

№1 (67) 2014

Бизнес и Выставки

В НОМЕРЕ:
Автомобили в мегаполисе
Улететь вовремя
Москва на пути к лидерству

СМОТРИ как КРУТО!

400 МАГАЗИНОВ
АТТРАКЦИОНЫ
ФИТНЕС
КИНО / КАТОК
КАРТИНГ

РЕКЛАМА

VEGAS

24 КМ МКАД X КАШИРСКОЕ ШОССЕ

БЕСПЛАТНЫЕ АВТОБУСЫ ОТ М. ДОМОДЕДОВСКАЯ,
М. МАРЬИНО, М. ДМИТРИЯ ДОНСКОГО

WWW.VEGAS-CITY.RU

0+

powered by:



paperworld

Россия, Москва. МВЦ «Крокус Экспо», павильон №3, зал №18



20 международная специализированная **выставка**
КАНЦЕЛЯРСКИХ
И ОФИСНЫХ
Товаров

25-27 2014
февраля

Messe Frankfurt RUS
+7 495 649 87 75
paperworld@messefrankfurt.ru

Скрепка Экспо Проект
+7 495 648 91 38
Skype: skrepkaexpo
expo@apkor.ru

Информационная поддержка

ПРОФЕССИОНАЛ

инфо@
Бизнес

Office
start

Директор

Официальный
информационный
партнер:

сегмент

Официальный
интернет-партнер:



Официальный
медиа-партнер:

office file

при поддержке

АПКОР

КРОКУС ЭКСПО



ЖУРНАЛ
КАНЦЕЛЯРИЯ

ОРОШИЙ
СЕКРЕТАРЬ

Paper
Stationery

Бизнес и Выставки

№ 1 (67) 2014

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

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

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

Трудности роста	6
Автомобили в мегаполисе.	8
Периферийные связи	14
Возвращение трамвая?	18
Улететь вовремя	22
Терминал у каждого свой	24

ВЫСТАВКИ И РЫНКИ

Выставки, конгрессы, форумы	28
«Крокус Экспо»: день за днем.	30
Москва: на пути к лидерству	32
Пространство для бизнеса	36
Дело вкуса	38
Кто что ест	42
Снежная Королева и живая вода	46

ИСТОРИЯ УСПЕХА

Путь сердца Джона Херца	50
-----------------------------------	----



РАЗВИТИЕ БИЗНЕСА

Насос для бюджета.54

РЫНКИ И ЦЕНЫ58

ИЗ ПРОШЛОГО

Австралийские соперники60

ВСЁ НА ПРОДАЖУ

Русское искусство: прошлое без будущего?64

Новости аукционов66

ДАЙДЖЕСТ

«Газпром» идет на Ближний Восток.68

Роскошь – это бесплатная парковка74

Капиталистический китайский марксизм76

Тайны рынка контрафактных машин77

КАЛЕНДАРЬ ВЫСТАВОК

Продукты питания41

Холодильное и отопительное оборудование49

«Крокус Экспо»79



С
О
В
Р
Е
М
Е
Н
А
Я

ОТ РЕДАКЦИИ



Город и автомобиль. Они не могут существовать друг без друга, и им все труднее уживаться вместе. Перспектива транспортного коллапса маячит не только перед Москвой. Все мегаполисы мира – кто раньше, кто позже – столкнулись с этой проблемой. Как ее решить ко всеобщему удовлетворению – жителей центра города и его окраин, автомобилистов, пешеходов, коммунальных и социальных служб, бизнеса и всех, всех, всех.., – не знает никто.

Отвезти ребенка в школу, добраться вовремя до аэропорта, дожидаться, пока не поздно, «скорой», не опоздать в театр – да мало ли критических или просто стрессовых ситуаций, когда нормальное дорожное движение в городе становится не просто фактором комфорта и удовольствия, а здоровья и жизни.

Решение транспортных проблем мегаполисов стало одной из важных тем обсуждения и обмена опытом на III Московском международном урбанистическом форуме, который состоялся в Москве в декабре минувшего года. Лондон и Париж, Мадрид и Берлин, Рио-де-Жанейро и Нью-Йорк – каждому из этих городов есть чем поделиться с Москвой с точки зрения решения градостроительных, транспортных, инфраструктурных проблем.

Тем для обсуждения на форуме было много. Мы решили сосредоточиться на одной: движение в городе. Что нужно сделать для того, чтобы бесконечные транспортные тромбы рассосались и город зажил нормальной жизнью. Об этом рассуждают авторы журнала.



Президенту ЗАО «Крокус Интернэшнл» Арасу Агаларову вручена правительственная награда – орден Почета за вклад в развитие страны и высокие стандарты эффективности и социальной ответственности. Торжественная церемония награждения прошла в Кремле. Компания Crocus Group Араса Агаларова в кратчайшие, по мировым стандартам, сроки осуществила успешное строительство кампуса Дальневосточного федерального университета на острове Русском, в котором в 2012 г. проходил Саммит АТЭС. Редакция журнала поздравляет Араса Искендеровича с высокой оценкой проделанной работы.

Компания Crocus Group и Сбербанк России заключили соглашение о стратегическом сотрудничестве. Оно предусматривает развитие долгосрочного сотрудничества между двумя компаниями по широкому спектру финансовых услуг, включая финансирование инвестиционной программы Crocus Group на 2013–2017 гг. Программа включает проекты строительства жилой и коммерческой недвижимости в Москве и Подмосковье общей площадью более 1 млн кв. м. Сумма инвестиций в проекты составит более 76 млрд руб.



В рамках международной выставки MIPIC-2013 во Франции компания Crocus Group стала победителем в специальной номинации – Russian Retail Shining Star («Сияющая звезда недвижимости России»). Crocus Group представила на выставке свои достижения в области недвижимости и строительства, в том числе последний громкий проект – концептуальный торгово-развлекательный комплекс VEGAS Крокус Сити, с которыми вошла в число финалистов в номинации Best retail & leisure development 2013.



На территории Крокус Сити открылась уникальная площадка бренда Jeep для тест-драйва автомобилей на трех трассах: City Jungle, Cherokee Trail и Wrangler Only. Проект стал результатом сотрудничества легендарной марки Jeep и группы компаний Crocus Group, о котором объявили глава «Крайслер РУС» Джорджио Горелли и вице-президент Crocus Group Эмин Агаларов. Участникам тест-драйва предоставлен полный модельный ряд автомобилей Jeep, включая новинки 2014 года: Jeep Compass, Jeep Grand Cherokee, Jeep Wrangler Rubicon и Jeep Wrangler Unlimited Rubicon. Jeep Territory будет работать круглый год, 6 дней в неделю (кроме понедельника) с 10:00 до 18:00.



Концертный зал Crocus City Hall расширил свои возможности. Здесь появились две новые конфигурации для проведения мероприятий дополнительно к четырем уже существующим. Теперь организаторы событий в зависимости от своих задач могут выбрать конфигурацию зала с танц-партером или без него, вмещающую 4360 или 3300 человек соответственно. Максимальная вместимость Crocus City Hall – при варианте большого зала с танцевальным партером – составляет до 7500 зрителей, а камерные мероприятия могут проводиться в варианте малого зала, рассчитанного на 2180 мест. Кроме того, на четвертом этаже Crocus City Hall открылся новый ресторан премиум-класса Backstage. Он удобно расположен для деловых или частных ужинов до и после концертов, для эксклюзивных выступлений артистов и after-party мероприятий.

ТРУДНОСТИ РОСТА

Современные мегаполисы на всех континентах сталкиваются с необходимостью развития периферийных районов, улучшения качества жизни в них, формирования комфортной городской среды за пределами центра. «Мегаполисы: развитие за пределами центра» – такой была тема III Московского международного урбанистического форума, на котором выступили ведущие российские и иностранные эксперты в области градостроения и развития городской инфраструктуры.

Большой Лондон, Большой Париж, Новый Рим, агломерация Нью-Йорка – проекты, показывающие, что над проблемами периферии мегаполисов работают сегодня во всем мире. Мегаполисы растут, большая часть населения живет за пределами центра в районах, разных по характеру застройки и типу управления. Градостроительная, транспортная, жилищная политика все в большей степени интегрируются и учитывают этот факт. Именно здесь, за пределами исторического центра, решается судьба мегаполисов.

Рост мегаполисов несет сложности, с особой остротой проявляющиеся на периферии: в первую очередь это социальная дезинтеграция и преступность. «Восстания окраин» в Берлине, Париже, Лондоне в конце 2000-х показали, что цивилизованный мир еще не знает, как решать эти проблемы.

В то же время развитие периферии мегаполисов таит в себе огромный потенциал. Бурно развивающимся городам, к которым относится и Москва, надо искать ответы на многие вопросы развития: как сделать мегаполис полицентричным, как развивать инфраструктуру, чтобы улучшить условия жизни на периферии, как повысить ее привлекательность.

Как отмечается в документах форума, у нас очень маленький центр. В течение XX века Москва увеличилась в 10 раз. Между тем и для москвичей, и для гостей города ценность Москвы – только в ее центре. Москва – это Кремль, Красная площадь, бульвары, высотки, музеи и театры, а вовсе не Бибирево, Бирюлево, Жулебино или Зюзино. Другими словами, считают эксперты, 85% территории столицы – это серая зона, лишенная идентичности.

У нас очень «центральный» центр. Здесь по сути сконцентрировано пять центров – политический, культурный, финансовый, торговый и деловой. Они поддерживают друг друга, но им тесно.

У нас очень трудящийся центр. На территории, занимающей 7% площади города, сконцентрировано более 80% рабочих мест. Пробки, экология, логистика – всё это проблемы гиперразвития центра.

Между тем периферия – это главный ресурс развития Москвы (под периферией имеется в виду территория от Третьего транспортного кольца до МКАД). Она же – главная проблема. Периферия Москвы – это 7 млн жителей и примерно 200 млн кв. м недвижимости стоимостью примерно в 1 трлн долл.

В 2013 г. в Москве запущено в эксплуатацию 12 км метрополитена, построено 72 км новых дорог, реконструировано 5 вылетных магистралей. Периферия Москвы – это 7 млн жителей и около 200 млн кв. м недвижимости стоимостью примерно в 1 трлн долл. На территории, занимающей лишь 7% площади города, сконцентрировано более 80% рабочих мест.





Согласно прогнозам, численность населения Московского региона к 2035 г. вырастет на 4 млн человек – до 22,8 млн. Пассажиропоток из «Новой Москвы» увеличится вдвое к 2020 г. при том, что пропускная способность текущей инфраструктуры уже исчерпана. Об этом, выступая на форуме, заявила и. о. директора ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы» Карима Нигматулина. Она представила несколько вариантов развития полицентрической системы расселения



Заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов видит транспортное будущее Москвы в дальнейшем совершенствовании системы общественного транспорта. Во главу угла ставятся его доступность, предсказуемость и комфорт. «Мы знаем все проблемные центры города и знаем, как решать эти проблемы. Это наш ориентир для работы на ближайшие несколько лет. Реализация всех транспортных проектов Москвы в принципе невозможна за счет только бюджетных средств, поэтому мы стараемся привлекать стратегических инвесторов», – подчеркнул он.

Общий объем инвестиций в Москве в 2013 г. достиг 35 млрд долл., в настоящее время строится более 8 млн кв. м новой недвижимости.

В целом в Москве имеется опыт развития отдаленных от центра районов. Так, снос пятиэтажек – это программа, по масштабу не имеющая аналогов в мире. Созданы научные (Университет, Академия наук), деловые (Сити) и торговые (Крокус Сити) центры на периферии города. Но пока, считают специалисты, не удастся создать на периферии точки роста, сопоставимые с центром по ценности территории, да и сделано пока несопоставимо мало по сравнению с тем, что еще предстоит сделать. Как создать или нарастить ценность периферии? Как создать здесь новые центры? Куда двигаться – в Новую Москву, в старые спальные районы, в промзоны? Как решать транспортные проблемы? Как рассредоточить рабочие места? На все эти и другие вопросы пытались ответить участники форума.

Выступая на форуме, мэр Москвы Сергей Собянин назвал главной задачей властей для развития периферийных районов столицы соблюдение баланса между строительством жилья и созданием новых рабочих мест.

По его мнению, огромный резерв для нового строительства представляют собой промзоны, в которые необходимо вдохнуть новую жизнь. «Помимо 14 зон, по которым уже принято решение, в 2014 г. будет запущен основной проект – реконструкция территорий завода ЗИЛ, – сообщил мэр Москвы. – Здесь будет сохранен баланс между рабочими местами и жильем: на территории будут жить 35 тыс. человек и создано 45 тыс. рабочих мест. Инвестиции в проект реновации ЗИЛа, который рассчитан на 10–15 лет, составят 10–12 млрд долл.». По словам С.Собянина, важно повышать транспортную мобильность людей, тем самым выравнивая их социальное равенство, увеличивая привлекательность удаленных районов.

Собянин сообщил, что общий объем инвестиций в Москве в 2013 г. достиг 35 млрд долл., в настоящее время строится более 8 млн кв. м недвижимости. «Это выше докризисного уровня», – отметил мэр. Приоритет в столичной застройке отдается развитию общественного пространства, парковых зон, кроме того, за последний год было построено десятки километров новых пешеходных улиц.

Правительство Москвы запустило одну из крупнейших в мире программ по развитию общественного транспорта: в 2013 г. введено в эксплуатацию 12 км метрополитена, построено 72 км новых дорог, реконструировано 5 вылетных магистралей. Сейчас в стадии строительства находится 30 станций метро. Хордовые магистрали свяжут периферийные районы. «Строя дороги и развивая транспорт, Правительство Москвы выравнивает социальную привлекательность районов и не допускает появления анклавов», – пояснил мэр Москвы. В ближайшей перспективе Москва планирует благоустроить 147 транспортно-пересадочных узлов, будет развивать сеть крупных логистических центров.

Итогом официальной части III Московского международного урбанистического форума стало пленарное заседание «Ключевые подходы к развитию территорий Москвы». Представители Правительства Москвы и независимые эксперты обсудили самые интересные идеи из прозвучавших на форуме, которые можно применить к развитию периферии столицы.

Ирина МУРАВЬЕВА

АВТОМОБИЛИ



Урбанизация как естественный исторический процесс повышения роли городов в жизни общества в середине XX – начале XXI века породила остреешие проблемы во всем цивилизованном мире. Не только российские, но и другие города страдают от ухудшения экологии, транспортных, демографических и социальных проблем. Разница состоит в том, что мировые мегаполисы находят эффективные пути их решения. В России же бьют мимо цели.

ПРОБЛЕМЫ ОБЩИЕ – ПОДХОДЫ РАЗНЫЕ

В России в настоящее время более 70% населения живет в городах, при этом в мегаполисах (городских агломерациях и городах-миллионниках) проживает 33% всех россиян. Это не самый высокий показатель в мире. Так, в Великобритании более 90% населения проживает в городах, в Швеции, ФРГ, США, Канаде и некоторых других странах – около или более 80%.

Урбанизация везде порождает специфические проблемы, связанные с развитием городов. Это необходимость масштабного жилищного строительства, развития транспортной системы, водо- и энергоснабжения, сферы обслуживания, не говоря уже о проблемах окружающей среды. По мере роста населения городов возрастает нагрузка на все элементы городского хозяйства, увеличивается интенсивность движения транспорта.

В городе естественно увеличивается число личных автомобилей, что ведет к перегрузке дорог, повышается и загруженность общественного транспорта. Усиливаются сложности, связанные с расширением коммунального хозяйства, растет число обслуживающих его автомобилей, ухудшается экологическая ситуация и т.п.

Наипервейшей задачей в Москве должно стать расширение улично-дорожной сети.

Все эти проблемы в полной мере свойственны и Москве, и другим столицам мира. Особенностью Москвы является то, что темпы развития ее хозяйства отстают от скорости нарастания проблем в соответствующих сферах. Инфраструктура города давно устарела и не может даже сравниться с ситуацией в крупных городах западных стран.



В Москве существует острый дефицит дорог. Они покрывают всего 8,7% площади города, что в четыре раза меньше, чем в крупных городах США, и почти втрое – Европы. Протяженность автомобильных дорог Москвы составляет около 4,5 тыс. км. Дефицит дорог оценивается в 2,2 тыс. км, плюс к этому необходимы 400 км скоростных магистралей. Согласно городской статистике, при трехкратном увеличении темпов дорожного строительства в городе можно довести прирост дорог до 10% каждые 5 лет. При таком варианте потребуется более 30 лет, чтобы реализовать данный план.

В МЕГАПОЛИСЕ



Улучшение условий жизни в городе происходит чрезвычайно медленно. Дорожное строительство ведется недопустимо низкими темпами, все острее становится проблема автомобильных пробок, экология практически не улучшается, уровень сервиса оставляет желать лучшего. Все это в целом формирует неблагоприятную среду обитания. В английском языке есть термины: *livable* – благоприятный для обитания и *unlivable* – не способствующий жизни, которые употребляются для характеристики условий проживания в городах. В этих оценках учитываются уровень здравоохранения, образования, городской инфраструктуры, экологии и т.п. Так вот, о среде обитания в российской столице можно сказать, что она скорее *unlivable*.

Попытка сделать город более привлекательным за счет расширения пешеходных зон не только в центральной части, но и на окраинах представляется не совсем убедительной. К тому же эта программа не имеет отношения к решению все обостряющихся в Москве транспортных проблем.

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Рассмотрим для примера дорожное и транспортное хозяйство в столице. Очевидно, что в Москве существует острый дефицит дорог. Они покрывают всего 8,7% площади города, что в четыре раза меньше, чем в крупных городах США, и почти вдвое – чем в европейских городах. При такой доле дорог в Москве даже автобусам, троллейбусам и трамваям места не хватает. В крупных городах США дороги могут занимать до 35% общей площади, в Западной Европе – 20–25%.

Планы развития российской столицы не внушают уверенности в том, что ситуация в ближайшее время может кардинально измениться к лучшему. Так, вызывает сомнения курс на преимущественное развитие общественного транспорта и вытеснение из города личных автомобилей. Вот некоторые цифры. Общественным транспортом, по данным московской статистики, ежедневно пользуются в городе более 12 млн человек. Надо, правда, отметить, что здесь имеется в виду число совершаемых поездок, т.е. количество перевозимых людей на самом деле меньше. Между тем автомобилей в столице в личном владении – более 4,5 млн. К этому можно добавить несколько сотен тысяч машин, ежедневно приезжающих в город из области. Учитывая, что, как правило, в машине сидит не один человек, это означает, что автомобилями пользуются порядка 9–10 млн человек. Цифры вполне сопоставимые с перевозками общественным транспортом. Таким образом, во имя удобства жителей логично было бы одновременно заниматься созданием условий для ис-

Общественный транспорт в Москве

Вид транспорта	Млн пасс. в день	Средняя скорость, км/час
Метро	6,7	40
Наземный транспорт	6,1	17



Средняя скорость движения наземного общественного транспорта в Лондоне и Нью-Йорке составляет 35–40 км в час, тогда как в Москве – всего около 20 км.



Власти Лос-Анджелеса (США) завершили многолетнюю работу по синхронизации всех светофоров мегаполиса, чтобы решить проблему городских пробок. На это ушло несколько десятилетий и 400 млн долл. Теперь город может гордиться самой лучшей системой управления светофорами в США. На всех перекрестках крупных магистралей, дорог и небольших улиц установлены электромагнитные датчики, которые постоянно анализируют ситуацию и передают информацию в центр. Программа автоматически высчитывает время для переключения светофора и подает соответствующую команду. Таким образом, в часы пик и в выходные дни частота сигналов существенно различается. На оживленных дорогах зеленый свет может гореть беспрерывно и меняться только при появлении пешеходов. Водители при этом экономят до 20–30% времени. Правда, по мнению ряда специалистов, эффективность данной системы в большой степени определяется высоким уровнем дорожной культуры калифорнийских водителей.

пользования личного транспорта (парковками, расширением и совершенствованием улично-дорожной сети и т.п.) вместо продвижения одного направления в ущерб другому.

Крупные города мира в своем развитии сочетают, как правило, оба направления. Это видно, например, из роста числа личных автомобилей в странах Европы, которое увеличилось за последние 10 лет в среднем на 14–16%. По мере роста автомобилизации во многих крупных европейских городах в середине XX века была проведена реконструкция улично-дорожной сети.

Россия вовсе не является лидером по количеству личных машин на 1 тыс. жителей. Так, по данным журнала «Форбс», в России в 2010 г. эта цифра составляла 293, а, допустим, в США – 797, в Италии – 679, Финляндии – 612, Франции – 578 и так далее. Из этих цифр следует, что эра автомобилизации в России только набирает обороты и число машин будет расти.

Очевидно, что личный автотранспорт – это неотъемлемая часть комфортного существования в крупных городах. Преимущество личного транспорта состоит в том, что человек добирается от дома точно к месту назначения, в то время как на общественном транспорте, как правило, надо воспользоваться метро и еще одним или двумя видами наземного транспорта.

Нет сомнений, что найти быстрый и дешевый путь решения запущенной транспортной проблемы в Москве невозможно. Однако в условиях ограниченных финансовых ресурсов необходимо сосредоточить усилия на реализации проектов, способных в короткое время качественно изменить транспортную ситуацию в городе.



Дорожное хозяйство в некоторых городах мира

Города	Площадь города, кв. км	Плотность дорог, км/кв. км	Доля дорог в площади города, %	Обеспеченность жителей дорогами, км/тыс. чел.
Нью-Йорк	781	12,4	28	1,2
Париж	460	15	25	1,4
Лондон	1600	9,3	22	1,2
Токио	522	10,6	14	0,6
Москва	890	5,5	8,7	0,3

АВТОДОРОГА – ЭТО РАЗВИТИЕ

Вопреки такой логике в Москве принимаются, на наш взгляд, не самые рациональные решения. Так, в соответствии с программой развития транспортной системы города предполагается в ближайшем будущем увеличить протяженность трамвайных линий со 180 км до 300 км, хотя на трамвай приходится менее 7% всех пассажирских перевозок. В планах НИ и ПИ Генплана Москвы делается акцент на значительном увеличении перевозок пассажиров по железной дороге – к 2016 г. на 75%. Между тем рельсовый транспорт в крупном городе не только не является эффективным средством передвижения, но, наоборот, создает дополнительные проблемы для других транспортных средств. Рельсовый транспорт только усложняет обстановку в городе, разъединяет районы, занимает большие территории, снижает рыночную цену прилегающих земельных участков.

По нашему мнению, более перспективным и удобным для большого города является автомобильный транспорт. Автодороги лучше приспособлены для развития городской инфраструктуры, создания вдоль них торговых центров и размещения общественно значимых зданий. По автодорогам, в отличие от рельсов, может ходить как общественный, так и личный транспорт. Примеры крупных городов мира, особенно в Азии и Южной Америке, свидетельствуют о преимущественном развитии скоростного автобусного сообщения (BusRapidTransit – BRT), для которого строятся специальные полосы параллельно автодорогам, что позволяет сочетать улучшение общественного транспорта с активным использованием личных автомобилей.

