюро креативных проектов»

### ОКТАБРЬ

1–2 октября, пав. 3, зал 20  
14-я международная выставка и конференция по вопросам управления персоналом HR&TRAININGS EXPO  
Организатор: «Амплуа»

1–4 октября, пав. 3, залы 12, 13, 14, 15  
16-я международная выставка «ПИР – ИНДУСТРИЯ ГОСТЕПРИИМСТВА»  
Организатор: «ПИР Групп»

1–6 октября, пав. 3, залы 18  
Меховая выставка-продажа  
Организатор: Королева Н.В., ИП  
2–4 октября, пав. 2, залы 5, 6, 7, 8  
Международный специализированный выставочный форум рынка недвижимости, инвестиций и проектов развития территорий Российской Федерации RUSREALEXPO'13  
Организатор: «РусРеалЭкспо»

3–6 октября, пав. 1, залы 1, 2, 3, 4  
Международная специализированная выставка «ИГРОМИР–2013»  
Организатор: Конференция разработчиков компьютерных игр (КРИ)

5–6 октября, пав. 3, зал 17  
15-й международный фестиваль кошек «ЭКСПОКОТ»  
Организатор: «Валта Пет Продактс»

7–9 октября, пав. 3, зал 20  
Выставка и конгресс «ПРОЕКТИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО И ОСНАЩЕНИЕ МЕДИЦИНСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ В РОССИИ»  
Организатор: Adam Smith Conferences / Informa life science Exhibitions

14–17 октября, пав. 1, залы 3, 4  
4-я международная специализированная выставка-форум «ДОРОГА»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

15–18 октября, пав. 1, залы 1, 2  
Международная специализированная выставка «СТАНКОСТРОЕНИЕ–2013»  
Специализированные экспозиции в рамках выставки:  
«ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЛАЗЕРЫ»  
«СВАРОЧНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»  
«ИНСТРУМЕНТ»  
Организатор: «Райт Солюшн»

16–19 октября, пав. 2, залы 5, 6, 7, 8  
Международная специализированная выставка I SALONI WORLDWIDE MOSCOW–2013  
Организатор: Cosmit S.p.a

16–19 октября, пав. 3, зал 13  
9-я международная специализированная выставка «МЕБЕЛЬНЫЙ КЛУБ Premium»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

16–20 октября, пав. 3, залы 17  
Меховая выставка-продажа  
Организатор: Королева Н.В., ИП

19–20 октября, пав. 3, залы 14, 15  
Интернациональная выставка собак «РОССИЯ–2013»  
Организатор: Российская Кинологическая Федерация

21–27 октября, пав. 3, зал 17  
Меховая выставка-продажа  
Организатор: Королева Н.В., ИП

# Календарь выставок

22–24 октября, пав. 1, зал 4  
9-й МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ  
Организатор: «Мир-Экспо»

28 октября – 3 ноября, пав. 3, залы 17  
Меховая выставка-продажа  
Организатор: Королева Н.В., ИП

29–30 октября, пав. 2, зал 10  
Международный бизнес-конгресс и выставка «БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗАЩИТА ЛИЧНОСТИ, ОБЩЕСТВА И ГОСУДАРСТВА»  
Организатор: «МЕГАПИР-ЭКСПО»

29–31 октября, пав. 2, залы 7, 8  
Международный электроэнергетический форум «UPGrid–2013. ЭЛЕКТРОСЕТЕВОЙ КОМПЛЕКС. ИННОВАЦИИ. РАЗВИТИЕ»  
Организатор: Выставочный павильон «Электрификация»

29–31 октября, пав. 2, зал 6  
12-я международная специализированная выставка «СТЕКЛОЭКСПО»  
Организатор: Стеклосоюз России

29 октября – 1 ноября, пав. 1, зал 3  
16-я международная выставка машиностроения и металлообработки MASHNEH  
Пав. 1, залы 1, 4  
12-я международная выставка PCVEXPO (НАСОСЫ. КОМПРЕССОРЫ. АРМАТУРА. ПРИВОДЫ И ДВИГАТЕЛИ)  
Организатор: MBK

29 октября – 1 ноября, пав. 3, зал 18  
Международная специализированная выставка MOSCOW WATCH EXPO–2013  
Организатор: Издательство «Часовая литература»

29 октября – 1 ноября, пав. 2, зал 5  
2-я международная специализированная выставка «КЕРАМИКА»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

31 октября – 2 ноября, пав. 3, залы 12, 13, 20  
Форум «ОТКРЫТЫЕ ИННОВАЦИИ–2013», выставка OPEN INNOVATIONS EXPO–2013  
Организатор: Фонд «Форум инноваций»

31 октября – 3 ноября, пав. 3, зал 15  
Международная архитектурно-строительная и интерьерная выставка «КРАСИВЫЕ ДОМА. РОССИЙСКИЙ АРХИТЕКТУРНЫЙ САЛОН–2013»  
Международная выставка интерьеров и декора «САЛОН ИНТЕРЬЕРОВ–2013»  
Специализированная архитектурно-строительная выставка «КРАСИВЫЕ ДЕРЕВЯННЫЕ ДОМА–2013»  
Организатор: World Expo Group