В этой связи наипервейшей задачей в Москве должно стать расширение улично-дорожной сети, для чего есть определенные резервы.

Так, наиболее вопиющей проблемой с точки зрения нерациональности использования городской территории является наличие в пределах столицы широкой сети железных дорог. Их протяженность в городе составляет около 400 км, при этом большинство вокзалов расположено в самом центре. Они занимают огромные территории, создавая большие проблемы для автомобильного движения. Реконструкция этой сети является, по нашему мнению, самой насущной задачей для города. Можно сослаться на опыт многих городов Европы и США, в которых вокзалы и соответственно сами железные дороги выносятся за пределы основной городской черты или опускаются под землю, чтобы освободить пространство для более перспективных и универсальных видов транспорта.

В Москве территорию, занятую железными дорогами, сортировочными разъездами и зонами отчуждения, можно было бы использовать для прокладки новых автодорог. Над частью железнодорожных путей можно сооружать скоростные эстакады, соединяющие разные районы города. Обустройство железнодорожных магистралей не требует отчуждения земли, что является одной из существенных статей затрат при иных вариантах транспортного строительства. Использование территории железнодорожных путей способно увеличить улично-дорожную сеть города не менее чем на 10%.

Реорганизация железнодорожной системы позволила бы объединить некоторые из имеющихся в Москве девяти вокзалов. Исходя из практических потребностей, в столице можно было бы оставить 3–4 вокзала с междугородным сообщением, объединяющих по несколько существующих направлений. В этом случае могут освободиться значительные городские территории. Создание крупных подземных вокзалов для поездов дальнего следования – хорошо известная мировая практика. Так, Центральный вокзал (Grand Central Station) Нью-Йорка, расположенный в среднем Манхэттене, имеет 44 платформы и 67 путей, которые расположены на двух подземных уровнях: 41 путь – на верхнем уровне и 26 – на нижнем.

Между тем в планах развития столичного транспорта предусматривается только расширение железнодорожных путей и строительство дополнительных 250 км.



Наиболее вопиющей проблемой, с точки зрения нерациональности использования городской территории, является наличие в пределах столицы широкой сети железных дорог.

Пригородные и городские железные дороги в крупных городах, например в Лондоне, Токио, Париже, Нью-Йорке, максимально объединены с линиями метрополитена. Часть линий метро и электричек проходит над землей по эстакадам (в Нью-Йорке – лишь 30% линий и станций находятся на поверхности), оставляя дороги автомобилям.



Во всех крупных городах Германии электрички являются важным элементом транспортной инфраструктуры, не создавая вместе с тем проблем для автомобилей. Они ходят под землей и на эстакадах.





ГДЕ ДЕШЕВЛЕ?

Поездка в общественном транспорте Загреба обойдется почти в три раза дороже, чем аналогичное путешествие по улицам Рима. Чтобы проехаться в трамвае или автобусе, среднестатистический житель хорватской столицы должен работать 17 минут. Именно столько времени понадобится, чтобы заработать на билет. Для оплаты такой же поездки жители Вены должны будут потрудиться 9 минут. В итальянской столице заветный билетик обойдется в 6 минут рабочего дня. А в Любляне и Праге на общественный транспорт зарабатывают в течение 11 минут.

Полный запрет движения личного транспорта по выделенным полосам существенно усложняет ситуацию на дороге.

ПОЛОСЫ НЕ ДЛЯ ВСЕХ

Отдельного внимания заслуживает вопрос о выделенных полосах движения для общественного транспорта. По нашему мнению, полный запрет движения по ним для личного транспорта существенно усложняет ситуацию на дороге, поскольку сокращает число полос, а сама выделенная линия используется неэффективно, т.к. общественный транспорт ездит с большими интервалами, что снижает общий пассажиропоток. Более целесообразным было бы разрешение выезда на выделенную полосу для всех, но с условием немедленного съезда с нее при появлении автобусов или троллейбусов.

Можно сослаться на практику Лондона и Нью-Йорка, в которых общественный транспорт имеет исключительное преимущество, что позволяет поддерживать среднюю скорость движения в городе на уровне 35–40 км в час, в то время как в Москве этот показатель составляет всего около 20 км. В США имеется интересный опыт так называемого карпула, когда в часы пик движение по крайней левой полосе разрешено для автомобилей, в которых находится более одного пассажира.

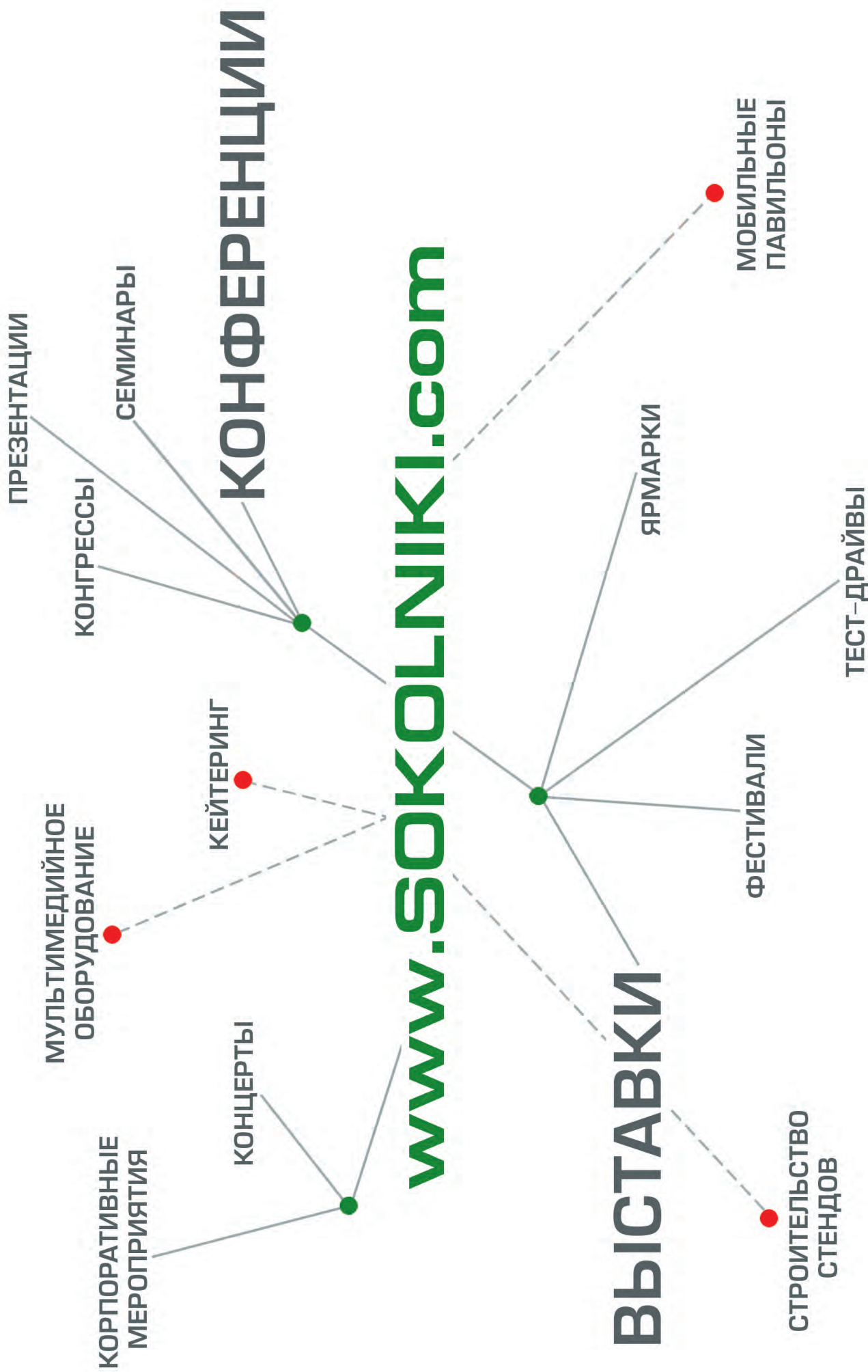
БЕЗ УЩЕРБА ДЛЯ ЭКОЛОГИИ

Другим значительным резервом для увеличения улично-дорожной сети могут стать территории парковых зон. Они занимают большие площади, разделяя городские районы. Между тем через эти парки, без какого бы то ни было ущерба для экологии, можно было бы прокладывать скоростные магистрали по примеру дорог, существующих в Центральном парке Нью-Йорка, в Гайд-парке Лондона или в Булонском лесу в Париже. Это означает, что они должны быть заглублены в полутоннелях и не иметь перекрестков. Современные методы рекультивации зеленых территорий и пересадки деревьев позволяют проводить такие работы практически без всякого ущерба для паркового хозяйства. В Москве таким образом можно было бы проложить дублер проспекта Мира через парк «Лосиный остров», продлить Севастопольский проспект через Битцевский парк. Это позволило бы на сотни километров увеличить дорожную сеть города.

Транспортная проблема Москвы может и должна решаться комплексно, с использованием всех доступных технических средств. При этом необходимо сосредоточиться на решении тех вопросов, которые позволят снять напряжение на дорогах в рамках приемлемых финансовых затрат.

Арас АГАЛАРОВ





ПЕРИФЕРИЙНЫЕ

Развитие дорожного хозяйства и транспорта в Москве в последнее время стало одной из самых обсуждаемых тем как среди простых москвичей, каждый из которых – либо пешеход, либо пассажир, либо водитель, так и в среде специалистов. На вопросы «БиВ» ответил Константин ТРОФИМЕНКО, директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ИЭТиТП НИУ «Высшая школа экономики».



КТ Константин Юрьевич, каково соотношение общественного и личного транспорта в больших городах и, в частности, в Москве?

– Баланс между различными видами транспорта в ежедневных городских поездках отражает такой показатель, как modal split. В отечественной транспортной науке он известен под названием «коэффициент расщепления пассажиропотоков».

В России мы только начали заниматься подобными исследованиями (есть специальная наука, транспортная социология, которая занимается изучением побудительных мотивов к передвижению и аспектов транспортного поведения граждан), а в развитых странах вот уже несколько десятилетий муниципалитеты проводят регулярный мониторинг транспортной подвижности населения с целью выявления текущего значения modal split. Для разных городов оптимальные значения расщепления пассажиропотоков различаются. Это зависит от многих факторов, к примеру численности населения, территории города, уровня автомобилизации, плотности магистральной и «низовой» улично-дорожной сети, провозных возможностей и развитости сетей внеуличного и наземного пассажирского транспорта, доли грузового транспорта в потоке.

Количество автомобилей – важный фактор, но не решающий. Например, доля автомобилистов в современном Париже равна 17–20%, Берлине – 30%, однако при этом уровень заторов и потери времени на дорогах в Париже больше, нежели в Берлине. По оценкам нашего Центра, для Москвы транспортный поток сейчас распределяется следующим образом: личный автомобиль – 27%, массовый общественный транспорт – 71% (причем более 70% поездок этой категории приходится на метрополитен), прочие – 2% (в первую очередь – такси и ведомственный или корпоративный транспорт, а также двухколесные транспортные средства).

Сейчас улично-дорожная сеть в Москве составляет около 9% от территории города. Для более-менее комфортного передвижения существующего автопарка нужно либо увеличить её до 25% площади города, что потребует как минимум 10–15 лет глобальной стройки, 300 млрд руб. и масштабного сноса зданий, либо удерживать долю автомобильных поездок в modal split в районе 20%.

Замечу, что мы говорим именно о деловых маятниковых миграциях по типу «дом–работа–дом» по направлению периферия–центр во время утреннего и вечернего «пика». При поездках по культурным и бытовым целям автомобили распределяются по сети гораздо равномернее. Поэтому подчеркну, что мы говорим не про «деавтомобилизацию»,

До тех пор пока в Москве сохраняются слабые связи на периферии города, вопрос о закрытии центральной зоны для транзита не стоит.

СВЯЗИ

а про снижение доли автомобилей в ежедневных маятниковых поездках «дом–работа–дом» в центр в будние дни.

Можно ли для строительства дорог использовать территории, занятые железными дорогами и прилегающими зонами отчуждения?

– Еще в градостроительных трудах 1970-х гг. предсказывалось, что в будущем единственным резервом для строительства новых автомобильных дорог в Москве останутся промышленные зоны и полосы отвода железных дорог.

И действительно, из-за особенностей советской градостроительной политики и постсоветского стихийного всплеска коммерческой застройки, города России оказались не готовы к бурному росту автомобилизации. В среднем по крупным городам России ее уровень достигает значения 300–350 автомобилей на 1 тыс. жителей при доле улично-дорожной сети не более 10% от территории городов. В североамериканских городах этот показатель может достигать значения 35%, в городах Европы – 20–25%. Даже в многолюдных городах Азиатско-Тихоокеанского региона площадь улично-дорожной сети занимает более 10% площади общей городской территории.

Очевидно, что дорожное строительство в Москве, если его вообще вести, должно осуществляться не путем реконструкции уже имеющихся вылетных магистралей, а строительством новых связей, особенно в периферийной части города. Но именно здесь мы столкнемся с проблемой нехватки земельного ресурса: территории, выделенные Генеральными планами прошлых лет под строительство новых автомобильных дорог, либо застроены, либо находятся в собственности и требуют выкупа.

Строительство автодорог через жилые кварталы и парковые территории вызывает бурный гнев местных жителей. Строительство на территориях промышленных зон возможно, но часто сопряжено с непреодолимыми трудностями договорного характера, особенно если промышленная зона разделена между многими собственниками. Кроме того, часто промышленные зоны географически представляют собой пятна, окруженные жилыми массивами, что не благоприятствует размещению такого линейного объекта, как автомобильная дорога. А вот полосы отвода железных дорог, сами являющиеся линейными объектами, являются самым очевидным резервом для нового дорожного строительства.

Принципиально важно, чтобы вновь строящиеся автомобильные дороги обладали лимитированным числом примыканий и пересечений с другими объектами транспортной инфраструктуры, то есть представляли собой городские хайвеи, замкнутые в единую сеть. Использование территорий отвода железных дорог для строительства автомобильных дорог является преимуществом и с этой точки зрения.



В крупных городах России автомобилизация достигает 300–350 машин на 1 тыс. жителей при доле дорог не более 10% от площади города. В Северной Америке эта доля составляет 35%, в Европе – 20–25%.



Дорожное строительство должно осуществляться не путем реконструкции имеющихся вылетных магистралей, а строительством новых связей, особенно в периферийной части города



Чужой опыт

Все страны мира, столкнувшиеся с массовой автомобилизацией, проходили через те же этапы, что российские города проходят сейчас. При росте автомобилизации городские власти начинали строить все больше дорог, развязок, эстакад, что только ускоряло увеличение числа машин. Нигде в мире темпам дорожного строительства не удалось догнать темпы прироста автомобильного парка. В Европе и США городскими властями использовались стандартные меры – внедрение платных и регулируемых парковок, увеличение провозных возможностей скоростного общественного транспорта, развитие перехватывающих парковок и т.д. В Юго-Восточной Азии применялись более жесткие методы. К примеру, в Токио невозможно купить машину, если у тебя нет справки о наличии гаража. В Китае в разные дни недели разрешено выезжать на улицу только машинам с четными или нечетными номерами. В Сингапуре учрежден аукцион на право приобретения автомобиля, причем приобретаемый документ может стоить в три раза дороже, чем сама машина.



Технологии, позволяющие вести строительство автомобильных дорог в коридорах железных дорог – эстакадным или параллельным ходом, – существуют и успешно применяются за рубежом. В России также существуют многочисленные инициативы, направленные на реализацию подобных проектов. Данные технические решения имеют соответствующие патенты, были представлены на самом высоком уровне руководства страны и сейчас прорабатываются в нескольких проектных организациях.

Основным противником строительства автомобильных дорог в коридорах железных дорог выступает ОАО «РЖД». Действительно, с точки зрения организации, ответственной за перевозку людей и грузов по железной дороге, процесс строительства на примыкающих территориях нежелателен. Кроме того, сама железная дорога также нуждается в территориальных резервах для расширения пригородно-городского движения и высокоскоростных магистралей.

Тем не менее дискуссия по этому вопросу должна продолжаться, чтобы окончательно понять, возможен ли компромисс между автодорожным строительством и развитием железной дороги. Для этого необходимо еще раз тщательно проанализировать все полосы отвода железных дорог в городе, особенно это касается Малого кольца МЖД.

Как лучше организовать движение в центре Москвы: закрыть совсем или только ограничить?

– До тех пор, пока у нас имеются слабые связи на периферии города, вопрос о закрытии центральной зоны для транзита не стоит. Однако резервы центральной части города с точки зрения организации дорожного движения уже исчерпаны. Поэтому, наряду с мерами транспортной политики и строительством новых объектов транспортной инфраструктуры, одним из приоритетов должна стать градостроительная политика, направленная на снижение рабочих мест в центре города и их переориентация на срединную часть, что позволит перераспределить транспортные потоки.

Есть ли перспективы у легкого рельсового транспорта (трамвай, легкое метро, монорельс)?

– Перспективы, безусловно, есть, потому что не всегда провозные возможности тяжелого рельсового транспорта (метро, электричек), составляющие порядка 60 тыс. человек в час, адекватны транспортному спросу. В городе существует ряд межрайонных корреспонденций по типу «периферия–периферия» или «периферия–срединная зона», не превышающих 10–15 тыс. человек в час. Этого слишком мало для строительства тяжелого рельсового транспорта, но слишком много – для обслуживания личными автомобилями.

Сейчас эти люди ездят через центр на метро, до Кольцевой линии и обратно. Легкий рельсовый транспорт хорошо бы их обслужил и тем самым помог бы разгрузить многие загруженные участки метрополитена.

Что касается того, какой именно вид легкого рельсового транспорта выбирать, то безусловными преимуществами по параметрам провозной возможности, экономичности строительства и эксплуатации является скоростной трамвай – особенно там, где возможно оборудовать под скоростное движение существующие трамвайные пути.

Какие виды наземного общественного транспорта более перспективны для больших городов?

– В городе есть две разновидности общественного транспорта – магистральный и развозящий. Магистральный берет большую массу людей и перевозит её на дальние расстояния. Эту задачу замечательно выполняют внеуличные городские виды транспорта – метрополитен, железная дорога, скоростные трамваи, то есть те группы, что не пересекаются с автомобильным потоком и априори не могут попасть в затор.



Развозящий транспорт берет небольшое количество людей и «распределяет» их по небольшой территории, протяженность которой не превышает 5 км. Речь идет об автобусах, традиционных трамваях, маршрутках.

Поэтому перспективными являются все виды транспорта, просто нужно использовать их правильно.

Отдельно следует коснуться такого вида транспорта, как троллейбус. С точки зрения транспортного планировщика, его отличия от автобуса незначительны – тем не менее, по сложившейся традиции, магистральные маршруты наземного городского пассажирского транспорта часто отдаются троллейбусам. Безусловно отдавая предпочтение электрическим видам транспорта как более экологически чистым, мы должны констатировать, что тип питания от контактного провода, во-первых, ограничивает маневренность, во-вторых, является архаикой на улицах современных городов. Поэтому будущее – за гибридами автобусов и троллейбусов, так называемыми электробусами, имеющими автономный источник питания на борту и возможности подзарядки на маршруте.

Как лучше организовать движение на выделенных полосах дорог: разрешать движение только общественному транспорту или разрешать всем, но предоставить исключительное преимущество общественному транспорту?

– К сожалению, если дать доступ на выделенные полосы всем, то исключительное преимущество наземного городского пассажирского транспорта очень быстро исчезнет. Оно не будет соблюдаться на практике, потому что даже при всем желании нельзя уступить дорогу автобусу, стоя в глухом заторе.

Но есть вполне здравые инициативы давать доступ на выделенные полосы для легального такси, электромобилей, разумеется – экстренных служб и других транспортных средств, имеющих по тем или иным причинам высокий приоритет для города.

И, конечно, нынешняя трассировка выделенных полос должна быть подвержена ревизии в рамках идущей сейчас реформы маршрутной сети наземного городского пассажирского транспорта Москвы.

По оценкам Центра исследований транспортных проблем мегаполисов, в Москве транспортный поток распределяется следующим образом: личный автомобиль – 27%, массовый общественный транспорт – 71% (причем более 70% поездок этой категории приходится на метрополитен), прочие – 2% (такси и ведомственный или корпоративный транспорт, двухколесные транспортные средства).

Полосы отвода железных дорог являются самым очевидным резервом для нового дорожного строительства.

Основным противником строительства автомобильных дорог в коридорах железных дорог выступает ОАО «РЖД».

Тем не менее дискуссия по этому поводу должна продолжаться.



ВОЗВРАЩЕНИЕ ТРАМВАЯ?

Парижане и лондонцы, настоявшись в пробках, с удовольствием пересели в старый добрый трамвай. Его новые, современные, линии запускаются во многих городах, а кое-где от него и не отказывались вовсе как от неотъемлемой части городской инфраструктуры.

Транспортный коллапс настиг европейские столицы значительно раньше, чем это произошло в Москве. Если американские города строились изначально в расчете на автомобильный транспорт, то старинные запутанные улочки Парижа, Лондона и других городов Европы оказались к концу прошлого века не готовыми к массовой автомобилизации. Еще 15–20 лет назад там происходило ровно то же самое, что сейчас переживает российская столица. Пути решения проблемы неизбежно привели к необходимости расширения, а кое-где и возрождения, общественного транспорта. Как ни странно, но взоры городских властей обратились к давно забытому и, как казалось, архаичному виду транспорта – трамваю.

ПАРИЖ

Первые трамваи появились во французской столице в 1855 г. Инженер и предприниматель Альфонс Луба, который изобрел рельсы с жёлобом, без которых развитие трамвая было бы невозможно, подал городскому правительству прошение на строительство конки, прообраза современного трамвая. Париж стал одним из первых европейских городов, в котором появился этот новый вид транспорта.

На протяжении истории на парижском трамвае использовались разные виды тяги. Первые трамваи были конными и паровыми, позднее появились пневматические. Каждый вагон приводился в движение пневматическим двигателем, а запасённого в специальном баллоне сжатого воздуха хватало для поездки по всему маршруту. С 1895 г. началась поэтапная электрификация трамвайной сети.

В начале XX в. Париж обладал внушительной трамвайной сетью: действовало примерно 120 маршрутов, а общая протяжённость сети достигала 1 тыс. км.

Однако уже в 20-х годах начался постепенный отказ от трамвая. Считалось, что трамвай мешает автомобильному движению, и ликвидация трамвая рассматривалась как способ борьбы с пробками. В пределах

Первые трамваи появились во французской столице в 1855 г. На протяжении истории на парижском трамвае использовались разные виды тяги.





Парижа трамвай прекратил существование 15 марта 1937 г., а в пригородах – 14 августа 1938 г.

К концу XX в., однако, стало ясно, что только путём строительства новых дорог и новых линий метро транспортную проблему города не решить. Поэтому в Париже, как и во многих других городах Франции и других стран, началось возрождение трамвая.

Первая линия нового парижского трамвая начала действовать в июле 1992 г., а в декабре 2006 г. открылась линия Т3 нового парижского трамвая, проходящая не по пригородам (Большой Париж), а по самому городу. Таким образом, впервые за почти 70 лет трамвай вернулся в центр Парижа. Показательно, что принятию этого решения предшествовал опрос населения.

В преддверии открытия линии по всему городу были установлены плакаты с рисунком трамвая и надписью «Il est là!» (Вот он!).

Стоимость строительства линии составила 311,5 млн евро, финансирование осуществлялось городом Парижем (93,7 млн евро, 30% стоимости), фирмой-оператором общественного транспорта RATP (85,7 млн евро, 27,5%), регионом Иль-де-Франс (81,3 млн евро, 26%) и Французским государством (50,8 млн евро, 16,5%).

Линия Т3 первоначально имела протяжённость в 7,9 км и насчитывала 17 остановок. Ежедневно она перевозила до 100 тыс. человек, это пассажиропоток, сравнимый с некоторыми линиями Парижского метро.

В декабре 2012 г. был запущен новый, 14,5-километровый, участок трамвайной линии Т3 с 26 остановками.

Одна из линий парижского трамвая – Т4 – первая во Франции, построенная в соответствии с концепцией трамвай-поезд. Это значит, что трамвай использует железнодорожные пути, по которым сохраняется движение обычных поездов. Она открыта в 2006 г.



В Испании самым востребованным видом городского транспорта считается автобус, за ним следует метро. По словам сотрудника Института транспорта и торговли Испании Доминго дель Рио, сейчас в крупных городах страны ведется прокладка трамвайных линий. Этот вид транспорта был ликвидирован в Испании как устаревший еще в 60-е годы XX века. Новый трамвай официально называется «легким метро», т.к. его линии прокладываются там, где ранее планировалось построить метро. Но сейчас, из-за кризиса, развитие метрополитена Испании не по карману.



Современная трамвайная система действует в Париже с 1992 г., когда новые трамваи были запущены в предместьях. В конце 2006 г. трамваи появились и в городе.

В 2000 г. на юге Лондона, в Кройдоне, была запущена в эксплуатацию новая трамвайная сеть.



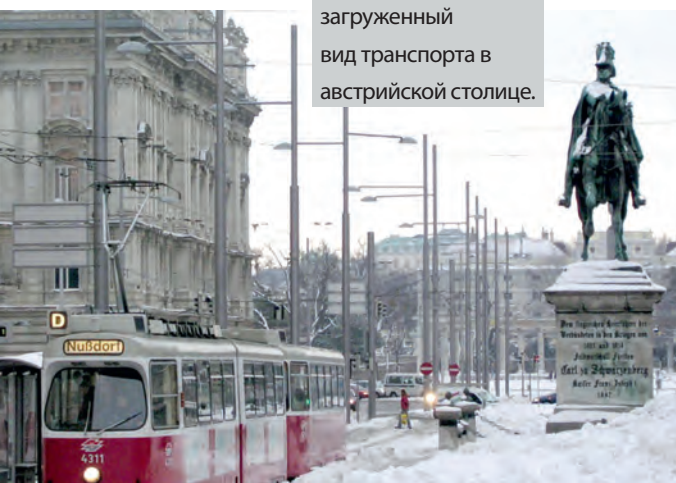
Пассажирооборот наземного транспорта

Страна	Общий пассажирооборот*, млрд пасс./км	Доля легковых автомобилей, %
США	5007,5	90
Япония	1335,5	65
Франция	863,1	84
Италия	850,9	82
Великобритания	707,1	92
Польша	337,4	88
Бельгия	142	75
Швеция	119	83
Чехия	81	78
Венгрия	77,7	69

* Железная дорога, автобусы, легковые автомобили.

Источник: По материалам семинара «Устойчивое развитие городских транспортных систем: вызовы и возможности».

Венский трамвай охватывает всю центральную часть города. Это самый загруженный вид транспорта в австрийской столице.



ЛОНДОН

Транспортные проблемы Лондона также не удалось решить без помощи трамвая. В мае 2000 г. на юге Лондона, в Кройдоне, открылась новая трамвайная система Трэмлинк (Tramlink). Одной из причин строительства Трэмлинка явилось отсутствие там метро.

На улицах с небольшим движением автомобилям разрешен проезд по трамвайным путям, которые проходят посередине улицы, на крупных автомобильных дорогах трамваям выделена отдельная полоса, по которой движение автомобилей запрещено. На некоторых участках маршруты трамвая проходят по внеуличным линиям, а также по путям закрытой в 1983 г. железнодорожной ветки.

В 1996 г. организация Tramtrack Croydon Ltd. (TCL) получила концессию сроком на 99 лет на разработку, строительство, эксплуатацию и поддержание Трэмлинка. TCL являлась товариществом, в состав которого входили компании FirstGroup и Bombardier Transportation (обеспечили подвижным составом), Sir Robert McAlpine Ltd. и Amey Construction Ltd. (построили трамвайную систему) и Королевский банк Шотландии и транснациональная компания 3i (организовали финансирование).

В марте 2008 г. организация Transport for London (TfL) объявила о покупке TCL за 98 млн ф. ст. TfL ввела новое цветовое оформление вагонов, на которых стали использоваться зелёные, белые и синие цвета вместо красно-белой цветовой комбинации.

На всех трамвайных остановках низкие платформы, которые расположены на одном уровне с дверьми вагонов. Это позволяет людям на инвалидных колясках и пассажирам с детскими колясками беспрепятственно входить в вагон. Благодаря отсутствию ступенек, пассажирам не приходится поднимать ногу и делать большой шаг вперёд, чтобы зайти в трамвай, что особенно важно для людей преклонного возраста. Платформы составляют с тротуарами единое целое, т.е. отсутствуют различные ступеньки и бортовые камни.

ВЕНА

Столица Австрии и не думала отказываться от трамвая. Там он является не только важным видом общественного транспорта, но и туристической достопримечательностью. Благодаря круговому маршруту, из окна трамвая можно увидеть всю Вену с ее красотами.

Венские уличные железные дороги ведут свою историю с открытия в 1865 г. конки. С 1897 г. началась постепенная электрификация сети. Пик развития трамваев пришёлся на конец 20-х – начало 30-х гг. XX века. С этого времени густота и протяжённость трамвайной сети начала снижаться в связи с заменой трамвая метрополитеном на наиболее загруженных направлениях. Однако окончательно венцы со своим трамваем не расставались никогда.

Сеть принадлежит единственному оператору – муниципальной компании Wiener Linien, которая эксплуатирует также метрополитен и автобусы. Венский трамвай занимает лидирующее место по пассажироперевозкам среди всех видов городского транспорта, включая метро.

По состоянию на 2013 г. в Вене действовало 30 маршрутов. Конфигурация сети повторяет радиально-кольцевую структуру города, включающую внутреннее кольцо, охватывающее центр и проходящее по кольцу бульваров на месте бывших городских стен, и внешнее полукольцо от Южного вокзала до моста Флоридсдорфер. По мнению специалистов, система общественного транспорта Вены, включая ее трамвай, является одной из наиболее успешных и эффективных в Европе.

Мария ИВАНОВА



Модаполис
аутлет

БРЕНДОВАЯ ОДЕЖДА СКИДКИ ДО 80%

DOLCE & GABBANA

D&G

ALEXANDER
MCQUEEN

roberto cavalli

LIU·JO

CoSTUME NATIONAL

LOVE
MOSCHINO

A
AIGNER

EMPORIO ARMANI

mca
MARLBORO CLASSICS

VERSACE

PINKO

VALENTINO

DIMENSIONE
danza

ungaro

DSQUARED²

Galliano

AJ | ARMANI
JEANS

COMING SOON

CORNELIANI
Corneliani

Gianfranco FERRE

CANALI

ICEBERG

Cruciani

JIMMY CHOO

Rock Owens

SEE BY CHLOÉ

NEIL BARRETT

MARELLA

JOOP!



Крокус Экспо
Экспо 3, подъезд 13, зал 12

+7 495 9792380
+7 915 2467604

www.modapolis.com

Ежедневно с 10.00 до 21.00

В определенные дни Аутлет работает с 10.00 до 20.00
Заранее уточняйте режим работы



Нерезидентам доступен
TaxFree в размере 13%



УЛЕТЕТЬ

Быстрее всего добраться до места назначения можно на самолете. Но не так-то просто добраться до самого самолета. Аэропорты, как правило, расположены в 20–30 км от города, но при современной загруженности дорог автомобильный транспорт – не самый надежный способ приехать вовремя к нужному рейсу.

С проблемой, как добраться до аэропорта, столкнулись практически все крупные города по мере увеличения числа автомобилей на дорогах. Во многих городах мира, имеющих крупные аэропорты, были созданы альтернативные варианты проезда пассажиров в аэропорты, которые позволяют избежать дорожных пробок, не думать о часах пик, не бояться ремонтных работ на дорогах или плохих погодных условий. Самым надежным способом добраться до аэропорта стали специальные линии экспресс-поездов либо железные дороги, соединенные с городским метро. Часто для сообщения с аэропортом прокладываются специальные, скоростные, линии метро, практически везде существуют скоростные автобусы, а кое-где даже вертолеты. Главный результат всего этого в том, что пассажир всегда имеет возможность комфортно и вовремя добраться до аэропорта и не опоздать на свой рейс.

Для каждого мегаполиса аэропорт – это его лицо, его визитная карточка. Именно здесь складывается первое впечатление о стране. Но аэропорт – это и важнейшая экономическая составляющая города. Без хорошо налаженного сообщения с остальным миром мегаполис задохнется.

Согласно международному рейтингу по версии World Airport Awards, последние годы, периодически меняясь местами, лучшими в мире считаются сингапурский аэропорт «Чанги», международный аэропорт «Инчхон» в Южной Корее и Международный аэропорт Гонконга.

Инчхон, где расположен аэропорт, находится довольно далеко от столицы. Поэтому с острова до материковой части был построен один из самых длинных в Юго-Восточной Азии мостов, он соединяет аэропорт со столицей Кореи – Сеулом. В марте 2007 г. было завершено строительство ветки метро до аэропорта, кроме того, сюда можно добраться на автобусах и по железной дороге.

Международный аэропорт Сингапура «Чанги» – на сегодня лучший аэропорт мира, занимая первое место среди 100 фаворитов. Он соединен с городом недорогим, очень удобно организованным обществен-

Южная Корея

«Инчхон» – один из самых молодых аэропортов. Его построили в 2001 г. в преддверии чемпионата мира по футболу, так как, по расчетам, старый аэропорт Сеула не смог бы справиться с наплывом болельщиков. Проблема была в том, что в окрестностях Сеула, с трех сторон окруженного горами, для громадного аэропорта не было места. Решением стал проект французского архитектора Жана-Мишеля Вильмонта. Два острова в Желтом Море, недалеко от г. Инчхона, были соединены дамбами, затем из образовавшегося пространства откачали воду, разровняли дно и построили аэрогород. Все это не только помогло создать новые рабочие места, новые инновационные бизнесы, но и позволило объединить железнодорожную инфраструктуру Сеула, крупнейший в стране порт Инчхона и новый аэропорт в единый транспортный узел.





ВО ВРЕМЯ



Сингапур

Аэропорт «Чанги» – едва ли не главная достопримечательность Сингапура. Идеальная чистота, удобная логистика в сочетании с восточной негой и экзотикой производят неизгладимое впечатление. В терминалах аэропорта расположены невероятные для транспортного узла объекты. В «Саду бабочек» можно с близкого расстояния понаблюдать за грацией и красотой экзотических бабочек, их кормлением и размножением. Если пассажир не очень торопится, то он может увидеть, как бабочка покидает куколку и совершает свой первый полет. «Голодные растения» – это экспозиция тропических плотоядных растений, которые приспособились к ловле насекомых и мелких животных, чтобы получать питательные вещества. Сад кактусов стал одним из лучших в мире их собранием, а впечатляющий Сад орхидей приводит туристов в полный восторг от разнообразия оттенков, форм и размеров этих цветов. Главное – не пробежать мимо национального цветка Сингапура – Vanda Miss Joaquim.

ным транспортом – автобусами и метро. Билет на метро можно купить прямо в аэропорту, приложив палец к названию нужной станции на схеме.

Безусловно, это гораздо удобнее, чем в парижском аэропорту «Шарль де Голль». Там без знания языка придется довольно трудно – английский французы не жалуют. Для того чтобы попасть на перрон, с которого отправляются поезда в Париж и электрички в дальние города, нужно отстоять за билетом очередь.

Аэропорт может оказаться весьма эффективным способом развития территории. Наглядный пример показал заштатный финский городок Лаппееранта, сопоставимый по размеру с нашим Волоколамском. Он построил на границе с Россией аэропорт, куда направляется всевозрастающий поток пассажиров из Санкт-Петербурга, имеющего под боком аэропорт «Пулково». В чем дело? В цене. В российских аэропортах лоукостеров практически не найти. А из Лаппееранты они летают в более чем 60 европейских городов. Аэропорт на границе финны догадались построить недавно. Оборот его растет почти на 100% в год, и понятно, что каждый второй пассажир — русский. Жители Лаппееранты радуются, как дети. Каждый день к ним приезжают около 4 тыс. русских, и каждый в среднем оставляет около 280 евро. За пару месяцев набегают сумма, сравнимая с годовым бюджетом того же Волоколамска. Не первый раз тихие финны несуетливо выигрывают международный матч вместо того, чтобы шумно заниматься «поднятием с колен». Несомненно, развитие этого города теперь неразрывно будет связано с работой аэропорта, который, как магнитом, притягивает в регион деньги, технологии, инвестиции, энергию. Кто знает, возможно, это будет первый случай, когда мегаполис вырастет рядом с аэропортом, а не наоборот.

**Ирина КОНДРАШОВА,
Борис ПАВЛОВ**

Как добраться до аэропорта

Город, аэропорт	Расстояние до аэропорта, км	Виды транспорта, время до центра города
Берлин, «Шёнефельд»	22	Поезд-экспресс, 30 мин; городская жел. дор., автобус
Лондон, «Хитроу»	24	Поезд-экспресс, 15 мин; метро, 50 мин; автобус
Нью-Йорк, Международный аэропорт имени Джона Кеннеди	20	2 станции метро, 40 мин; городская жел. дор., 20 мин до вокзала; автобус; вертолет, 8 мин
Париж, «Руасси – Шарль де Голль»	25	Метро, 30 мин; жел. дор., 2 станции, 30 мин; автобус-экспресс
Рим, «Леонардо да Винчи»	30	Поезд-экспресс, 30 мин; метро, автобус
Франкфурт, Международный аэропорт	12	Пригородный поезд, 12 мин до вокзала; междугородный поезд, автобус
Чикаго, «О'Хара»	27	Поезд-экспресс, метро, автобус

ТЕРМИНАЛ У КАЖДОГО СВОЙ

Инфраструктура аэропортов, их безопасность, условия работы, объем предлагаемых услуг в последнее время стали волновать не только специалистов и профессионалов, но и простую публику. Люди стали значительно больше летать, а значит и сравнивать аэропорты мира с отечественными. Да и череда аварий в аэропортах подогрела общественный интерес.

Инженеры, занимающиеся проектированием аэропортов, сталкиваются с множеством сложностей: нужно найти идеально подходящее место, территории должно быть достаточно, видимость должна быть отличная, ветра должно быть минимум и т. д. Но в реальном мире редко встречаются идеальные места, даже для аэропортов. Инженеры вынуждены работать с тем, что имеется. Аэропорт должен быть безопасной структурой для всех, кто им пользуется и обслуживает его. Как развивается инфраструктура аэропортов, аэродромов, вертолетных площадок, да и гражданской авиации России и стран СНГ в целом, какие реформы она претерпела, в каких ещё нуждается? Эти и многие другие вопросы будут обсуждаться 4–6 марта 2014 г. на специализированной выставке инфраструктуры аэропортов и гражданской авиации National Airport Infrastructure Show & Civil Aviation–2014 (NAIS & CA).

Выставка призвана стать важным местом встречи представителей министерств и ведомств, российских и международных ассоциаций, руководителей аэропортов и авиакомпаний, инвесторов, то есть всех заинтересованных сторон на активно развивающемся рынке индустрии аэропортов России и стран СНГ.

Экспоненты выставки NAIS & CA – компании из многих стран, представляющие самые последние достижения и новинки отрасли: от новейших разработок приема-погрузки багажа и проверки безопасности до архитектурно-строительных решений, услуг и технологий для развития аэропорта. В свою очередь целевая аудитория выставки – это принимающие ключевые решения руководители аэропортов, авиакомпаний, банков, финансовых и инвестиционных структур, компаний недвижимости, региональных органов власти и многие другие.

В рамках выставки в МВЦ «Крокус Экспо» в павильоне 1 в залах 1, 2 и 3 состоится форум, посвященный проблемам развития инфраструктуры аэропортов и гражданской авиации. Программа включает в себя проведение пленарных и секционных заседаний, дискуссионных столов по наиболее актуальным вопросам развития отрасли. На форуме



Александр НЕРАДЬКО,
руководитель Федерального агентства воздушного транспорта:

– Последние годы гражданская авиация России демонстрирует последовательное наращивание производственного потенциала и рост экономических показателей своей деятельности. Идет большая работа по постоянному развитию авиационной инфраструктуры, которая позволит реализовать огромный потенциал авиационной отрасли на благо экономики Российской Федерации, ее граждан. Уверен, что выставка NAIS & CA станет значимым событием в отрасли, позволит приобрести новые знания о рынке, даст возможность участникам продемонстрировать уникальные проекты и технологии, которые будут использоваться для модернизации и развития воздушного транспорта..



Протяженность маршрутов в московской воздушной зоне составляет свыше 4 тыс. км. Московский авиаузел обслуживает более 50% всего пассажиропотока страны.

предполагается рассмотреть вопросы модернизации и развития аэропортовой инфраструктуры России, в повестке дня будут стоять такие темы, как тенденции и ключевые проблемы развития аэропортового сектора, совершенствование аэропортовой инфраструктуры как залог реализации транспортной стратегии, авиационный транспорт в Стратегии–2020, государственно-частное партнерство: риски и возможности и т.д. Будут также обсуждены проблемы авиационной безопасности, развития Московского авиационного узла, кадрового потенциала гражданской авиации, перспектив ключевых региональных проектов аэропортовой инфраструктуры и т.п. На площадке форума будет функционировать Центр деловых переговоров.

Выставка организуется компанией Reed Exhibitions при официальной поддержке Федерального агентства воздушного транспорта России (Росавиации).

МОСКОВСКИЙ УЗЕЛ

Исторически так сложилось, что особое место в авиационном сообщении России занимает московская воздушная зона, являющаяся важнейшим элементом авиационного комплекса страны. Она имеет сложную структуру и высокую плотность воздушного движения. Три крупнейших аэропорта, Домодедово, Шереметьево и Внуково, образуют Московский авиационный узел (МАУ), функционирование которого дополнительно определяется наличием 7 запретных зон и 42 зон ограничения полетов.



В НАЧАЛЕ СЛАВНЫХ ДЕЛ

Первым маршрутом, по которому в нашей стране смогли отправиться авиапассажиры, стала воздушная линия «Москва – Нижний Новгород» протяженностью 420 км, открытая в 1923 г. Появление пассажирского флота вызвало к жизни еще несколько структур. В том же 1923 г. было создано общество добровольного воздушного флота «Добролет». А технический надзор за гражданской авиацией возложили на Главное управление воздушного флота. В 1932 г. в СССР утвердили специальный флаг гражданской авиации, ввели форменную одежду и знаки различия для персонала. В этом же году новая отрасль получила имя, известное и по сей день, – «Аэрофлот».



У КОГО БОЛЬШЕ?

У авиаторов, похоже, больше профессиональных праздников, чем у представителей какой бы то ни было другой профессии. Выставка NAIS & CA пройдет вскоре после того, как в нашей стране впервые отметят **День работника гражданской авиации**. Указ Президента РФ от 09.02.2013 № 98 гласит: «Установить профессиональный праздник – День работника гражданской авиации и отмечать его 9 февраля». Эта дата выбрана потому, что 9 февраля 1923 г. в СССР был учрежден Совет по гражданской авиации. Существует также **Международный день гражданской авиации**, который отмечается с 1994 г. 7 декабря, в этот день была учреждена Международная организация гражданской авиации (ICAO). Кроме того, все воздухоплаватели страны могут поднять бокал и в **День Воздушного флота России**, в третье воскресенье августа. Впервые его отметили в 1933 г. Грех не выпить и 12 апреля – у нас эта дата отмечается как **День космонавтики**, а во всем мире – как **Всемирный день авиации и космонавтики**. Сравнительно молодой праздник – **День дальней авиации ВВС России**. Он был учрежден в 1999 г. и отмечается 23 декабря. Не забыть бы **Международный день авиадиспетчера** (20 октября). В этот день в Амстердаме была создана Международная федерация ассоциаций авиационных диспетчеров. При таком количестве профессиональных праздников – странно ли, что самолеты падают?

В 2012 г. российские авиакомпании перевезли на 15,5% пассажиров больше, чем в 2011 г. По данным Минтранса, за последние 6 лет (с 2007 г.) количество пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями, увеличилось более чем на 95%. Темпы роста пассажирских авиаперевозок в России опережают европейские. По прогнозам, рост продолжится и в ближайшие 2–3 года.

В последние 10 лет МАУ демонстрирует стремительную динамику роста перевозок. В период с 2000 по 2010 г. количество обслуженных авиапассажиров возросло с 17 до 51 млн, что составляет более 50% от общего числа авиапассажиров, обслуженных всеми аэропортами Российской Федерации. Из общего числа перевозок на Домодедово приходится 22,3 млн, Шереметьево – 19,3 млн, Внуково – 9,5 млн. Все аэропорты узла вместе обслуживают более 150 авиакомпаний, из которых 65% – зарубежные перевозчики и 35% – российские. В обеспечении работы Московского авиационного узла занято около 55 тыс. чел. Текущая предельная пропускная способность Московской воздушной зоны составляет 600 тыс. взлетно-посадочных операций в год.

В период с 2006 по 2011 г. на развитие аэропортов направлены значительные государственные и частные инвестиции. Их суммарный объем составляет свыше 170 млрд рублей. Из них около 23% – средства федерального бюджета, остальная сумма – привлеченные инвестиции. В целом за 6 лет на 1 руб. федеральных бюджетных средств привлечено 3,3 руб. дополнительных инвестиций.

Пассажиропоток в Московском авиаузле растет в среднем на 12% в год. В настоящее время пропускная способность трех аэропортов в целом справляется с пассажиропотоком. Дефицит пропускной способности начнет ощущаться, по прогнозам, к 2026 г., а ее предел может быть достигнут, как ожидается, к 2030 г., когда пассажиропоток увеличится до 180 млн человек.

Московскому авиаузлу не хватает 320–520 млрд руб. инвестиций и четвертого аэропорта (который позволит разгрузить три уже существующих).