## НОЯБРЬ

5–9 ноября, пав. 3, залы 17  
Меховая выставка-продажа  
Организатор: Королева Н.В., ИП

8–10 ноября, пав. 2, зал 6  
8-я международная специализированная выставка-дегустация «КАРТА ВИН»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

12–15 ноября, пав. 1, залы 1, 2, 3, 4  
24-я международная выставка полиграфического оборудования, технологий, материалов и услуг «ПОЛИГРАФИИНТЕР'2013»  
Организатор: MBK

19–21 ноября, пав. 2, зал 8  
Международная выставка профессионального оборудования и технологий для теле-, радио-, интернет-вещания и кинопроизводства NATEXPO–2013  
Организатор: «ЭкспоНАТ»

26–28 ноября, пав. 2, зал 6  
10-я международная выставка и конференция «СИЛОВАЯ ЭЛЕКТРОНИКА И ЭНЕРГЕТИКА»  
Организаторы: «Примэкспо», ITE

26–29 ноября, пав. 1, залы 1, 2, 3, 4  
13-я международная выставка оборудования и технологий деревообрабатывающей промышленности «WOODDEX / ЛЕСТЕХПРОДУКЦИЯ»  
Организатор: MBK

27–30 ноября, пав. 3, залы 12, 13, 14, 15  
20-я международная выставка парфюмерии и косметики InterCHARM  
Организатор: «Рид-СК»

27 ноября – 1 декабря, пав. 3, зал 17  
Меховая выставка-продажа  
Организатор: Королева Н.В., ИП

28–30 ноября, пав. 2, зал 5  
3-я международная комплексная выставка судостроения, использования и исследования водных ресурсов «МИРОВОЙ ОКЕАН»  
Организатор: «Русские выставочные системы»

## ДЕКАБРЬ

7–8 декабря, пав. 3, зал 14  
Международная выставка кошек «ГРАН-ПРИ ROYAL CANIN–2013»  
Организатор: «Экспо-Арт»

10–13 декабря, пав. 3, зал 15  
13-я международная специализированная выставка «ОЧКОВАЯ ОПТИКА»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

## ЯНВАРЬ

2–8 января, пав. 3, залы 12, 13  
НОВОГОДНЯЯ СТРАНА В «КРОКУСЕ» 2014  
Организатор: Продюсерский центр «Седьмая Радуга Развлечений»  
13–16 января, пав. 3, зал 14  
Международная специализированная выставка обуви, сумок и аксессуаров «МОСШУЗ–2014»  
Организатор: «МосШуз»

28–30 января, пав. 1, залы 2, 3, 4  
16-я международная выставка и форум CSTB  
Организатор: «МИДЭКСПО – выставки и ярмарки»

## ФЕВРАЛЬ

4–6 февраля, пав. 2, зал 7  
Международная специализированная выставка холодильного оборудования, климатической техники и тепловых насосов для промышленности, торговли и строительства «CHILLVENTA РОССИЯ–2014»  
Организатор: NuernbergMesse GmbH

4–7 февраля, пав. 3, залы 13, 14, 15  
18-я международная выставка отопительного и санитарно-технического оборудования AQUA-THERM MOSCOW  
Организатор: Reed Exhibitions, ITE

4–7 февраля, пав. 1, зал 2  
Международная выставка нижнего белья, пляжной моды и чулочных изделий LINGERIE-EXPO–2014  
Организатор: MBK

6–8 февраля, пав. 1, зал 1  
6-я международная специализированная выставка «РОСАВИАЭКСПО»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

10–12 февраля, пав. 2, зал 5  
11-я всероссийская стоматологическая выставка-ярмарка «ДЕНТАЛ РЕВЮ»  
Организатор: ДЕ-5

11–14 февраля, пав. 2, зал 8  
19-й международный форум «ТЕХНОЛОГИИ БЕЗОПАСНОСТИ»  
Организатор: «Гротек»

11–14 февраля, пав. 1, зал 4  
Международная выставка «МИР ВКУСА / TASTY WORLD–2014»  
Организатор: DP Group

17–21 февраля, пав. 3, зал 18  
Международная специализированная выставка «РОССИЙСКАЯ ОБУВНАЯ НЕДЕЛЯ–2014»  
Организатор: «ЭКСПОШУЗ-Н»

18–21 февраля, пав. 3, зал 15  
14-я международная специализированная выставка «ОЧКОВАЯ ОПТИКА»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

20–23 февраля, пав. 2, залы 7, 8  
16-я международная выставка «ОХОТА. РЫБАЛКА. ОТДЫХ. ВЕСНА»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

20–23 февраля, пав. 2, залы 5, 6  
3-я международная специализированная выставка транспортных средств повышенной проходимости «ВЕЗДЕХОД»  
Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»