Ирина КОНДРАШОВА




Группа Компаний
Grand Gusto Group



Sucree
Ванкейт

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

 8 925 544 70 45
8 925 508 60 06

www.gg-g.ru

РЕСТОРАНЫ КРОКУС СИТИ МОЛЛ

Блюма

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

**ТРАКТИРЪ
ПОЖАРСКАГО**

русская кухня
+7 (495) 727-17-14

Выставки, конгрессы,

REED MIDEM

Британская компания Reed MIDEM, организатор выставок недвижимости MIPIM, MIPIM Asia и MAPIC, запускает выставку MIPIM UK в Лондоне. Весь рынок недвижимости будет представлен 15–17 октября 2014 г. в выставочном центре London Olympia. MIPIM UK заявит о себе как главный форум-выставка недвижимости в стране. Будут продемонстрированы лизинговые и инвестиционные возможности в офисных, торговых, промышленных, жилых, медицинских и спортивных секторах недвижимости. Предусмотрена обширная деловая программа. Предполагается, что в форуме примут участие как минимум 3 тыс. руководителей компаний, имеющих намерение работать на рынке Великобритании.

www.reedmidem.com

КОНГРЕСС UFI

Более 400 лидеров выставочной отрасли приняли участие 13–16 ноября 2013 г. в 80-м ежегодном конгрессе Всемирной ассоциации выставочной индустрии (UFI) в Сеуле. На конгрессе были торжественно представлены 4 новых члена UFI и объявлено о 45 новых выставочных мероприятиях, получивших знак качества ассоциации. Также на заседании Генеральной ассамблеи ассоциации был выбран новый президент UFI. Им стал Рено Хамад, исполнительный директор французской выставочной компании Comexposium.

www.ufi.org

АССОЦИАЦИЯ ВЫСТАВОК И ЯРМАРОК ГЕРМАНИИ

Ассоциация выставок и ярмарок Германии (AUMA) объявила о планах своих членов организовать в 2014 г. 303 немецкие выставки в 33 странах. Это больше, чем когда-либо ранее. Такое решение зафиксировано в брошюре «Немецкое качество выставок за рубежом в 2014 г.». Заграничные проекты немецких выставочных компаний представляют все существующие отрасли экономики – от машиностроения до медицинских технологий. Больше половины этих выставок пройдет в Азии (157). В организации выставок примут участие 21 выставочная компания-член AUMA.

www.auma.de

MESSE FRANKFURT

Немецкая Messe Frankfurt стала первой в мире выставочной компанией, которая получила сертификат SMB-партнера компании Google в Германии (SMB – малый и средний бизнес). По словам представителей Messe Frankfurt, теперь компания сможет предложить своим клиентам новый сервис контекстной рекламы AdWords от Google, открывая перед ними современный маркетинговый канал для привлечения посетителей на свои выставочные стенды. Сервис AdWords является самым главным форматом создания контекстной рекламы в интернете, так как помогает пользователям Google сделать эффективное рекламное сообщение в самой часто используемой поисковой системе.

www.messefrankfurt.com

EXPOFORUM

В 2014 г. откроется первый в Санкт-Петербурге конгрессно-выставочный центр международного уровня ExpoForum, способный принимать деловые мероприятия практически любого масштаба. На территории в 56,2 га, расположенной в Пушкинском районе Санкт-Петербурга, заканчивается строительство выставочных павильонов первой очереди площадью 40 тыс. кв. м, конгресс-центра, двух гостиниц, бизнес-центра и объектов сопутствующей инфраструктуры. В целом проект предусматривает возведение 100 тыс. кв. м закрытой выставочной площади и конгресс-центра на 8 тыс. мест с основным залом на 4270 мест. Полностью завершить строительство запланировано в 2018 г.

<http://www.expoforum.ru>

форумы



AMBIENTE

С 7 по 11 февраля 2014 г. в выставочном комплексе Frankfurt Fair во Франкфурте-на-Майне пройдет выставка потребительских товаров, товаров для дома и кухни Ambiente. Сюда соберутся более 4,7 тыс. экспонентов из 80 стран мира. Проект Ambiente организует немецкая выставочная компания Messe Frankfurt Exhibition GmbH. Основные разделы экспозиции посвящены современным решениям и дизайнерским трендам для создания стильного и функционального интерьера. Выставка ориентирована на профессиональных посетителей.
<http://ambiente.messefrankfurt.com>

ТЕХНОЛОГИИ БЕЗОПАСНОСТИ

Израиль по праву считается международным центром инновационных технологий в области защиты личной информации, интернета, разработки идентификационных карт и биометрических чипов. К тому же он известен системами защиты ПВО и разработками антитеррористических мер безопасности. В связи с этим Институт экспорта Израиля организует с 9 по 12 ноября 2014 г. выставку технологий безопасности International Home Land Security Show (HLS Israel) в Тель-Авиве. Несколько днями ранее – с 5 по 6 ноября – там же пройдет выставка идентификационных устройств Smart ID Show – TLV. Организаторы – израильская выставочная компания SBL Exhibitions Ltd. и немецкая IT компания eNETcom GmbH.

www.smartidshow-tlv.com;

www.i-hls.com

ДОХОДЫ ГОНКОНГА

Выставочная индустрия приносит Гонконгу огромные доходы. К такому выводу пришли ученые при проведении Исследования экономических результатов выставочного бизнеса в Гонконге (Economic Impact Study). По итогам исследования, в 2012 г. доходы выставочного бизнеса Гонконга увеличились на 40,8 млрд гонк. долл., или на 14%, по сравнению с 2010 г. (1 долл. США равен 7,7 гонк. долл.). Налоговые отчисления выставочной индустрии составили 1,4 млрд гонк. долл., она обеспечила рабочими местами 69,6 тыс. жителей.

www.exhibitions.org.hk

MEDIA 10

Британская компания Media 10 запустила первую виртуальную выставку для шоу 100% Design, которое прошло в выставочном зале Earls Court London в сентябре 2013 г. Каждый стенд компании был снят в HD видеоформате с разворотом изображения на 360 градусов. Это позволило посетителям посмотреть выставку, даже если они не смогли прийти в запланированные

сроки. Сейчас такой же виртуальный проект компания делает для своей выставки домашнего интерьера Ideal Home Show. Онлайн-выставки оказались очень привлекательными для участников и посетителей, так как на виртуальных стендах можно было не только познакомиться с компанией, но и получить все ссылки на товары и сайты.

«Крокус Экспо»:



«Lingerie-Expo»

Международная выставка нижнего белья, пляжной моды и чулочных изделий Lingerie-Expo пройдет в третий раз в МВЦ «Крокус Экспо» с 4 по 7 февраля. Организатор – компания MBK в составе группы компаний ITE. Ценность выставки – в ее профессиональной аудитории, которая объединяет производителей и дистрибуторов нижнего белья. В дни работы выставки проходит насыщенная деловая программа и, разумеется, модные показы последних коллекций нижнего белья, купальников, колготок и аксессуаров ведущих поставщиков и производителей из России, стран СНГ, Балтии и Европы.

«Мото Парк»

Выставочная компания «РТЕ-Групп» вновь приглашает на международное шоу мотоциклов «Мото Парк» и международную выставку велосипедов «Вело Парк», которые пройдут в МВЦ «Крокус Экспо» с 28 февраля по 2 марта. Формат мероприятий предполагает удачное сочетание их профессионального характера с активной демонстрацией возможностей мотоциклов и велосипедов всех моделей и фирм на ярком шоу Moscow Custom & Tuning Show. Посетителей ждут сюрпризы от участников и большая концертная программа.

«Российская обувная неделя»

«Российская обувная неделя» – главная выставка обуви, сочетающая лучшие условия работы для профессиональных посетителей и операторов обувного рынка с правильным местом проведения мероприятия в самые удобные сроки – с 10 по 14 февраля. Организатор – компания «Экспошуз-Н». «Российская обувная неделя» – настоящее шоу для ценителей обуви, аксессуаров и модных тенденций. Во время демонстрации последних коллекций посетители смогут оценить новые направления в моде, материалы для производства обуви, сумок и аксессуаров предстоящего сезона.

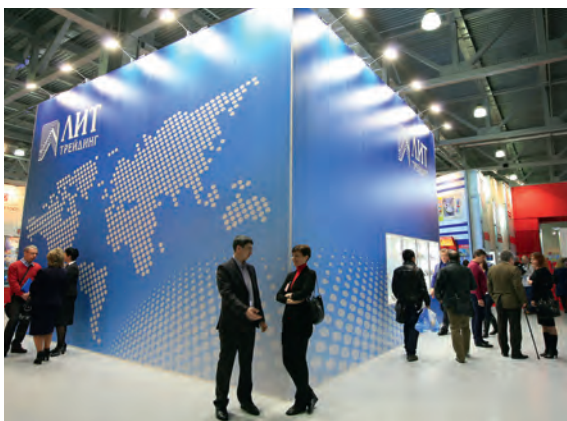
«IPSA Рекламные Сувениры. Весна-2014»

С 11 по 13 февраля состоится 25-я международная специализированная выставка индустрии рекламных сувениров «IPSA Рекламные Сувениры. Весна-2014». Выставка является открытой площадкой для презентации деловых подарков, бизнес-сувениров и другой продукции, предназначенной для продвижения на рынке корпоративных клиентов. Организатор выставки, компания «ИПСА Рекламные Сувениры», предоставляет участникам возможность пообщаться с потенциальными клиентами – фирмами, агентствами, организующими корпоративные мероприятия, магазинами подарков и всеми, кто заинтересован в приобретении элегантных, недорогих, забавных или солидных подарков для клиентов и работников.

«Технологии безопасности»

19-й международный форум «Технологии безопасности» – главная технологическая витрина последних трендов рынка безопасности для крупнейших государственных и корпоративных потребителей. Организатор – компания «Гротек». Форум пройдет с 11 по 14 февраля. Основными посетителями форума «Технологии безопасности» являются представители государственных органов и покупатели из регионов России, стран СНГ и ближнего зарубежья. Форум «Технологии безопасности» дает уникальную возможность заявить о новых продуктах, услугах, решениях, рекламировать свои товары через электронную систему GroteckSmartEvent и узнать об инвестициях в сферу обеспечения безопасности.

день за днем



«Скрепка Экспо powered by Paperworld»

20-я, юбилейная, международная специализированная выставка офисных и канцелярских товаров «Скрепка Экспо. Весна-2014» пройдет с 25 по 27 февраля. Организатор мероприятия – компании «Скрепка Экспо Проект» и Messe Frankfurt RUS в партнерстве с МВЦ «Крокус Экспо» представят на выставке новинки канцелярской продукции, товары для школы, офиса и сувенирную продукцию. В этом году в состав экспозиции «Скрепка Экспо» войдет немецкая выставка бумажной продукции, канцелярских и офисных товаров Paperworld. Бренд Paperworld быстро распространяется по миру и уже завоевал прочные позиции. Сейчас в год проводится 5 выставок под брендом Paperworld по всему миру – в Гонконге, Дубае, Москве, Франкфурте-на-Майне и Шанхае.



Kosmetik Expo и Nailexpo

Международная выставка для профессионалов индустрии красоты Kosmetik Expo существует с 2001 г. За это время организатор проекта – фирма Kosmetik International смогла привлечь к участию в проекте более 250 российских и зарубежных компаний, работающих в области профессиональной косметологии, эстетической медицины, спа-индустрии. С 27 февраля по 1 марта выставка пройдет в 13-й раз. Одновременно с Kosmetik Expo состоится 9-я международная выставка для профессионалов ногтевой индустрии Nailexpo. Посетителей этого шоу ждут не только деловые мероприятия и переговоры, но и профессиональный фестиваль Nailfest, в ходе которого пройдут мастер-классы и будет представлен проект Nail-Art Gallery.

IFFF Moscow

4-я международная выставка International Fast Food Fair Moscow – это идеальная площадка для демонстрации оборудования, продуктов и услуг для предприятий общественного питания, а также место встречи специалистов из регионов России и всего мира. Организатор выставки, группа компаний ITE, проведет ее в самом начале весны – с 4 по 6 марта. Для владельцев, руководителей и закупщиков предприятий общественного питания, предпринимателей, планирующих открыть свой бизнес, весна – самое удачное время для встречи с новыми партнерами, заключения контрактов и развития бизнеса.

«Композит-Экспо»

Ежегодная выставка «Композит-Экспо» является единственной в России международной специализированной выставкой композитных материалов, технологий и оборудования. Она создает возможность для демонстрации новейших достижений в сфере развития материаловедения. В этом году 7-я выставка «Композит-Экспо» пройдет с 25 по 27 февраля. Организатор проекта – выставочная компания «Мир-Экспо». Одновременно с «Композит-Экспо» состоится 6-я международная специализированная выставка полиуретановых материалов, технологий и оборудования для его производства «Полиуретанэкс», а также 2-я международная специализированная выставка легких инженерных конструкций Ruslite и 2-я международная специализированная выставка «Клей и Герметик». В рамках деловой программы будет организован международный форум по материаловедению «Инновационные материалы и технологии (ИМТЕХ)».

«Дентал Ревю»

Выставочная компания «ДЕ-5» проводит в МВЦ «Крокус Экспо» с 10 по 12 февраля 11-ю Всероссийскую выставку «Дентал Ревю-2014. Образование, наука и практика в стоматологии». Выставка знаменита своим форумом по объединенной тематике «Стоматология и социально значимые заболевания». В прошлом году основная программа форума «Дентал-Ревю-2013» состояла из 15 симпозиумов, а также совещания деканов стоматологических вузов России. «Дентал Ревю» позволяет собраться вместе ведущим российским врачам и ученым и, одновременно, привлекает на выставочную площадку всех крупных поставщиков стоматологической продукции.

МОСКВА: НА ПУТИ К

В июле 2013 г. постановлением Правительства Москвы был создан Московский городской совет по конгрессно-выставочной деятельности и учреждена Автономная некоммерческая организация (АНО) «Конгрессно-выставочное бюро Москвы». Генеральный директор АНО «Конгрессно-выставочное бюро Москвы» Ксения БОЙКОВА рассказала журналу «Бив» об основных целях и задачах организации.



▣ Какие задачи стоят перед советом и бюро, в том числе на ближайшее время?

– Основная задача Конгрессного бюро на ближайший год – заявить о Москве как о конгрессно-выставочном центре на международном рынке. В первую очередь мы должны донести до организаторов мероприятий мысль о том, что Москва – это действительно привлекательная площадка для проведения деловых встреч, а также побороть существующие стереотипы. Для этого мы уже сегодня активно участвуем в мероприятиях международной конгрессно-выставочной индустрии, проводим масштабную промо-кампанию в зарубежной отраслевой прессе и расширяем свое присутствие в интернете.

Конгресс-бюро должно стать «единым окном» для инициаторов встреч, бесплатно предоставляющим любую необходимую информацию о конгрессно-выставочных возможностях Москвы. Чтобы обеспечить свободный доступ к этим данным, мы активно работаем над созданием мощного информационного ресурса, способного в полной мере отразить реалии московского рынка и позиции игроков конгрессно-выставочной деятельности. Кроме того, в тесном взаимодействии с научными и деловыми сообществами Москвы мы уже начали участвовать в международных конкурсах на привлечение в город масштабных конгрессов и форумов.

В то же время основные усилия Московского городского совета по конгрессно-выставочной деятельности направлены на внутренний рынок этой отрасли. В данный момент создаются и тестируются новые механизмы взаимодействия органов исполнительной власти Москвы с представителями индустрии деловых встреч и поддержки приоритетных мероприятий. Так, в формате заседаний и рабочих групп пройдет обсуждение направлений развития конгрессно-выставочной отрасли на ближайшие годы, сформируются планы конгрессно-выставочных мероприятий, проводимых при поддержке Правительства Москвы.



ЛИДЕРСТВУ

Сегодня мы строим амбициозные планы и верим в их успех. В ближайшие 10 лет Москва должна стать одним из самых привлекательных городов в мире для проведения конгрессов и бизнес-туризма.

Почему именно сейчас было принято решение о создании Совета?

– Действительно, именно в последние несколько лет Правительство Москвы стало уделять особое внимание конгрессно-выставочной индустрии как средству развития экономики и научного потенциала столицы. Уже давно не секрет, что, принимая у себя масштабные международные мероприятия, город не только получает дополнительный приток денежных средств и стимул для развития инфраструктуры, но и улучшает свой имидж, инвестиционную привлекательность, предпринимательский климат.

Каков потенциал Москвы для проведения крупных конгрессных мероприятий?

– Конгрессная и выставочная деятельности имеют огромный потенциал в Москве и являются приоритетными направлениями в развитии столицы. Москва является главным деловым, финансовым и культурным центром России. Основными достоинствами нашего города я бы назвала выгодное геополитическое положение, огромный социально-экономический потенциал Московского региона, богатые исторические и культурные традиции. Это динамично развивающийся мегаполис, обладающий необходимыми ресурсами и инфраструктурной базой для того, чтобы стать деловым центром мирового уровня. Москве действительно есть что предложить ведущим организаторам деловых встреч – от комфортных отелей и оборудованных по последнему слову техники конференц-залов до уникальных достопримечательностей и изысканных ресторанов. Около 10 площадок Москвы готовы принять мероприятия масштабом от 1 тыс. делегатов и более.

Около 10 площадок Москвы готовы принять мероприятия масштабом от 1 тыс. делегатов и более.



Основные конгрессно-выставочные площадки Москвы

Площадка	Наиболее вместительный зал	Максимальная вместимость, чел.
Олимпийский комплекс «Лужники»	Дворец спорта	11 000
Государственный Кремлевский дворец	Большой зал	6000
Международный выставочный центр «Крокус Экспо»	Крокус Конгресс Холл Крокус Сити Холл	5500 6300
Гостинный двор	Атриум	5000
Конгрессно-выставочный центр «Сокольники»	Павильон № 4	3400
«Форум Холл»	Большой зал	2000
Центральный выставочный зал «Манеж»	Главный выставочный зал	1900
Московский дворец молодежи	Большой зал	1600
Павильон «Электрификация»	Выставочный зал	1500
Центр международной торговли	Конгресс-зал	1500



МВЦ «Крокус Экспо» стал общенациональной выставочно-конгрессной платформой, получающей растущее признание за рубежом. О том, что может внести Crocus Group в развитие конгрессной деятельности в Москве, рассказал Леонид ЛОЗБЕНКО, заместитель генерального директора ЗАО «Крокус», директор «Крокус Конгресс Центра».

– ЗАО «Крокус» с 2009 г. поддерживало инициативу Московской торгово-промышленной палаты по созданию московского Конгресс-бюро. В связи с этим президент Crocus Group А.Агаларов вошел в состав Московского городского совета по конгрессно-выставочной деятельности при Правительстве Москвы. А через участие в рабочей группе Совета мы выступим активным партнером Бюро в продвижении столицы на мировом рынке и развитии конгрессного рынка в столице. В этих целях намечена и реализуется обширная программа работы на ближайшие несколько лет.

Прежде всего, это касается дальнейшего развития инфраструктуры. В настоящее время она позволяет одновременно принять в «Крокус Экспо» и «Крокус Сити Холле» до 14,5 тыс. участников конференций. Для повышения привлекательности нашей площадки сразу после завершения работы на объектах Дальневосточного федерального университета на о. Русский мы приступили к строительству двух гостиниц международного класса. На набережной Москвы-реки у станции метро «Мякинино» появятся крупнейший в мировой сети отелей «Холидей Инн» комплекс на 1100 номеров с двумя конференц-залами по 800 мест каждый и гостиница «Марриотт» на 550 номеров. Планируем построить и ввести их в эксплуатацию в максимально сжатые сроки.

Во-вторых, опираясь на опыт проведения в 2010–2013 гг. свыше 100 крупных форумов, в том числе с участием высших должностных лиц России и ряда других государств, многих ведущих международных и российских компаний, министерств и ведомств, ассоциаций и крупнейших специалистов в области науки, промышленности, медицины, совершенствуем свою деятельность. Это касается международного маркетинга, привлечения национальных мероприятий, взаимодействия с организаторами, оказания участникам конгрессов и конференций сопутствующих услуг, запуска вместе с партнерами собственной программы конференций по ряду направлений.

Наглядной презентацией широких возможностей Крокус Сити для международных организаций, ассоциаций и профессиональных организаторов конференций станет проведение у нас в июне 2014 г. 21-го Всемирного нефтяного конгресса со всемирной выставкой площадью свыше 50 тыс. кв. м.

Все это в рамках сотрудничества с Конгрессно-выставочным бюро Москвы будет последовательно наращивать вклад ЗАО «Крокус» в проведение в России мероприятий наиболее представительных международных ассоциаций и межгосударственных организаций, в том числе глобального характера, и позволит МВЦ «Крокус Экспо» занять высокое место в числе лучших конгрессно-выставочных комплексов мира.

Наш город становится все более удобным для деловых путешественников. Например, транспортные проблемы решаются при помощи дополнительных видов общественного транспорта. Хороший пример в данном случае – «Аэроэкспресс», готовый доставить пассажиров в любой аэропорт фактически из центра города всего за полчаса. Информация на многих улицах переведена на английский язык, да и сами москвичи говорят на английском и с радостью готовы оказать помощь иностранцам в случае необходимости.

Как выглядит Москва на фоне других городов?

– Я уже говорила, что потенциал Москвы, действительно, очень велик. Однако пока мы далеки от лидеров профессиональных рейтингов – Вены, Берлина, Барселоны. И мы рады использовать их опыт для создания собственного качественного продукта. В рейтинге ведущих конгрессных городов международной ассоциации ICCA Москва в 2012 г. занимала лишь 72-е место. Нам еще предстоит преодолеть проблемы нехватки удобно расположенных, отвечающих международным стандартам площадок для проведения конгрессов с количеством участников более 2 тыс. человек, наладить должный уровень кооперации и сотрудничества внутри городского конгрессного бизнес-сообщества. Задача Конгресс-бюро – максимально увеличить количество значимых деловых мероприятий, проводимых в городе ежегодно.

Как организована работа по привлечению конгрессных мероприятий в других странах?

– Как правило, разрабатывается комплекс мероприятий, направленных на продвижение региона или города на приоритетных рынках сбыта товаров местных производителей либо рынках приобретения инновационных технологий. Есть прецеденты развития туристического потенциала того или иного региона за счет создания конгрессной составляющей. Механизмы привлечения мероприятий могут быть самыми разными: участие в международном тендере, направление официального выражения заинтересованности в проведении мероприятия, работа с местными представителями международных ассоциаций, лоббирующими свой город в качестве места проведения очередной встречи. Нередко привлечением мероприятий занимаются самостоятельно участники индустрии встреч: подготавливают тендерную заявку, добиваются поддержки местных властей, организуют инспекционные визиты представителей оргкомитета. Однако, как показывает многолетний зарубежный опыт, инициаторы мероприятий чаще предпочитают взаимодействовать с конгрессными бюро как с независимыми представителями города, обеспечивающими максимально полную информационную и организационную поддержку на всех этапах подготовки и проведения делового мероприятия.





VII международная
выставка катеров и яхт
Московское Боут Шоу

11-16 марта 2014 года
МВЦ «Крокус Экспо», III павильон




РЕКЛАМА

VII International Exhibition of Boats and Yachts

Moscow Boat Show

March 11-16, 2014, Crocus Expo IEC, Pavilion 3



Организатор / Organizer  **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

+7 (495) 223-42-10 | boat2008@crocus-off.ru | www.mosboatshow.ru



ПРОСТРАНСТВО

Профессионалы выставочной отрасли все чаще дают оптимистичные прогнозы развития бизнеса в наступившем году. Одним из аргументов является трудоемкая и плодотворная работа МВЦ «Крокус Экспо».



Выставочные операторы уверены в дальнейшем устойчивом развитии индустрии. Основанием для этого являются достижения, к которым удалось прийти в 2013 г. Наступивший год обещает стать для выставок более интересным и эффективным.

В прошлом году в Международном выставочном центре состоялось более 300 событий, среди которых были выставки международного масштаба и деловые мероприятия самого высокого уровня.

В начале весны состоялось главное событие на российском рынке катеров и яхт – «Московское Боут Шоу». Стабильное увеличение площади и количества участников одного из самых перспективных проектов МВЦ «Крокус Экспо», одобренного Всемирной ассоциацией выставочной индустрии (UFI), говорит не только о заинтересованности в проведении этой выставки, но и способствует развитию яхтенной отрасли как в нашей стране, так и во всей Европе.

Красочную экспозицию международной туристской выставки «Интурмаркет-2013» осмотрел Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев. В прошлом году он был частым гостем «Крокус Экспо». В конце июня Д.Медведев выступил перед участниками бизнес-форума «Ставим на КОНкуренцию!», главной темой которого стало развитие конкуренции и совершенствование антимонопольной политики в России. Премьер не обошел вниманием и форум «Открытые инновации», который он посетил вместе со своими коллегами из Финляндии и Франции. Почетные гости приняли участие в работе выставки Open Innovations Expo и пленарном заседании «Национальные стратегии лидерства в гиперсвязанном мире», а также встретились с участниками молодежной программы форума «100 инноваторов».

МВЦ «Крокус Экспо» не раз становился площадкой для обсуждения наиболее актуальных для государства тем. Одним из таких проектов стал XI Всемирный конгресс по перинатальной медицине, впервые состоявшийся на территории нашей страны. На заседании присутствовал Президент РФ Владимир Путин. Он отметил социальную важность развития перинатальной медицины в России, рассказал о строительстве новых ультрасовременных перинатальных центров и программах поддержки этого медицинского направления.

Наряду с увеличением посещаемости, возросло количество выставочных тематик. Отдельную нишу занимают новые проекты, связанные с промышленностью.

Некоторые компании решили объединить усилия для более успешного развития проектов. Так, выставки «Скрепка Экспо» и PaperworldRussia впервые пройдут совместно на площадке «Скрепки Экспо» при поддержке «Мессе Франкфурт» и Ассоциации производителей и поставщиков канцелярских и офисных товаров России.

В 2013 г. главное туристическое событие осени – Московская международная осенняя неделя профессионалов турбизнеса – прошло под названием MATIW в последний раз. С 2014 г. выставки, ранее проводимые в составе MATIW, «соются» в новый бренд – ОТДУКН.

Компании «Медиа Глоб» и «Крокус Экспо» объединились с крупнейшей в мире выставочной компанией Reed Exhibitions с целью развития строительно-интерьерного проекта BATIMAT RUSSIA, который впервые состоится в апреле 2014 г.

ДЛЯ БИЗНЕСА

В связи с членством РФ в ВТО начали происходить существенные изменения и в тенденциях развития выставочно-ярмарочной деятельности. В течение года заметно выросло количество обращений зарубежных компаний с просьбами о предоставлении выставочных площадей. Неподдельный интерес со стороны иностранных компаний к российскому рынку приводит к увеличивающейся конкуренции с уже существующими отечественными проектами. Этот фактор, безусловно, положительно повлияет как на улучшение качества предоставляемых услуг, так и на развитие всей отрасли.

С каждым годом повышается не только уровень сервиса, но и интенсивность использования выставочных площадей, связанная с увеличением наполняемости залов при проведении мероприятий. На 2013 г. она возросла примерно на 17–20%.

В последнее время все большее внимание уделяется интерактивности и индивидуальности выставочных стендов. Проекты поражают своими масштабами, разнообразием представленной экспозиции, деловой программой высокого уровня.

В ближайшем будущем изменится и территория, прилегающая к выставочным павильонам. 21 мая тогда еще врио губернатора Московской области Андрей Воробьев заложил первый камень моста, который свяжет Красногорск и Крокус Сити. Новый мост будет построен к 2015 г. и станет одним из самых долгожданных инфраструктурных сооружений для жителей микрорайона «Павшинская пойма».

Идет активное проектирование и подготовка площадки к строительству многофункционального высотного офисного комплекса и гостиницы, управлять которой будет компания InterContinental Hotels Group. Еще одним проектом станет крупнейший торгово-развлекательный комплекс Vegas-2.

Владельцы Crocus Group (Арас и Эмин Агаларовы) реализовали один из самых громких проектов. Впервые за свою более чем 60-летнюю историю самый престижный в мире конкурс красоты Miss Universe прошел в России, в концертном зале Crocus City Hall.

2014 год будет отмечен проведением знакового события – Московского международного автомобильного салона. Впервые за время существования проекта он практически полностью сформирован за год до начала. Ведущие автомобильные бренды мира заявили о расширении площади для более красочной и представительной демонстрации своих новинок.

Особым событием станет юбилей МВЦ «Крокус Экспо» – в феврале 2014 г. исполняется 10 лет с момента открытия первого павильона комплекса. За это время «Крокус Экспо» получил всеобщее признание и занял одну из лидирующих позиций в числе крупнейших выставочных центров мира. С момента создания в его стенах было проведено более 2 тыс. мероприятий. С уверенностью можно говорить о том, что достигнутые в этом году результаты станут надежной основой для новых, более масштабных, побед.

Пресс-служба «Крокус Экспо»

В 2013 г. интенсивность использования выставочных площадей, связанная с увеличением наполняемости залов, возросла на 17–20%.



В 2013 г. велась продуктивная работа над усовершенствованием инфраструктуры МВЦ «Крокус Экспо»: увеличилось количество парковочных мест, усилены меры безопасности, проводятся работы по расширению возможностей инженерных коммуникаций. Для комфорта посетителей были открыты новые кафе и ресторан премиум-класса.

В прошлом году в МВЦ «Крокус Экспо» состоялось более 300 событий. А в целом, со времени открытия первого павильона 10 лет назад, проведено свыше 2 тысяч мероприятий.

ДЕЛО



Что такое самая лучшая еда? Кто-то скажет – дело вкуса, другой ответит, что это, конечно же, деликатесы, а четвертый не сомневается, что ничего нет правильнее сырых вегетарианских экопродуктов. ВОЗ отвечает на данный вопрос совсем не официально, а по житейски разумно: «Семейная (домашняя) еда, приготовленная из свежих продуктов». На наш вкус, звучит очень аппетитно.

В детской песенке «хозяйка с базара домой принесла картошку, капусту, морковку, горох...». Однако при современном ритме жизни далеко не всем доступна такая «роскошь», как вымыть, перечистить и порезать гору овощей для супа или рагу, налепить пельмешек, выпотрошить, вымыть, очистить от чешуи рыбу. Совсем уж сложно представить себе процесс ощипывания курицы или шелушения зеленого гороха. Да что говорить, иногда и на то, чтобы просто почистить картошку на ужин, у современного работающего горожанина не хватает сил и времени. Теперь современные хозяйки приносят на кухню сумки с почищенными, разделанными или замороженными продуктами и готовят еду из того, что пищевая промышленность расфасовала для нас по пакетам и коробочкам, предварительно доведя до состояния полуготовности или даже полной готовности. У нас остается больше времени на себя и близких, а индустрия производства готовых продуктов питания успешно развивается, балансируя между стремлением полностью перенести процесс готовки с наших кухонь в их промышленные цеха и опасением разрушить нашу хрупкую иллюзию, что мы, жители развитых стран, питаемся в прямом соответствии с рекомендациями ВОЗ.

Выставка «Мир вкуса / Tasty World» пройдёт с 11 по 14 февраля 2014 г. Организатор – компания DP Group при поддержке Минпромторга, Минсельхоза РФ, МТПП и МВЦ «Крокус Экспо».

Выставка «Мир вкуса / Tasty World» – это именно то место, где представители оптовых баз продуктов питания, дистрибуторы, ритейлеры, байеры розничных сетей, закупщики предприятий общественного питания (технологический процесс современных ресторанов тоже не предполагает ощипывания кур) встретятся и заключат договора с участниками выставки – поставщиками продуктов питания. Здесь будут представлены все новинки и последние тенденции развития мирового рынка продуктов питания, основные, хорошо известные бренды, и совсем новые компании, только вступающие на пищевой рынок России.

На площадках «Крокус Экспо» будут демонстрироваться как традиционные продукты питания, так и товары нового поколения, оборудование для предприятий торговли и сферы питания и для упаковки пище-



ВКУСА

вой продукции, инновационные материалы и передовые логистические решения, и средства доставки продуктов и сырья для их производства.

Основные разделы – бакалея, молочная продукция, сыры, салон мороженого, рыба и морепродукты, овощи-фрукты, мясо и мясопродукты, колбасные изделия, птица и яйцо, консервы, соусы и кетчупы, безалкогольные и алкогольные напитки, замороженная продукция, продукты для ресторанов, масложировые продукты, мучная продукция и ингредиенты.

Один из самых динамично развивающихся сегментов этого рынка – производство замороженных продуктов. Их потребление в России растет очень быстрыми темпами. Во многом подъему отрасли способствуют недостаток времени у работающих горожан, дороговизна предприятий общественного питания, развитие сетевой розницы, повышение качества продуктов заморозки за счет применения современных технологий, а также стремление современного потребителя питаться правильно. На выставку производители привезут всё, что можно заморозить, – мясные и рыбные полуфабрикаты, продукты из теста, готовые блюда, фрукты и овощи, а также упаковочное, производственное и торговое оборудование.

Быстрее всего на рынке замороженных продуктов растут продажи мороженых креветок и «морских коктейлей» (ежегодно на 30%) и всевозможных смесей, как овощных, так и грибов (16–20%). Если несколько лет назад россияне покупали в основном пельмени и мороженые котлеты, то теперь расширяется круг потребителей не только недорогих мороженых продуктов, но и экзотики типа спаржи, ростков бамбука, дорогих морепродуктов. В целом российский рынок замороженных продуктов демонстрирует ежегодный стабильный рост порядка 10–12%. Растет и объем потребления на душу населения, сейчас это около 12–13 кг на одного человека (неясно, правда, сколько останется, если вычесть пельмени). В развитых странах эти показатели намного выше, так что перспективы роста хорошие. На выставке заморозка будет представлена также и в разделе «Здоровое питание». Разнообразные замороженные овощные смеси стали настолько популярными у любителей здорового питания, что сейчас они составили примерно 44% этого сегмента.

Еще одним крупным разделом выставки станет «Бакалея». Ведущие российские и иностранные производители круп, макаронных изделий, сахара, сухофруктов, орехов и т.д. подготовят коммерческие предложения для представителей оптовых компаний и розничных се-

В США потребление замороженных продуктов составляет порядка 60 кг на человека, в странах Европы – 25 кг, в России – 12 кг.



ДОБАВЛЯТЬ ИЛИ НЕ ДОБАВЛЯТЬ?

Многие считают, что сегодня производство продуктов питания в большей степени связано с химической промышленностью, чем с сельским хозяйством. И правда, сейчас трудно найти хоть что-нибудь, не содержащее пресловутых консервантов, ароматизаторов, антиоксидантов, загустителей, улучшителей и пр. От обычного хлеба до сложных готовых блюд – везде они, вездесущие «Е». Международные стандарты на пищевые добавки и примеси определяются Объединенным комитетом экспертов Международной сельскохозяйственной организации (JECFA) и Кодексом «Алиментариус» (Codex Alimentarius), принятым Международной комиссией FAO/ВОЗ и обязательным к исполнению странами, входящими в ВТО. Для классификации пищевых добавок в странах Евросоюза с 1953 г. действует система нумерации. Каждая добавка имеет уникальный номер, начинающийся с буквы Е. Большинство пищевых добавок можно считать вполне безопасными. Со временем, однако, государственные нормативы могут пересматриваться. Так, часть добавок, ранее считавшихся безвредными (например, формальдегид Е240 в шоколадных батончиках или Е121 в газированной воде), позднее были признаны опасными и запрещены.



Широкий ассортимент товаров поможет сформировать максимально подходящую бакалейную полку для магазинов различных форматов. Иностранные производители и поставщики орехов и сухофруктов используют площадку выставки, чтобы продвигать на российский рынок свою продукцию.

Наиболее динамичный и подверженный изменениям раздел, где всегда бывает много интересных новинок, – это экспозиция соусов, кетчупов и масел. Структура этого рынка постоянно меняется, следуя за потребительскими предпочтениями. Российский рынок привлекателен для иностранных поставщиков оливкового масла, для них это возможность найти дистрибуторов. С каждым годом на стендах, предлагающих соусы и масла, растет и количество заинтересованных в закупках посетителей. Это не только представители оптовой торговли и розничных сетей, но и предприятий общественного питания.

В рамках выставки пройдут форумы, конференции и «круглые столы», на которых будут обсуждаться актуальные проблемы отрасли, а также запланированы мастер-классы, дегустации продуктов, конкурсы.

Ирина КОНДРАШОВА



BUILDEXPO
Генеральный застройщик МВЦ «Крокус Экспо»

Дизайн и строительство выставочных экспозиций, стендов и торговых площадей



Продукты питания

Выставка, организатор	Время проведения	Место проведения	Контакты
«ПРОДЭКСПО» ЗАО «Экспоцентр»	10–14.02.14	Россия Москва	www.prod-expo.ru; tereshina@expocentr.ru тел. +7 499 795 3799; факс +7 495 649 8810
«МИР ВКУСА» / TASTY WORLD DP Group	11–14.02.14	Россия Москва	http://tastyworld.ru; info@tastyworld.ru тел./факс +7 495 363 0053
WORLD FOOD TECHNOLOGY & INNOVATION FORUM World Trade Group	3–4.03.14	Великобритания Лондон	www.wtgevents.com; enquire@wtgevents.com тел. +44 (0)20 7202 7560; факс +44 (0)20 7202 7600
IFFF – INTERNATIONAL FAST FOOD FAIR MOSCOW ITE LLC MOSCOW	4–6.03.14	Россия Москва	www.ite-expo.ru; helga@ite-expo.ru тел. +7 495 935 7350; факс +7 495 935 7351
AGRA International Fair Plovdiv	6–10.03.14	Болгария Пловдив	www.fair.bg; fairinfo@fair.bg тел. +359 (0)32 903 600; факс +359 (0)32 902 432
ELEOTECHNIA COMPASSexpo Ltd.	7–10.03.14	Греция Афины	www.medicexpo.com; info@eleotexnia.gr тел. +30 210 756 8888; факс +30 210 756 8889
INTERSUC EKIP	8–12.03.14	Франция Париж	www.ekip.com; contact@ekip.com тел. +33 (0)1 5507 8222; факс +33 (0)1 4285 2900
SALÓN INTERNACIONAL DEL CLUB DE GOURMETS Ifema	10–13.03.14	Испания Мадрид	www.ifema.es; infoifema@ifema.es тел. +34 91 722 3000; факс +34 91 722 5801
UKBA Hungexpo	10–12.03.14	Венгрия Будапешт	www.hungexpo.hu; hungexpo@hungexpo.hu тел. +36 1 263 6000; факс +36 1 263 6098
INTERNATIONAL BOSTON SEAFOOD SHOW Diversified Business Communications	16–18.03.14	США Бостон	www.divbusiness.com; shows@divexhibitions.com.au тел. +1 207 842 5500; факс +1 207 842 5503
SIAL CANADA SIAL Canada & SET Canada	2–4.04.14	Канада Монреаль	www.sialcanada.com; info@sialcanada.com тел. +1 514 289 9669; факс +1 514 289 1034
PIZZA WORLD SHOW Fiere di Parma	7–9.04.14	Италия Парма	www.fiereparma.it; pws@fiereparma.it тел. +39 0521 9961; факс +39 0521 996270
FOODASIA Singapore Exhibition Services Pte Ltd.	8–11.04.14	Сингапур	www.sesallworld.com; events@sesallworld.com тел. +65 6233 6638; факс +65 6233 6633
DJAZAGRO Comexposium	21–24.04.14	Алжир Алжир	www.comexposium.com; infos@exposium.fr тел. +33 (0)1 7677 1111; факс +33 (0)1 7677 1212
MODERN BAKERY OWP Ost-West-Partner GmbH	23–26.04.14	Россия Москва	www.owp-tradefairs.com; info@owp-tradefairs.com тел. +49 (0)961 38977 0; факс +49 (0)961 38977 62
SOUTH AFRICAN CHEESE FESTIVAL Agri-Expo	26–29.04.14	ЮАР Кейптаун	www.agriexpo.co.za; admin@agriexpo.co.za тел. +27 21 975 4440/1/2/3; факс +27 21 975 4446
CIBUS Fiere di Parma	5–8.05.14	Италия Парма	www.fiereparma.it; pws@fiereparma.it тел. +39 0521 9961; факс +39 0521 9962 70
FINISHED PRODUCTS EXPO Informa Exhibitions	6–8.05.14	Швейцария Женева	www.informaexhibitions.com; headoffice@informa.com тел. +41 41 723 2541; факс +41 41 723 2542
FI ISTANBUL United Business Media	8–10.05.14	Турция Стамбул	www.cmpi.biz; JBlack@cmpinformation.com тел. +31 34 6559 444
SIAL CHINA Comexposium Shanghai	13–15.05.14	Китай Шанхай	www.comexposium.com; info@comexposium-sh.com тел. +86 (0)21 6217 0505; факс +86 (0)21 6218 1650
AVICOLA E.J. Krause & Reed Exhibitions Argentina	13–15.05.14	Аргентина Буэнос-Айрес	www.ejkreed.com; info@ejkreed.com тел. +54 11 4343 7020; факс +54 11 4334 4833
«УНИВЕРСАМ (SUPERMARKET MOSCOW)» / HOREBA MOSCOW Universal Expo Group, МВЦ «Крокус Экспо»	20–22.05.14	Россия Москва	www.crocus-expo.ru; www.uexpos.com тел./факс +7 495 727 2626
WORLDFOOD AZERBAIJAN Iteca Caspian LLC	22–24.05.14	Азербайджан Баку	www.iteca.az; office@iteca.az тел. +994 12 404 1008; факс +994 12 4041001
EAT! VANCOUVER, THE FOOD + COOKING FESTIVAL Fulcrum Events, Inc.	30.05 – 1.06.14	Канада Ванкувер	www.fulcrum.ca; info@fulcrum.ca тел. +1 416 504 0504; факс +1 416 256 3002
IDDBA Messe Düsseldorf GmbH	1–3.06.14	США Денвер	www.messe-duesseldorf.de; info@messe-duesseldorf.de тел. +49 211 4560 900; факс +49 211 4560 668
WORLD PROCESSING TOMATO CONGRESS WPTC	8–11.06.14	Италия Сирмионе	www.wptc.to; contact@wptc.to тел. +39 0521 996 221; факс +39 0521 996 235
SIAL BRAZIL BTS Informa	24–27.06.14	Бразилия Сан-Паулу	www.btsinforma.com.br; flavio.lemos@btsmedia.biz тел. +55 11 3598 7800; факс +55 11 3598 7801
SUMMER FANCY FOOD SHOW NASFT	29.06. – 1.07.14	США Нью-Йорк	www.nasft.org; customerservice@nasft.org тел. +1 212 482 6440; факс +1 212 482 6459
WOFEX Premier Events Plus Group, Inc.	6–9.08.14	Филиппины Манила	www.pepgroup.com; info@PEPGroup.com тел. +632 929 7993; факс +632 436 4209
POTATO EUROPE Europoint Conferences & Exhibitions	3–4.09.14	Германия Ганновер	www.europoint.eu; info@europoint.eu тел. +31 30 6981 800; факс +31 30 6917 394
SPECIALITY & FINE FOOD FAIR – LONDON Fresh RM	7–9.09.14	Великобритания Лондон	www.freshrm.co.uk; info@freshrm.co.uk тел. +44 (0)20 7886 3100; факс +44 (0)20 7886 3091
WORLD FOOD MOSCOW ITE LLC MOSCOW	15–18.09.14	Россия Москва	www.ite-expo.ru; helga@ite-expo.ru тел. +7 495 935 7350; факс +7 495 935 7351
INTERMEAT Messe Düsseldorf GmbH	21–23.09.14	Германия Дюссельдорф	www.messe-duesseldorf.de; info@messe-duesseldorf.de тел. +49 211 4560 900; факс +49 211 4560 668
IPA; SIAL SIAL	19–23.10.14	Франция Париж	www.sial.fr; sial@sial.fr тел. +33 (0)1 4968 5100; факс +33 (0)1 4731 3775

КТО ЧТО

Продовольственный рынок относится к числу наиболее емких и постоянно растущих. В России он является также наиболее проблемным, поскольку отечественное производство продуктов питания не покрывает внутренних потребностей, импорт весьма обременителен для платежного баланса страны, а задача развития собственного производства решается довольно медленно.

Российский продовольственный рынок является одним из самых крупных по объему продаж в Европе, опережая Францию, Германию, Великобританию. В 2012 г. розничные продажи продовольственных товаров в России (по данным Росстата) достигли 9,9 трлн руб. (примерно 310 млрд долл.). Для сравнения: продажи продуктов питания на крупнейшем в Европе продовольственном рынке Франции составляют около 250 млрд долл. Впрочем, до мирового лидера – Китая России ещё очень далеко. Там этот показатель оценивается примерно в 970 млрд долл. За Китаем следуют США – 910 млрд долл. Россию опережают также Япония, Индия и Бразилия.

Вместе с тем эти цифры мало что говорят о том, как питается население в этих странах на самом деле. Более наглядную информацию дают показатели средних расходов на продукты питания на душу населения. Так, в России они составляют примерно 2280

В 2012 г. оборот розничной торговли в России составил 21,3 трлн руб.,



«ГОЛОДНАЯ ПЛАНЕТА»

Фотограф Питер Менцель в рамках проекта Hungry Planet путешествует по миру с целью создания фотографий семей из различных стран и их продуктовых покупок на неделю. Изучая эти фотографии, можно прийти к интересным выводам о характере и привычках в питании в разных регионах мира. Например, американские семьи питаются фастфудом, чипсами, шоколадными батончиками и другими второсортными продуктами. У немцев, как не сложно догадаться, в рацион входит большое количество пива, колбасы, мяса. Цена продуктов питания для этой семьи из четырех человек в Германии составила 500 долл. в неделю. Любимая еда – жареная картошка с луком, беконом и селедкой, пицца, ванильный пудинг. На фотографии представлено большое количество колбасы, пиццы, пива.