*В программе выставок возможны изменения и дополнения.*



*Исполним и самые взыскательные желания ...*

**... насладитесь высочайшим качеством лечебных и велнес-программ**



**HOTEL IMPERIAL**  
*Spa & Health Club*

**HOTEL IMPERIAL\*\*\*\* Superior** • Libušina 18, 360 01 Karlovy Vary  
E-mail: reservation@spa-hotel-imperial.cz • Tel: +420 353 203 113  
Fax: +420 353 203 151 • www. spa-hotel-imperial.cz

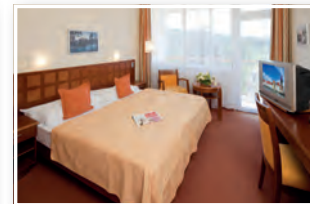


Гостеприимство и стиль с 1912 года



## **SPA & WELLNESS** *программы для каждого ...*

- Велнес программа «Романтика для двоих»
- «Wellness - программа для дам»
- «Wellness - программа для джентльменов»
- Программа «Регенерация»



  
**SPA RESORT SANSSOUCI**  
— GARDENS OF HEALTH —

Spa Resort Sanssouci\*\*\*\*, U Imperiálu 11, 360 01 Karlovy Vary  
Tel.: +420 353 207 113 • Fax: +420 353 207 250  
E-mail: reservation@spa-resort-sanssouci.cz • www.spa-resort-sanssouci.cz  
**Member of Imperial Karlovy Vary Group**



Время «sans souci», время «без забот»



## GIPSY KINGS

3 октября **чт** 20:00

билеты 1800 — 9000 р

12+

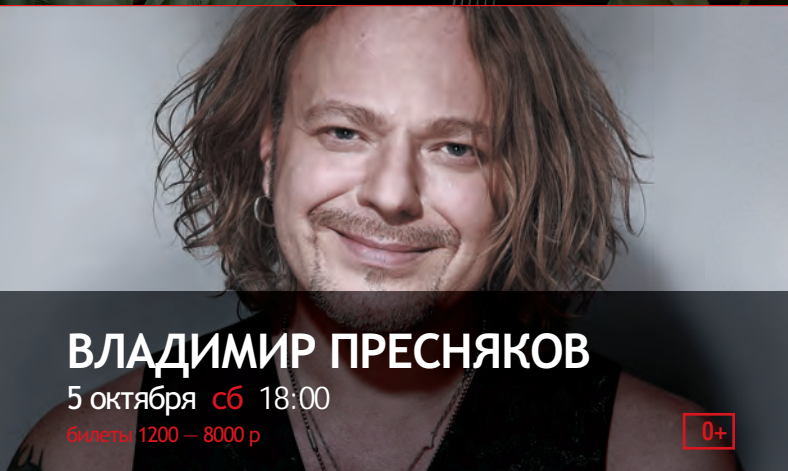


## SALVATORE ADAMO

4 октября **пт** 20:00

билеты 1500 — 12000 р

12+



## ВЛАДИМИР ПРЕСНЯКОВ

5 октября **сб** 18:00

билеты 1200 — 8000 р

0+



## ALICE COOPER

7 октября **пн** 20:00

билеты 1600 — 12000 р

16+



## URIAH HEEP

8 октября **вт** 20:00

билеты 1500 — 12000 р

12+



## THE HARLEM BLUES & JAZZ BAND

9 октября **ср** 20:00

билеты 700 — 6000 р

0+

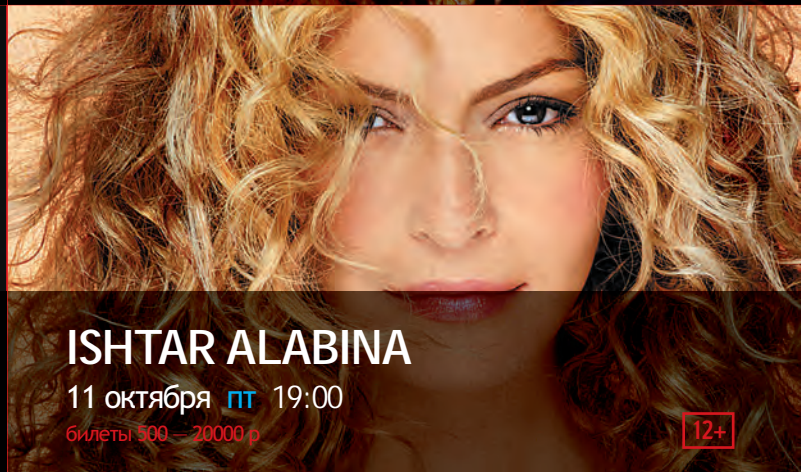


## 30 ЛЕТ С НАУТИЛУСОМ!

10 октября **чт** 20:00

билеты 800 — 12000 р

12+



## ISHTAR ALABINA

11 октября **пт** 19:00

билеты 500 — 20000 р

12+