ЕСТ



долл. на человека в год, во Франции – 4030 долл., в США – 2940 долл., а в Китае – 730 долл.

В США больше, чем в других странах, едят мясных продуктов – в среднем каждый житель потребляет 113 кг в год, что примерно на 20% больше, чем в Европе. Рекордсменами по потреблению молока и молочных продуктов являются жители Германии – 443 кг, что примерно на 60% больше, чем в США или в других европейских странах. Лидерство по поеданию овощей принадлежит итальянцам, белорусам и украинцам (соответственно 157, 149 и 144 кг в год). Хлеба больше всего едят в Италии, России, Украине и Польше.

Но и эти цифры не дают полной картины рынка, поскольку не учитывают общую структуру потребляемых продуктов питания, цены на продовольствие, уровень потребления продуктов различными слоями населения. Для примера можно сослаться на одно исследование в России, согласно которому в результате дифференциации по уровню доходов существенно отличаются размеры потребления основных продуктов разными группами населения. Если 10% населения с наиболее высокими доходами потребляет в среднем за год 90 кг мяса и мясoproдуктов на душу, то с наименьшими доходами – только 26 кг (средний показатель по стране – 65 кг), молочной продукции – соответственно 310 и 113 кг (в среднем – 247).

ПРОИЗВОДИТЬ ИЛИ ЗАКУПАТЬ

Важной особенностью рынка продовольствия является соотношение внутреннего производства и импорта, что характеризует состояние продовольственной безопасности страны. Так, согласно оценке Всемирной продовольственной организации (FAO), доля импорта продовольствия не должна превышать на рынке 17%. Если она находится на более высоком уровне, то импорт начинает подавлять внутреннее производство, диктовать цены на продукцию, что создает угрозу продовольственной безопасности страны.

Эта проблема весьма актуальна для российского продовольственного рынка, поскольку, как известно, одной из основных его особенностей является значительный удельный вес импорта. По

В России среднедушевые расходы на продукты питания составляют примерно 2280 долл. в год, во Франции – 4030 долл., в США – 2940 долл., а в Китае – 730 долл.

Производство в России продовольствия (млн т)

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2012 г.
Пшеница	34,5	47,6	41,5	48,0
Сахарная свекла	14,1	21,3	22,3	45,1
Подсолнечник	3,9	6,5	5,3	8,0
Картофель	29,5	28,1	21,1	29,5
Овощи	10,8	11,3	12,1	14,6
Говядина	1,9	1,8	1,7	1,8
Свинина	1,6	1,6	2,3	2,4
Мясо птицы	0,8	1,4	2,8	2,9
Молоко	32,3	31,1	31,8	31,9
Яйца, млрд шт.	34,1	37,1	40,6	42,0

Источник: Россия в цифрах. – М.: Росстат, 2013.

У жителей Эквадора (скорее всего, по бедности) – на 100% здоровое питание. Семья из 9 человек потратила 31 доллар и 55 центов на овощи, фрукты, крупы, картофель, бананы.





Какие продукты едят в Австралии на 376 долл. в неделю? Как видим, мясо, мясо и еще раз мясо. А также магазинные напитки, рафинированные продукты и совсем немного овощей и фруктов.

Объём китайского рынка продуктов питания оценивается в настоящее время примерно в 970 млрд долл. За Китаем следуют США – 910 млрд долл. Россию опережают также Япония, Индия и Бразилия.



Эта американская семья потратила на свое питание в течение недели почти 342 долл. Предпочтения очевидны – пицца, мясная нарезка, жареная курица, картошка из «МакДоналдса» и масса всякой иной еды из банок и коробок. То есть все то, что сами американцы называют junk food, или «мусорная еда».

Импорт в Россию продуктов питания (тыс.т)

Продукты питания	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2012 г.
Продовольственные товары и с/х сырье, млрд долл.	7,4	17,4	36,4	34,5
Мясо	517	1340	1614	1927
Мясо птицы	694	1329	688	527
Рыба	327	787	792	705
Масло сливочное и жиры	70,8	133	134	115
Масло подсолнечное	150	131	114	17,3
Сахар	5014	3518	2371	582

Источник: Россия в цифрах. – М.: Росстат, 2013.

основным категориям, таким как мясо, молочные продукты, рыба, растительное масло, его доля колеблется от 18 до 24%. Наибольшего удельного веса импорт достигает по говядине (61%) и животному маслу (32%).

Поэтому одной из насущных задач российско-го продовольственного рынка является развитие собственного производства. В последние годы наблюдаются определенные успехи в этом направлении. Так, в результате увеличения в 3,7 раза внутреннего производства мяса птицы за период с 2000 по 2012 г. доля импорта этой продукции в потреблении снизилась с 52 до 18%. Аналогичная тенденция наблюдается и по свинине, производство которой выросло с 2006 г. более чем в полтора раза, а удельный вес импорта в потреблении снизился с 54 до 33%.

Рост выпуска некоторых видов продовольствия стал возможен в 2000-е годы благодаря созданию новых организационных форм производства. Так, в российском сельском хозяйстве появились вертикально интегрированные частные агрохолдинги. Первые из них выросли из крупных перерабатывающих предприятий советского периода. Кризис 2008 г. и девальвация рубля стимулировали переориентацию потребителей на дешевую отечественную продукцию, что заставило многие перерабатывающие предприятия заняться поиском недорогого сырья и инвестировать средства в собственное сельхозпроизводство.

К отечественным бизнесменам присоединились уверовавшие в стабилизацию российской экономики зарубежные аграрные магнаты и транснациональные компании, которые облюбовали наиболее рентабельные экспортоориентированные производства. Зерном занялся ведущий мировой трейдер Glensore, один из крупнейших производителей сельхозсырья Bunge стал крупнейшим игроком на рынке масличных культур.

Сейчас число крупных агрохолдингов исчисляется десятками, а мелких и средних – сотнями, в сумме на них приходится порядка 15–20% всего производимого в стране продовольствия. Они формируют также основу пищеперерабатывающей отрасли.

Продовольственный рынок России в настоящее время находится на стадии активного развития. Его росту способствует стабильное повышение

В 2012 г. доля импортной продукции в продажах говядины в России составила 61%, свинины – 33%, молока и молочных продуктов – 19%, рыбы – почти 20%.

доходов населения в последние полтора десятилетия. Увеличение доходов, среднедушевой размер которых вырос за период с 2005 г. почти в 3 раза, оказал сильное воздействие на поведение потребителей. При достижении уровня ежемесячного дохода в 400 долл., как показывают исследования, потребление продуктов питания резко возрастает, что способствует развитию полноценного продовольственного рынка. На этом этапе объем продаж продуктов питания увеличивается, как правило, на 40–60%, а в крупных городах рост продаж может составить до 80%.

Современный продовольственный рынок России развивается по модели, близкой к европейской, что дает основание экспертам прогнозировать его дальнейший рост и существенное увеличение объема в ближайшие годы.

**Борис ПАВЛОВ,
Ирина КОНДРАШОВА**



Итальянская семья потратила на еду 260 долл. за неделю. На столе преобладают самые разные зерновые изделия, фрукты и овощи. Правда, и тут не обошлось без сладких газированных напитков.



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.



СНЕЖНАЯ КОРОЛЕВА

Зима для России – суровое время. Низкое солнце, короткий день, длинная холодная ночь. В такое время теплая батарея и горячая ванна – незаменимые помощники в борьбе с хандрой. Поэтому выставки отопления и кондиционирования Aqua-Therm Moscow и климатической техники Chillventa Россия в МВЦ «Крокус Экспо» обязательны для посещения этой зимой.

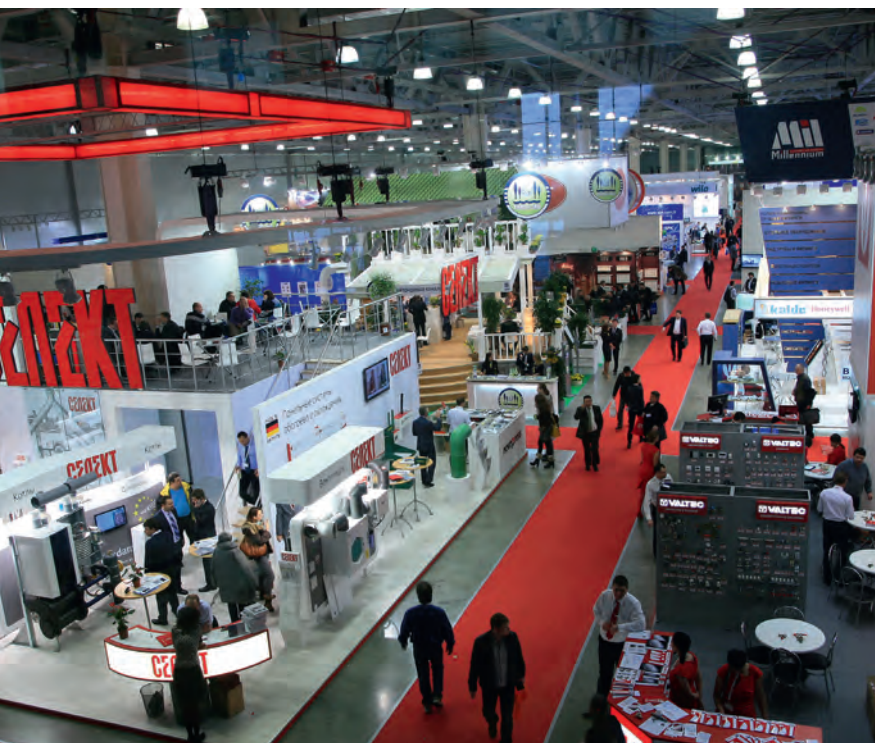
Международная выставка Aqua-Therm Moscow является ведущей в индустрии отопления, кондиционирования, вентиляции и систем подачи воды. Ее организаторами являются крупные международные выставочные компании Reed Exhibitions и ITE. Выставка Aqua-Therm, любимый проект компании Reed Exhibitions, помимо Москвы проходит во многих других городах мира: Вена, София, Нитра, Прага, Ташкент.

Выставка Chillventa Россия посвящена коммерческому и промышленному применению холодильного оборудования, климатической техники и тепловых насосов. Ее организатор – немецкий выставочный оператор NurnbergMesse. Она ежегодно собирает своих участников в Нюрнберге в середине октября.

В 2014 г. выставка Aqua-Therm Moscow пройдет в Москве в 18-й раз с 4 по 7 февраля. В отличие от Aqua-Therm, выставка климатической техники Chillventa Россия совсем новая. В МВЦ «Крокус Экспо» она состоится во второй раз, с 4 по 6 февраля. Многолетний опыт проведения специализированных мероприятий, а также тесное сотрудничество с отраслевыми ассоциациями позволил создателям и организаторам Aqua-Therm Moscow и Chillventa Россия обеспечить присутствие на выставках лучших мировых брендов.

Тематические разделы выставок соединяют в себе несколько промышленных отраслей: вентиляции и кондиционирования, водоочистки и водоснабжения, а также холодильного оборудования и холодоснабжения. Вместе они помогут наиболее полно представить посетителям передовые научно-технические решения, новые виды оборудования, новые технологии и тренды развития современной техники. Тем не менее у выставок разные специализации. Aqua-Therm Moscow–2014 представляет собой полноценный выставочный проект, где стенд каждой компании – готовая трибуна для проведения пере-

Выставка Aqua-Therm, любимый проект компании Reed Exhibitions, проходит во многих городах мира: Москва, София, Вена, Нитра, Прага, Ташкент.



И ЖИВАЯ ВОДА

Chillventa Россия задумывалась как отраслевой форум, посвященный коммерческому и промышленному применению холодильного оборудования, климатической техники и тепловых насосов.

говоров, презентаций и мастер-классов. В этом году выставка соберет 600 экспонентов из 30 стран, в том числе впервые – Сербии и Хорватии. Мощный состав всемирно известных брендов индустрии отопления и водоснабжения пополнится новыми представителями в значительно увеличивших свои площади павильонах Германии, Италии, Испании, Турции и других стран.

По сравнению с прошлым годом количество участников выставки Aqua-Therm Moscow–2014 вырастет примерно на 15%. Общая площадь экспозиции составит более 40 тыс. кв. м. Chillventa Россия задумывалась как отраслевой форум, посвященный коммерческому и промышленному применению холодильного оборудования, климатической техники и тепловых насосов. Выставочная составляющая Chillventa Россия невелика. В экспозиции 2013 г. приняли участие 126 компаний из 14 стран мира. А ее общая площадь составила всего 2,6 тыс. кв. м. Зато деловая программа Chillventa Россия впечатляет. В рамках выставки проходит научно-техническая конференция, на которой рассматриваются самые перспективные вопросы, касающиеся генерации холода и использования техники низких температур. Это особенно важно, так как связано с большими перспективами российского холодильного рынка. В России активно развиваются агропромышленный сектор, пищевая промышленность и другие сектора экономики, где используется холодильное оборудование. Насыщенная деловая программа Chillventa Россия является уникальной, поскольку в ее подготовке принимают участие ведущие ученые, специалисты и эксперты самого высокого уровня. Создаваемый задолго до открытия



КОНФЕРЕНЦИЯ ФОРУМА CHILLVENTA РОССИЯ «ИНДУСТРИЯ ХОЛОДА В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ»

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

Приоритетные направления развития индустрии холода и микроклимата в России.
 Развитие нормативных актов, стимулирующих процессы промышленного развития России.
 Хладагенты, на которые должен ориентироваться российский рынок холодильной и климатической техники.
 Инновации холодильного машиностроения.
 Достижения компрессоростроения.
 Новинки теплообменного оборудования.
 Регулирование и автоматизация.
 Высокие технологии для промышленности.
 Образцовые решения для АПК, промышленных предприятий, логистических комплексов.
 Современное обеспечение технологических сред: «чистые помещения», низкотемпературные, климатические камеры.
 Тепловые насосы (ТН). Российский рынок ТН. Перспективы.
 Энергоэффективный супермаркет. Всесторонний взгляд.
 Подготовка профессиональных кадров.

ПРОГРАММА КОНФЕРЕНЦИЙ НА ВЫСТАВКЕ AQUA-THERM MOSCOW-2014

«Энергосберегающие и энергоэффективные технологии в теплоснабжении и водоснабжении»

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

Энергосберегающее оборудование и технологии для систем теплоснабжения.
Энергоэффективное оборудование и технологии для систем водоснабжения.
Системы дымоотводов при энергоэффективном отоплении.
Отопление ГВС от возобновляемых источников энергии.
Энергоэффективное автономное энергосбережение.
Модернизация систем теплоснабжения в целях повышения их энергоэффективности.

«Климовент»

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

Энергоэффективность при кондиционировании. Инверторные приводы. Современные типы компрессоров. Автоматизация и диспетчеризация.
Реверсивные кондиционеры и тепловые насосы. Пассивное кондиционирование.
Мультисплит- и VRF-системы.
Хладоны и перспективные направления разработок. R290: достоинства и недостатки.
Нормативно-техническая база. Опыт применения пропановых кондиционеров в Германии.
Фильтрация и обеззараживание воздуха как составляющие части кондиционирования.
Эффективность, функциональность, комфортность, надежность, дизайн – современные тренды ведущих мировых фирм.

«Энергетика XXI века»

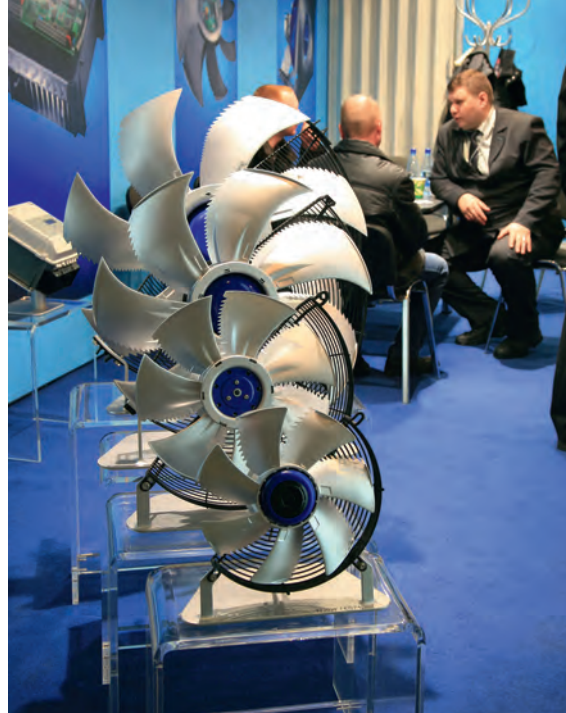
КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

Блочно-модульные котельные – оптимальное решение задачи быстрого и качественного теплоснабжения.
Водогрейные и паровые котлы жаротрубного типа – мейнстрим промышленной и коммунальной энергетики.
Модернизация промышленных и отопительных котельных на базе морально устаревших котлов (ПТВМ, ДКВР и др.) с помощью горелочных устройств зарубежного производства.
Модульные теплоэлектростанции для решения задач быстрого и качественного теплоэлектроснабжения.
Водоподготовка в промышленных и отопительных котельных: технологии и оборудование, современные тенденции, предупреждение коррозии.

«Мир воды/World of water»

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

Обзор оборудования и новых материалов, используемых при строительстве.
Современные технологии в строительстве бассейнов из нержавеющей стали.
Био-бассейны.



выставки экспертный совет конференции осуществляет подбор наиболее интересных тем для выступлений, рекомендует признанных и компетентных докладчиков, в том числе руководителей и ученых профильных высших учебных заведений, представителей европейских научных организаций и отраслевых объединений, ведущих российских инженеров-проектировщиков.

В этом году научно-техническая конференция пройдет под названием «Индустрия холода в условиях развития промышленности и инфраструктуры России». Конференция затронет актуальную тему повышения энергоэффективности холодильной и климатической техники и внедрения энергоэффективной и безопасной для окружающей среды техники в холодильной и климатической отраслях.

Тема экологии и защиты окружающей среды станет ключевой и на выставке Aqua-Therm Moscow-2014. Здесь будет организован ставший уже традиционным специальный проект New Energy, посвященный энергосбережению и производственным решениям на базе нетрадиционных и возобновляемых источников энергии. Впервые этот раздел выставки появился в 2011 г., и тут же заинтересовал большое число экспонентов и посетителей. В рамках проекта пройдет конференция «Энергосберегающие и энергоэффективные технологии в теплоснабжении и водоснабжении».

В настоящее время получить любую информацию для ведения бизнеса не составляет большого труда. Но если говорить о передовых научно-технических решениях, характеристиках новых видов оборудования, новых технологиях, трендах развития конкретной области техники, то найти и систематизировать необходимую информацию достаточно сложно. Для этого требуются значительные маркетинговые усилия. Именно поэтому среди всего многообразия средств маркетинга выставки давно зарекомендовали себя наиболее эффективным инструментом. Им сполна смогут воспользоваться посетители и участники Aqua-Therm Moscow и Chillventa Россия.

Ольга СТАРКОВА

Холодильное и отопительное оборудование

Выставка, организатор	Время проведения	Место проведения	Контакты
ACREX NuernbergMesse India Pvt. Ltd.	27.02 – 1.03.14	Индия Нью-Дели	www.nuernbergmesse-india.in; info@nm-india.com тел. +91 (0)11 4716 8804; факс +91 (0)11 2611 8664
ECOBUILD IBE	4–6.03.14	Великобритания Лондон	www.ibelttd.com; info@ibelttd.com тел. +44 (0)20 8822 6918; факс +44 (0)20 8822 6916
EE AND RENEWABLES FOR SOUTH EAST EUROPE Via Expo Ltd.	5–7.03.14	Болгария София	www.viaexpo.com; office@viaexpo.com тел. +359 (32) 960011; факс +359 (32) 945459
«МИР КЛИМАТА» Евроэкспо	11–14.03.14	Россия Москва	www.euroexpo.ru; info@euroexpo.ru тел. +7 495 105 6561; факс +7 495 248 1787
SHK ESSEN Messe Essen GmbH	12–15.03.14	Германия Эссен	www.messe-essen.de; info@messe-essen.de тел. +49 (0)201 724 40; факс +49 (0)201 724 4248
«САЛОН КАМИНОВ. AQUA-SALON. БАСЕЙНЫ И САУНЫ» WEG (World Expo Group)	13–16.03.14	Россия Москва	www.weg.ru; ivr@weg.ru тел./ факс +7 495 540 5557 / 4747
AQUA-THERM SOFIA Reed Exhibitions Messe Wien	19–22.03.14	Болгария София	www.messe.at; info@messe.at тел. +43 (0)1 727 20 0; факс +43 (0)1 727 20 443
RACIOENERGIA Incheba Jsc.	26–29.03.14	Словакия Братислава	www.incheba.sk; incheba@incheba.sk тел. +421 2 6727 1111; факс +421 2 6241 1838
IHS BURSA Tuyap Fairs and Exhibitions Organization Inc.	2–6.04.14	Турция Бурса	www.tuyap.com.tr; sales@tuyap.com.tr тел. +90 212 867 1100; факс +90 212 886 9399
TCS – SYSTEM HEATING TRADE FAIR Poznan International Fair	8–11.04.14	Польша Познань	www.mtp.pl; info@mtp.pl тел. +48 61 869 2000; факс +48 61 869 2999
IFH/INTHERM GHM	8–11.04.14	Германия Нюрнберг	www.ghm.de; messe@ghm.de тел. +49 (089) 9 4955 115; факс +49 (089) 9 4955 239
CHINA REFRIGERATION EXPO Beijing International Exhibition Center of CCPIT-Beijing	9–11.04.14	Китай Шанхай	www.cr-expo.com; juanjuan@biec.com.cn тел. +86 10 5856 5888 621; факс +86 10 5856 6000
AQUA-THERM Reed Exhibitions Companies	9–12.04.14	Россия С.-Петербург	www.reedexpo.com; rxinfo@reedexpo.co.uk тел. +44 20 8271 2134; факс +44 20 8910 7823
ROMTHERM Romexpo	10–13.04.14	Румыния Бухарест	www.romexpo.org; romexpo@romexpo.org тел. +40 21 224 3160; факс +40 21 224 0400
SHK MOSCOW Messe Düsseldorf GmbH	15–17.04.14	Россия Москва	www.messe-duesseldorf.ru; OberemovaE@messedu.ru тел. +7 495 955 9199; факс +7 499 246 9277
CLIM Groupe Success Editions	14–17.05.14	Марокко Касабланка	www.success-editions.com; contact@success-editions.com тел. +212 5 3777 9140; факс +212 5 3777 9139
ARBS ARBS Exhibition	20–22.05.14	Австралия Мельбурн	www.arbs.com.au; arbs@arbs.com.au тел. +61 (0)3 8623 3000; факс +61 (0)3 9614 8949
SAUDI AIRCON Riyadh Exhibitions Co. Ltd.	26–29.05.14	Саудовская Аравия Эр-Рияд	www.recexpo.com; esales@recexpo.com тел. +966 1 454 1448; факс +966 1 454 4846
REVAC UBM ASIA (Thailand) Co Ltd.	10–12.06.14	Малайзия Куала-Лумпур	www.ubmthailand.com; info@cmpthailand.com тел. +66 0 2642 6911; факс +66 0 2642 6919 20
RAX Stier Group Ltd.	24–26.06.14	Израиль Тель-Авив	www.stier.co.il; expo@stier.co.il тел. +972 (0)3 562 6090; факс +972 (0)3 561 5463
RAHV VIETNAM Top Repute Co., Ltd.	26–28.06.14	Вьетнам Хошимин	www.toprepute.com.hk; topreput@top-repute.com тел. +852 2851 8603; факс +852 2851 8637
RAC Exhibition Management Services – EMS	2–4.07.14	ЮАР Кейптаун	www.exhibitionsafrica.com; director@exhibitionsafrica.com тел. +27 (0)11 7837 250; факс +27 (0)11 7837 269
HVAC ASIA HQ Link Pte Ltd.	10–12.09.14	Сингапур	www.hqlink.com; hqlink@singnet.com.sg тел. +41 41723 2541; факс +41 41 723 2542
AHR EXPO-MEXICO International Exposition Co.	23–25.09.14	Мексика Мехико	hwww.iecshows.com; info@iecshows.com тел. +1 203 221 9232; факс +1 203 221 9260
CHILLVENTA NürnbergMesse GmbH	14–16.10.14	Германия Нюрнберг	www.nuernberg-tradefair.com; info@nuernbergmesse.de тел. +49 (0)911 8606 0; факс +49 (0)911 8606 8228
AQUA-THERM BAKU Reed Exhibitions Companies	22–25.10.14	Азербайджан Баку	www.reedexpo.com; rxinfo@reedexpo.co.uk тел. +44 20 8271 2134; факс +44 20 8910 7823
HVAKR IIR Exhibitions	12–14.11.14	Индонезия Джакарта	www.hvacrseries.com; pasang.sherpa@informa.com тел. +65 6411 7725; факс +65 6411 7721
GET NORD Hamburg Messe und Congress	20–22.11.14	Германия Гамбург	www.hamburg-messe.de; info@hamburg-messe.de тел. +49 40 3569 0; факс +49 40 3569 2180
AHR EXPO International Exposition Co.	22–24.01.15	США Нью-Йорк	www.iecshows.com; info@iecshows.com тел. +1 203 221 9232; факс +1 203 221 9260
ISH FRANKFURT Messe Frankfurt GmbH	10–14.03.15	Германия Франкфурт-на-Майне	www.messefrankfurt.com; info@messefrankfurt.com тел. +49 69 7575 0; факс +49 69 7575 6433

ПУТЬ СЕРДЦА

Какое имя первым приходит на ум, когда речь заходит о прокате автомобилей? Конечно же, Hertz. Уже потом можно начать рассуждать о ценах, условиях, конкурентах, кто – лучше, кто – хуже. Но в игре по типу «дерево – береза», «поэт – Пушкин» аренда машины однозначно ассоциируется с компанией, которую создал Джон Херц.

ВАМ В ШАШЕЧКУ ИЛИ ЕХАТЬ?



Даже те, кто никогда не был в Нью-Йорке, знают желтое нью-йоркское такси. Оно стало таким же узнаваемым символом этого города, как небоскребы Манхэттена или статуя Свободы. Нью-Йоркское желтое такси – полноправный участник многих американских кинолент, а знаменитый Люк Бессон даже снял о нем целый фильм. Но не все знают, что родоначальником желтого такси был не кто иной, как Джон Херц.

А началось все так, как это часто бывает в историях о сбывшейся «американской мечте». Хотя для истории успеха Херца известная байка о том, как «сначала я торговал пирожками по 10 центов, а потом умер дядюшка и оставил мне миллион», явно не годится.

Шандор Херц родился в Австро-Венгрии, в городке на границе нынешних Венгрии и Словакии, в еврейской семье. Его родители эмигрировали в США, когда мальчику было 5 лет. В юности Шандор, ставший к тому времени Джоном, увлекался боксом и даже выступал в любительских боях под именем Дэн Доннелли. Чтобы заработать на жизнь, он продавал газеты, а потом стал и репортером газеты «Чикаго морнинг ньюс», мечтая о карьере спортивного журналиста. Но этой мечте не суждено было сбыться. Когда газета объединилась с другим изданием, он потерял работу. О журналистике пришлось забыть – ведь надо было кормить семью: к тому времени он уже успел жениться. По совету дру-





ДЖОННА ХЕРЦА



Джон Дэниэл Херц (1879–1961), урожденный Шандор Херц, основатель компании Hertz Corp. Многие считают, что Джон Херц сделал для развития автомобильной промышленности США не меньше, чем Генри Форд. Помимо автомобилей Херц увлекался лошадьми – он владел несколькими фермами по разведению и выращиванию скаковых лошадей, некоторые из которых побеждали в самых известных в США скачках. Он также известен своей благотворительной деятельностью.

Hertz является самым крупным в мире частным покупателем автомобилей. Стоимость его парка машин оценивается более чем в 10 млрд долларов.



Джон попробовал продавать автомобили, хотя сам водить и не умел. Это было в 1904 г., когда автомобили были в новинку, а Генри Форд еще не запустил свой конвейер.

Бизнес был несложен: Джон покупал автомобиль на свои деньги, а затем продавал его с небольшой наценкой. Так появился первый небольшой капитал. Бизнес расширялся, и одной из удачных находок было предложение клиентам в счет оплаты нового автомобиля сдавать Херцу старый. В 1907 г. у него был парк из семи подержанных автомобилей, которые он использовал в качестве экзотов. Грандиозной для своего времени была идея покрасить машины в желтый цвет. Это было просто революцией. Ведь на рынке правил бал Генри Форд, который считал, что лучший цвет для авто – черный. «Вы можете купить автомобиль любого цвета, если этот цвет – черный», – говорил он.

В 1915 г. в Чикаго Херц регистрирует компанию Yellow Cab Company, которая предлагала услуги такси за умеренную плату. Услуга была новой по тому времени, а желтые машины сильно выделялись на общем траурном фоне, их легко было заметить издали. Вскоре практика красить такси в желтый цвет распространилась и на другие города США.

Джон Херц оказался талантливым бизнесменом. Одним из его рекламных ходов было обещание прокатить клиента бесплатно, если такси опаздывает на 10 минут. Херц знал, что делает: его водители были прекрасно обучены и знали город как свои пять пальцев. Если такси все-таки опаздывало, клиента, как и обещали, везли бесплатно – Джон понимал важность достоверной рекламы.

ПРОКАТНОЕ ДЕЛО

Сын бедных эмигрантов так и остался бы более-менее удачливым хозяином таксопарка, если бы не встреча с Уолтером Джекобсом. Тот в 1918 г. придумал идею давать автомобили напрокат людям, приехавшим в новый для них город. Он купил десяток подержанных «Фордов» и по-

Always a Money Maker

For Sale
This is a rare opportunity to acquire a business that has been successful for many years. The Yellow Cab Co. of Chicago, Inc. is now offering for sale its entire business, including all assets, liabilities, and goodwill. The business is a well-established and profitable one, and the owner is retiring. The price is very reasonable, and the terms of sale are very favorable. For more information, contact the Yellow Cab Co. of Chicago, Inc., 1234 N. Dearborn St., Chicago, Ill., U.S.A.

Yellow Cabs
"Stand the Gaff"
A well-known and profitable business opportunity. The Yellow Cab Co. of Chicago, Inc. is now offering for sale its entire business, including all assets, liabilities, and goodwill. The business is a well-established and profitable one, and the owner is retiring. The price is very reasonable, and the terms of sale are very favorable. For more information, contact the Yellow Cab Co. of Chicago, Inc., 1234 N. Dearborn St., Chicago, Ill., U.S.A.

YELLOW CAB Manufacturing Co.
Chicago, U.S.A.



Hertz ежегодно заключает 25 млн договоров аренды почти во всех странах мира.





Парк автомобилей Hertz разнообразен и состоит из машин самых разных производителей. Однако основу их все-таки составляет продукция «Дженерал Моторс». Любителям роскошных авто предоставляют «Мерседесы», «Инфинити», «Кадиллаки». Есть в прокате и «Мазды», «Вольво», «Линкольны», в общем, на любой вкус и кошелек.

От желтых такси к зеленым автомобилям

В 2006 г. Hertz запустила в эксплуатацию «Зеленую коллекцию» экологических автомобилей. Она включала модели «Тойота приус», «Форд фьюжн», «Бьюик ларкросс», «Тойота камри», «Хёндэ соната» с пониженным расходом топлива на 100 км. В 2007 г. была запущена программа использования автомобилей-гибридов. Одновременно с этим Hertz предоставила 1 млн долл. Фонду национальных парков в качестве благотворительной акции. В ближайшее время компания намеревается в некоторых городах США и Европы предоставлять в аренду электромобили.

Ловкость рук

В 1966 г. компания Hertz предприняла невиданное дело – наняла дизайнера по разработке двигателей для спортивных автомобилей Кэрлла Шелби для разработки эксклюзивной версии автомобиля «Форд мустанг», его предполагалось сдавать в аренду любителям прокатиться с ветерком. Было построено 1 тыс. особо быстрых и резвых «мустангов» с двигателем GT350H. Когда срок их эксплуатации компанией истек и их выставили на продажу, обнаружилось, что во многих автомобилях стоит не их «родной» двигатель. Как оказалось, некоторые предприимчивые клиенты арендовали «мустанг» на уикенд, а затем возвращали его уже с другим, обычным «фордовским», двигателем. Проверять двигатель при сдаче автомобиля, естественно, никому и в голову не приходило. Мошенничество обнаружилось только, когда машины стали проходить предпродажный сервис. Установить, кто из клиентов крал двигатели, естественно, уже не представлялось возможным.

началу сам их обслуживал и чинил, красил и мыл. Идея оказалась плодотворной, от клиентов не было отбоя. К тому времени, как бизнесом заинтересовался Херц, оборот компании Джекобса достиг 1 млн долл. Херц решился на кардинальный шаг – в 1923 г. он продал свой таксопарк и купил прокатную компанию. Джекобс остался в ней в качестве члена Совета директоров, а компания поменяла название на Hertz Drive-Your-Self System.

В новом для него деле Херц также проявил выдумку и предприимчивость: он сделал ставку на два милых сердцу американца принципа – скидки и стандарты. Любовь к скидкам живет в сердце любого американца, даже миллионера. Так же, как и любовь к привычным названиям и продуктам. В любом городе планеты американец будет озираться в поисках чего-нибудь знакомого, типа «МакДоналдса» или «Кока-Колы». Именно на это и рассчитывал Херц, сделав название компании узнаваемым.





Компания Hertz открыла свою первую станцию аренды в аэропорту в 1932 г. в Чикаго в Midway Airport. В том же году была открыта первая зарубежная станция аренды – в Канаде. В Европе пункт проката Hertz появился впервые во Франции в 1950 г. В Южной Америке он появился в 1961 г., на Карибских островах – в 1965 г., в Азии – в 1978 г., в Австралии – в 1980 г.

мым и начав внедрять общенациональные стандарты цен, ассортимента и сервиса в автопрокате. В каком бы городе ни оказался американец, его ждал прокатный пункт Hertz с едиными условиями пользования, парком авто и ценами. Причем автомобили теперь использовались только новые. Мощный толчок бизнесу дала идея открывать прокатные пункты в аэропортах США – только что прибывшие в город люди первым делом видели название Hertz. Впоследствии был введен и столь привычный ныне, а тогда – революционный – сервис, позволяющий взять машину в прокат в одном городе, а вернуть в другом.

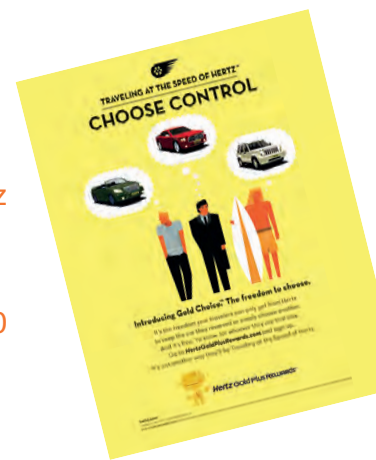
В 1926 г. компанией Херца заинтересовались в General Motors. Сделка состоялась, Джон продал автомобильному гиганту контрольный пакет акций, а сам остался членом Совета директоров компании (остальные акции были выкуплены в 1943 г.). На полученные средства он открыл автобусную компанию Omnibus Corporation, которая серьезно потеснила позиции трамвая как самого популярного общественного транспорта того времени. Но сердце Херца не лежало к автобусам, хотя те и дали ему возможность прилично заработать. В 1953 г. он выкупил у GM свой бизнес, образовал компанию Hertz Corporation и на следующий же год вывел ее акции на Нью-Йоркскую фондовую биржу.

Вернув компанию, Джон Хертц с новыми силами ринулся завоевывать международные рынки. В конце жизни помимо своего основного детища он руководил двумя банками и даже некоторое время возглавлял кинокомпанию Paramount Pictures.

Сегодня компания Hertz является мировым лидером в индустрии проката автомобилей и оперирует общим парком свыше 700 тыс. автомобилей через 8100 станций аренды в 146 странах мира. В компании работают почти 30 тыс. человек.

Ирина СКИБИНСКАЯ

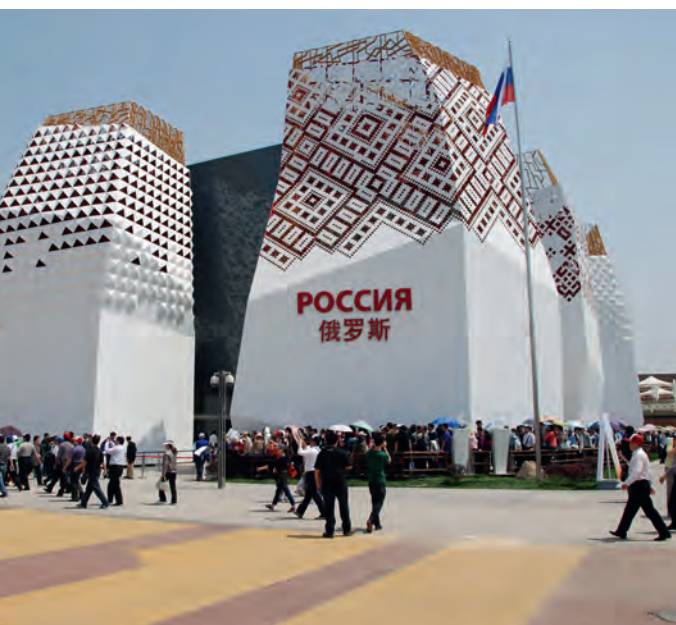
Первое представительство компании Hertz в России открылось в 1996 г. Сегодня услуги проката предоставляются Hertz в 15 городах страны. Общий парк Hertz в России составляет 1370 автомобилей.



В мае 2013 г. корпорация объявила о передислокации своей штаб-квартиры из г. Парк-Ридж (шт. Нью-Джерси) в Эстеро (шт. Флорида). Строительство уже началось и, как планируется, будет полностью завершено в начале 2015 г.

НАСОС ДЛЯ

В предыдущем номере журнала шла речь о порядке компенсации выставочных расходов в Германии, где имеются четко выверенные программы финансовой поддержки своих экспонентов, эффективность которой подсчитана предельно точно. Как эта работа построена в нашей стране?



В России также есть программы компенсации расходов компаний на участие в выставках, и многие предприятия получают реальную поддержку из бюджетов разного уровня. Но всегда ли эта работа строится на основе реальных экономических обоснований и расчетов эффективности? Насколько учитываются потребности главного действующего лица – экспонента?

Программы компенсации выставочных расходов действуют как на федеральном, так и на региональном уровне. Однако напрямую из федерального бюджета компенсируется лишь организация национальных экспозиций за рубежом. В регионах ситуация складывается по-разному, согласно старой русской поговорке: где-то густо, а где-то пусто.

В целом можно говорить о трех основных источниках поддержки участия российских предприятий в выставках, два из которых касаются исключительно малого и среднего бизнеса.

РОССИЙСКИЕ ЭКСПОЗИЦИИ ЗА РУБЕЖОМ

Порядок выделения средств федерального бюджета на организацию коллективных экспозиций за рубежом в последние годы практически не менялся. Ежегодно Минпромторг России готовит, а Правительство России утверждает Перечень зарубежных выставок, на которых планируется организовать российские экспозиции, частично финансируемые из федерального бюджета. Затем проводятся конкурсы по отбору операторов экспозиций, которые берут на себя решение организационно-технических вопросов.

Перечень формируют в федеральных министерствах и ведомствах, предварительно рассылая запросы в различные государственные структуры, отраслевые союзы, торгово-промышленные палаты и другие объединения предпринимателей.

Практика показывает, и об этом многократно говорилось на заседаниях профильного Комитета ТПП РФ, конференциях в рамках Международного форума выставочной индустрии 5rEXPO и других подобных мероприятиях, что мнения и предложения предприятий-экспортеров и отраслевых союзов в министерствах, конечно, принимают к сведению, но не считают руководством к действию. В отличие, допустим, от той же Германии, где включение тех или иных мероприятий в перечни выставок полностью зависит от предприятий.

У нас последнее слово – за государственными служащими, и об этом наглядно говорят принимаемые решения.

Самым показательным в этом смысле является пример участия России в специализированной выставке горнодобывающей промышленности PDAK-2009 в Торонто (Канада). Там на национальном стенде вообще не было ни одного предприятия-экспонента. Все средства ушли на деловую программу и простейшую экспозицию Минприроды России (фотографии на белой стене).

Огромные средства федерального и местных бюджетов ежегодно тратятся на участие в ярмарке немецкого сельского хозяйства «Зеленая неделя» в Берлине, хотя, по данным выставочного аудита FKM, в 2013 г. 95% посетителей этого мероприятия были немцами, а 76% посетителей – неспециалистами, т.е. частными лицами, пришедшими купить пряников и посмотреть на яркие стенды.

БЮДЖЕТА

В то же время в Перечень никогда не входили многие зарубежные выставки, пользующиеся реальным интересом российских экспортеров, к примеру крупнейшие продовольственные смотры мира ANUGA в Кёльне и SIAL в Париже.

Удивительно, но факт: никогда не включалась в него и ведущая международная выставка охотничьего и спортивного оружия IWA & OutdoorClassics в Нюрнберге (в 2013 г. – 30 самостоятельных российских экспонентов), хотя в 2013 г. ее посетил и участвовал в церемонии открытия вице-премьер Правительства России Дмитрий Rogozin.

Отдельный вопрос – отчеты об эффективности организации российских экспозиций за рубежом, которые Минпромторг России ежегодно готовит к 1 марта и передает в аппарат Правительства России. Этот отчет открыто не публикуется, и узнать о том, что в нем написано, представителям прессы так и не удалось.

Бизнес-сообщество постоянно поднимает вопросы об объективности формирования Перечня, и это закономерно, поскольку существующий порядок его подготовки не может в полной мере отражать интересы предприятий-экспортеров.

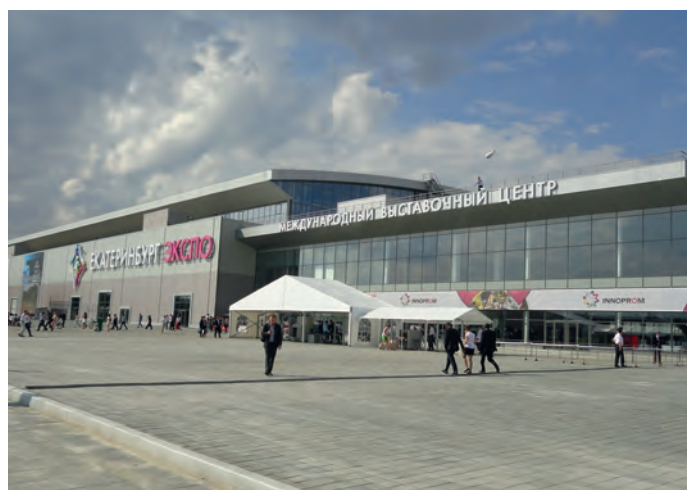
ПОДДЕРЖКА МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА

В течение последних лет в России успешно действуют региональные программы компенсации выставочных расходов, получающие софинансирование из федерального бюджета. Каждый год в конце весны Минэкономразвития России проводит конкурсный отбор регионов, которым из федерального бюджета выделяется софинансирование мероприятий местных программ поддержки малого и среднего предпринимательства. Для большей части регионов уровень федеральных выплат составляет 80%, это означает, что при реализации тех или иных мероприятий местный бюджет тратит всего 20% необходимой суммы.

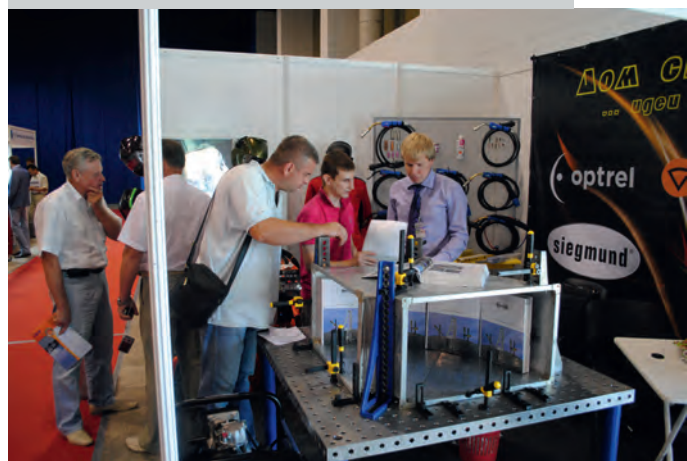
Принципиально важно, что получение федеральной субсидии гарантируется только для приоритетных направлений поддержки бизнеса, перечень которых подробно, по пунктам, указан в конкурсной документации об организации отбора.

Теоретически получить федеральное софинансирование могут и региональные программы поддержки участия предприятий в выставках в России и за рубежом, однако лишь в том случае, если соответствующее направление поддержки будет указано как приоритетное в конкурсной документации Минэкономразвития России (в 2013 г. его не было), а руководство регионов считает нужным вводить подобные программы.

Как показывает практика, стечение этих обстоятельств – явление крайне редкое. В 2013 г. для участия в конкурсном отборе поступило 759 заявок регионов на общую сумму чуть меньше 30 млрд руб., и только в девяти заявках в том или ином виде говорилось о выставках. При этом напрямую о софинансировании субсидий для компенсации выставочных расходов речь шла лишь в четырех заявках на общую сумму 6,5 млн руб., говоря иначе – 0,2% от общей суммы. Собственные программы регионов, финансируемые целиком из местного бюджета, – явление редкое. Самый наглядный положительный пример такого рода дает столица. Постановлением Правительства Москвы от 28 августа 2013 г. № 567-ПП утвержден «Порядок распределения и пре-



В 2013 г. для участия в конкурсном отборе поступило 759 заявок регионов на общую сумму чуть меньше 30 млрд руб., и только в девяти заявках в том или ином виде говорилось о выставках. При этом напрямую о софинансировании субсидий для компенсации выставочных расходов речь шла лишь в четырех заявках на общую сумму 6,5 млн руб., говоря иначе – 0,2% от общей суммы.



Мнения и предложения предприятий-экспортеров и отраслевых союзов в министерствах принимают к сведению, но не считают руководством к действию.

ОТЕЛЬ «ГОСТИНЫЙ ДОМ»

Деловой подход и семейные ценности
Русское гостеприимство с европейским комфортом



Москва, ул. Василия Петушкова, 25
(495) 948-9810 / www.gdom.ru

10 мин до Крокус Экспо
30 мин до Шереметьево

доставления субсидий из бюджета города Москвы субъектам малого и среднего предпринимательства в целях возмещения части затрат, связанных с участием в конгрессно-выставочных мероприятиях».

На эти цели из городского бюджета выделили 60 млн руб. из расчета необходимости предоставления 300 субсидий (максимальный объем выплат одной компании – 300 тыс. руб.). Допускается в рамках одной заявки компенсировать участие в нескольких мероприятиях, прошедших после 1 января 2012 г. Предприятию возвращается до 70% выставочных расходов (регистрационный взнос, аренда площади, застройка и оборудование стенда, рекламно-презентационные материалы и услуги, затраты на участие в деловой программе и размещение информации в изданиях выставки). Получить субсидию могут только производители товаров и услуг.

Срок подачи заявок был очень сжатым, почти форс-мажорным, – с 16 сентября по 7 ноября. При этом компенсации, конечно же, получили не все обратившиеся, а только те, кто успел в положенные сроки сдать полный пакет правильно оформленных документов.

По имеющейся информации, с 2014 г. аналогичные программы станут постоянными как минимум до 2018 г. В целом, как видим, получить деньги на развитие выставочного

Собственные программы регионов, финансируемые целиком из местного бюджета, – явление редкое. Положительный пример такого рода подала столица.

направления своей деятельности российским предприятиям намного сложнее, чем немецким (см. «Бив», № 6, 2013). Так, может быть, именно поэтому выставочный бизнес, как насос, качающий деньги в бюджеты всех уровней, в Германии работает гораздо лучше, чем у нас?

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



Медафарм сити

Продажа медицинского оборудования



Функциональная диагностика
ЛОР-оборудование
Эндоскопия
Реанимация и стерилизация

medafarm.ru Телефон: +7 (495) 772-79-56
+7 (495) 215-28-56



Медафарм Studio

Веб студия



Создание и продвижение
медицинских сайтов.
Контекстная реклама.
Сайты в аренду

medafarm-studio.ru Телефон: +7 (495) 772-79-56
+7 (495) 215-28-56



Турагентство



Оздоровительные
Лечебные и relax-туры
Экскурсионный и пляжный отдых
Доставка туров

healthvoyage.ru Телефон: +7 (495) 772-79-56
+7 (495) 215-28-56



16-я международная выставка



Охота Рыбалка Отдых

20-23 февраля
2014 года
Крокус Экспо



Охота
Рыбалка
Техника
Катера и лодки
Активный отдых

www.safariexpo.ru

12+

Реклама

Новости экономики

По оценкам Всемирного банка, развивающиеся страны теряют из-за коррупции от 20 до 40 млрд долл. в год. Как отмечалось на прошедшей в Панаме пятой сессии Конференции государств-участников Конвенции ООН против коррупции, это явление носит разрушительный характер и проявляется во всех странах мира. Конвенция ООН против коррупции была принята Генеральной Ассамблей в 2003 г. На сегодняшний день ее ратифицировали 168 государств.

Кризис снизил доверие граждан к правительствам. С 2008 г. уровень доверия к ним упал в странах ОЭСР с 45% до 40%. Это минимальный показатель с 2006 г., констатируют эксперты ОЭСР в исследовании «Правительство в цифрах-2013». Они использовали опросы Gallup, Eurobarometer, Edelman Trust Barometer, Latinobarometro и собственные данные. Больше всего своему правительству доверяют швейцарцы (77%), меньше всего – греки (13%). В России уровень доверия вырос с 37% до 45%, он остается самым низким показателем среди стран БРИКС, но выше среднего в ОЭСР.

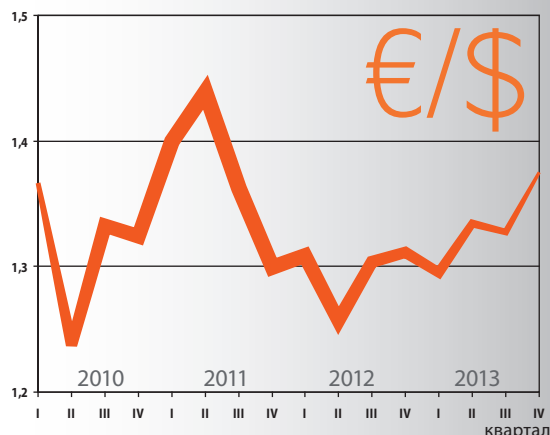
Журнал Forbes представил ежегодный рейтинг самых дорогих брендов мира. В третий раз подряд на вершине списка оказалась Apple Corp. С оценкой стоимости бренда в 104,3 млрд долл. производитель iPhone вдвое обошел ближайшего конкурента – Microsoft – с показателем в 56,7 млрд долл. «Яблочный» бренд за прошедший год вырос в цене на 20%, в то время как его ближайший конкурент всего на 4%. Тройку лидеров замкнула Coca-Cola со стоимостью бренда 54,9 млрд долл. (плюс 9%). В рейтинге Forbes участвуют компании из 15 стран и 20 продуктовых категорий, работающих на американском рынке. Для определения стоимости бренда учитывается средняя выручка компаний за последние три года, помноженная на мультипликатор, и роль, которую участники рейтинга играют в своих отраслях.

Аналитики Goldman Sachs составили список основных факторов, которые будут влиять на развитие мировой экономики в 2014 г. В их числе: восстановление экономики США и Германии; сохранение ведущими странами учетных ставок на уровне около нуля; реализация программ стимулирования центробанками; проведение некоторыми странами жесткой монетарной политики; усиление рисков падения цен на сырье; сохранение относительно высокого темпа роста китайской экономики.

Бизнес Сингапура несет убытки из-за нехватки рабочей силы и роста заработных плат (до 40% в некоторых отраслях), вызванных ограничением притока мигрантов в страну. До недавнего времени иммигранты являлись основным источником новой рабочей силы. Сейчас приезжие составляют около 40% населения страны. Однако в последние годы в связи с недовольством коренных сингапурцев правительство ввело ограничения на привлечение мигрантов, в частности повысило уровень минимального заработка для получения рабочей визы на 10%. Реформы ударили в первую очередь по местным ритейлерам и сетям фастфуда.

Американская табачная компания Philip Morris International и японский производитель сигарет Japan Tobacco International заключили соглашение о покупке по 20% акций Megapolis Distribution B.V., владеющей ЗАО «ТК Мегapolis». Обе компании заплатят по 750 млн долл. «ТК Мегapolis» – один из ведущих дистрибуторов товаров повседневного спроса в России, специализирующихся в основном на работе с табачной продукцией и напитками. Торговая компания работает на российском рынке с 1998 г. и осуществляет дистрибуцию порядка 70% всех сигарет, продаваемых в России.

Курсы валют



Прогноз развития экономики России в 2014 г. (%)

Показатель/Исследовательский центр	
Рост ВВП	
МВФ	2,0
Всемирный Банк	2,2
ОЭСР	2,3
BofA Merrill Lynch	2,5
Минэкономразвития РФ	2,5
Инфляция*	4,8
Безработица*	5,9
Средний курс рубля, руб./долл.*	33,9
Средняя цена нефти марки Urals, долл./барр.*	101

* Прогноз Минэкономразвития РФ.

Международная специализированная выставка



**GARDEN
BUILD**

1-4 апреля 2014 года

Москва, МВЦ «Крокус Экспо»

II павильон, зал №9

www.garden-build.ru

ВАЖНЕЙШЕЕ СОБЫТИЕ ГОДА

**ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ
ЛАНДШАФТНОЙ ИНДУСТРИИ!**

Ландшафтная
архитектура
и дизайн

Малые
архитектурные
формы

Техника и оборудование,
материалы
и инженерные системы

Посадочный
материал

12+

Реклама

Организаторы:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

Выставочная компания
"Грин Экспо"

Официальная
поддержка:



МОСКОВСКОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ
ЛАНДШАФТНЫХ
АРХИТЕКТОРОВ



GARDENER.RU
КОМПЬЮТЕРНОЕ ПОСОБИЕ ПО ЛАНДШАФТНОЙ АРХИТЕКТУРЕ САДА



GreenInfo.ru

СОВРЕМЕННЫЙ
DOM

Информационный партнёр
МВЦ «Крокус Экспо»:

БВ

Дирекция выставки:

Тел.: +7 (495) 727-26-32, +7 (495) 221-12-51, e-mail: dementieva@crocus-off.ru, mail@flowers-expo.ru

Section

Из прошлого



АВСТРАЛИЙСКИЕ

Мельбурн и Сидней – извечные соперники. Каждый из них хотел быть главным городом Австралии. Каждый претендовал на первенство в любом начинании. Но битву за звание главного выставочного города страны в XIX веке выиграл все-таки Мельбурн.

Во второй половине XIX в. развивающиеся в промышленном отношении страны и колониальные империи охотно демонстрировали друг другу свои технические достижения и географические приобретения. Первая Всемирная универсальная выставка, которая состоялась в Лондоне в 1851 г., положила начало целой череде таких смотров. Париж, Барселона, Вена, Брюссель, Чикаго, Филадельфия – каждая страна и город стремились показать себя с самой лучшей стороны и посмотреть чужеземные новинки. Не осталась в стороне и Австралия. Этот сравнительно недавно приобщившийся к цивилизации континент бурно наращивал мускулы и хотел показать себя миру, а Британская империя – похвастаться новой драгоценностью в своей короне.

Прошло совсем немного времени с тех пор, как в 1770 г. лейтенант Джеймс Кук, направляясь на Таити на корабле Endeavour, увидел восточное побережье Австралии и высадился в бухте Ботани. Прошло почти два десятилетия – и 26 января 1788 г. здесь появилось первое британское поселение под названием Сидней (колонисты таким образом отдали дань уважения лорду Сиднею, на тот момент министру колоний Великобритании). Местность назвали Новым Южным Уэльсом, а день 26 января стал впоследствии национальным праздником – Днем Австралии. Со временем из Нового Южного Уэльса выделились отдельные колонии: Южная Австралия, Виктория и Квинсленд. Город Мельбурн, основанный в 1835 г., после образования Виктории стал ее столицей.

В 50-е годы в Виктории нашли золото, что вызвало настоящую «золотую лихорадку», давшую сильный толчок экономическому развитию территории. Две столицы – Сидней и Мельбурн – в 50–60-е годы XIX в. яростно конкурировали друг с другом (много позже это неослабеваю-

На фото: здание парламента Австралии.

Из-за того, что Сидней и Мельбурн не могли решить, кто из них должен быть столицей, ею в 1927 г. стал город Канберра. Столица, согласно Конституции Австралии, расположена «внутри штата Новый Южный Уэльс, но не ближе 100 миль от Сиднея».



СОПЕРНИКИ



щее соперничество привело к тому, что столицей Австралии был выбран совсем другой город – Канберра).

К 70-м годам молодые австралийские города набрали такую экономическую мощь, что им стало неинтересно толкаться локтями друг с другом, – пора было выходить на международную арену. Тем более что там, в далекой Европе, шумели грандиозные выставки, отзвук которых был слышен, конечно же, и в Южном полушарии. Стало ясно, что и в Австралии надо сделать подобную выставку, опираясь на опыт европейских столиц, с целью развития торговли и промышленности, а также искусств, ремесел, науки и образования.

Но и тут вечные соперники не смогли договориться. Мельбурн подошел к проблеме обстоятельно, первым представил свой план международной выставки в парламент и приступил к ее подготовке в 1879 г.

Что?! Но разве не Сидней – старший из австралийских городов, разве не сюда впервые ступила нога европейцев? Уступить пальму первенства Мельбурну? Да ни за что... Не дожидаясь ничьих решений, Сидней в кратчайшие сроки организовал международную выставку, которая стартовала в октябре 1879 г. Эта поспешность, однако, стоила Сиднею титула выставочной столицы – основной упор в экспозиции был сделан на сельское хозяйство, а это не позволило назвать ее универсальной, она не подходила под признанные к тому времени критерии всемирных выставок. Мельбурн же шел к своей цели хоть и медленнее, но обстоятельнее. Зимой 1880 г. участники будущей международной выставки начали завозить в Мельбурн свои экспонаты.

Международная выставка в Мельбурне начала работу 1 октября 1880 г. и продлилась до 30 апреля 1881 г.

В Австралию из соображений экологической безопасности запрещается ввозить любые продукты, растения, изделия из дерева, кожи, меха, почву на подошвах обуви. Отдельный экологический контроль проходят люди, прибывшие из континентальной Австралии на Тасманию.



Интерколониальная выставка

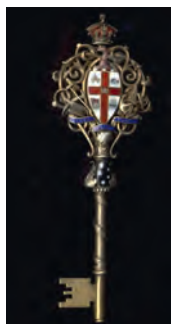
Первой в серии австралийских выставок XIX в. стала Интерколониальная выставка в Мельбурне в 1866 г. Колонии – Австралия, Новая Зеландия и Новая Каледония – демонстрировали здесь образцы полезных ископаемых, лесных ресурсов и сельскохозяйственного сырья. По окончании выставки организаторы выступили с инициативой создать на ее основе Музей промышленности и технологии, который был бы доступен для простой публики. Музей открыл свои двери в 1870 г. Здесь были собраны модели механизмов, используемых в горнорудной промышленности, в частности те, что использовались во времена «золотой лихорадки» 50-х годов. Широко были представлены сельское хозяйство и лесная отрасль. Сотрудники музея сделали удивительные по красоте и точности восковые муляжи фруктов и овощей, специфичных для Австралии. Были также изготовлены 83 поразительных образца древесных пород, каждый из которых был изысканно декорирован и украшен изображениями листьев и цветов этого дерева. Эти образцы могли увидеть посетители выставок в Лондоне, Сиднее, Филадельфии, Калькутте, Париже.



Корабль Endeavour, на котором Джеймс Кук в 1770 г. причалил к восточному берегу неизвестного континента. В 1988 г., к 200-летию колонизации Австралии, была построена копия этого корабля.



Этим ключом 1 августа 1888 г. губернатор Виктории сэр Генри Лок открыл в Мельбурне Выставку Столетия. На открытии выступал хор из 5 тыс. человек, которые исполняли старинные и современные мелодии.



Выставка Столетия в 1888/1889 г. в Мельбурне стала восьмой Всемирной выставкой, получившей официальное признание Международного бюро выставок и первой ЭКСПО в Южном полушарии.



Для размещения экспонатов и посетителей архитектор Джозеф Рид соорудил на северо-востоке делового квартала города Королевский выставочный павильон (Royal Exhibition Building) площадью 12 тыс. кв. м. Первый камень в основание здания положил губернатор Виктории Джордж Браун. Это монументальное сооружение с мощным куполом стало самым высоким в городе. Одной своей частью оно выходило в красивейшие сады Карлтон-гарденс. Позже, в 1901 г., в этом здании открыл свою работу первый Парламент Австралии, а в 2004 г. оно первым на континенте было занесено в Список культурного наследия ЮНЕСКО.

Мельбурн предстал перед всем миром в качестве современного промышленно развитого города. Как писали газеты того времени, выставка стала продуктом оптимизма, энтузиазма и энергии жителей Мельбурна. Свои экспонаты послали на выставку Германия, Пруссия, Франция, Британия, США. Из Британии в Австралию прибыли ковры, обивочные ткани, химикаты, посуда, металлические, скобяные и кожаные изделия, вагоны, механические весы и многие другие новинки того времени. Американцы привезли сельскохозяйственные машины, газонокосилки, образцы хлопка, электрические лампочки и колющую проволоку. Посетителям было на что поглазеть: кружева и мебель, черепица и заморские продукты, оружие и невиданные сельскохозяйственные культуры – это была по-настоящему универсальная выставка. Сидней был посрамлен.

Самую крупную экспозицию представила, как и следовало ожидать, Виктория. Здесь была целая коллекция тяжелых локомотивов, которые делали на фабрике Phoenix Foundry, мощные двигатели из мастерских железных дорог Виктории – всё это было призвано продемонстрировать промышленную мощь колонии. Здесь же были представлены и прекрасные вина с виноградников Виктории и добытое здесь золото.

Выставку посетили около 1,5 млн человек, что, учитывая географическую отдаленность и условия того времени, было не так уж и мало. В финансовом отношении мероприятие оказалась убыточным, однако своей цели оно достигло, Мельбурн распахнул окно в огромный мир, который узнал об Австралии и об этом прекрасном городе.

Успех выставки 1880/1881 г. заставил отцов города подумать о следующем шаге: почему бы окончательно не утереть нос Сиднею и не прове-

Мельбурн – второй по величине город в Австралии, столица штата Виктория, расположен вокруг залива Порт-Филипп. Численность населения с пригородами – 4,2 млн чел. Это самый южный город-миллионник в мире. Город основан в 1835 г. свободными поселенцами. Благодаря «золотой лихорадке» город быстро вырос и стал к 1865 г. самым крупным и важнейшим городом Австралии, а к концу XIX в. – одним из крупнейших городов Британской империи. Но уже в начале XX в. он уступил пальму первенства Сиднею.



сти именно здесь Всемирную выставку, посвященную столетию высадки первых европейских поселенцев. Сейчас, конечно, трудно восстановить всё то, что происходило в те годы между двумя городами-соперниками. Как бы то ни было, Выставка Столетия состоялась именно в Мельбурне. Она превзошла по размеру и количеству участников предыдущую и впоследствии была признана Международным бюро выставок восьмой универсальной выставкой ЭКСПО и первой – в Южном полушарии.

Выставку решили проводить в том же здании, что и предыдущую, пристроив к нему несколько временных галерей и соорудив в садах Карлтон-гарденс временные павильоны.

Почти 40 стран прислали сюда свои экспонаты. По своему размеру она превзошла всё, что видели до сих пор австралийцы, да и многие иностранцы. Здесь была сооружена работающая молочная ферма, где на глазах посетителей делали сыр и масло, школьные классы демонстрировали достижения британской колонии в образовании, здесь были работающие образцы горного оборудования, а также многочисленные произведения искусства. В экспозиции было представлено около 3 тыс. живописных работ, включая произведения Уильяма Тернера, и множество скульптурных работ известных мастеров. Огромным успехом пользовалась обширная музыкальная программа – концерты симфонической музыки, организованные в рамках выставки, посетили свыше полумиллиона человек. Критикой отмечалось, что на этой выставке, как ни на какой другой, был сделан особый акцент на развитии культуры и искусств.

Главное здание выставки было щедро освещено электрическими лампочками внутри и снаружи. Писали, что по тому времени это была самая крупная инсталляция из электрического света во всем мире.

В целом число гостей Выставки Столетия в Мельбурне превысило 2 млн человек.

После ее окончания многие экспонаты купил Музей промышленности и технологии, сейчас они являются частью коллекции Музея Виктории.

Ирина СКИБИНСКАЯ



Австралия (Австралийский Союз) – государство, занимающее материк Австралия, остров Тасмания и еще несколько островов Индийского и Тихого океанов. Население – 23,4 млн чел. Великобритания в 1828 г. формально объявила о своих правах на западную Австралию, начав таким образом распространять свою власть на весь континент. В 1855–1890 гг. шесть колоний, в их числе Новый Южный Уэльс и Виктория, получили так называемое ответственное правительство, которое управляло всеми делами колоний, оставшихся в составе Британской империи. Лондон сохранил контроль над иностранными делами, обороной и международным судоходством. 1 января 1901 г. был образован Австралийский Союз, который в 1907 г. получил статус доминиона Британской империи. Единственной конституционной связью между Австралией и Великобританией остался общий глава государства – британский монарх. В 1986 г. был принят Акт Австралии, по которому было отменено верховенство британского парламента над парламентами отдельных австралийских штатов и верховенство британского суда. Тем не менее в ходе референдума в 1999 г. большинство австралийцев – 55% – отклонило проект преобразования Австралии в республику. Главой государства остается британский монарх. Основным законом является Конституция, одобренная королевой Викторией в 1900 г.



РУССКОЕ ПРОШЛОЕ БЕЗ

Русское искусство набирает обороты. На мировом аукционном рынке в 2013 г. было выставлено более 13 тыс. русских лотов (включая российские аукционы), из которых было продано почти 5,9 тыс. произведений живописи и графики. Общие сборы составили более 484 млн долл. Это вдвойне удивительно, ведь рынок произведений искусства в России сталкивается с серьезными трудностями.



В первую очередь русское искусство поддерживает свою популярность за счет продаж на мировых аукционных площадках в Лондоне и Нью-Йорке. Торги русского искусства за 2013 г. на аукционах Christie's, Sotheby's, Bonhams и MacDougall's собрали свыше 464 млн долл. В 2012 г. эта сумма составила 460 млн долл., а в 2011 г. – 420 млн долл. Хотя лидируют в списках самых популярных художников в Европе в основном «условно» русские: Марк Ротко, Николай де Сталь, Хаим Сутин, которые жили и работали в Европе и Америке, а с Россией их зачастую связывало только место рождения.

Успехи за рубежом воодушевляют и внутренний российский рынок. В 2013 г., по оценкам консалтингового портала ARTinvestment, на территории России уже действовало около 20 аукционных площадок.

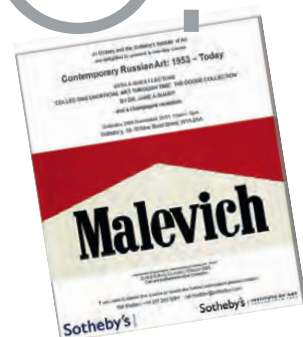
Тем не менее у рынка русского искусства пока остается много нерешенных проблем. Первая – это отсутствие новых поступлений. В России после 1917 г. осталось очень мало частных коллекций. Революция, войны и советское законодательство сделали коллекционирование невозможным для большинства граждан. Произведения искусства были либо вывезены, либо национализированы, либо спрятаны в руках немногочисленных ценителей. В России до сих пор очень мало профессиональных коллекционеров, а рынок инвестирования в произведения искусства только зарождается. В результате большинство

Большинство произведений русского искусства покупается, продается и, к сожалению, остается за рубежом.



По оценкам консалтингового портала ARTinvestment.ru, самыми дорогими русскими художниками в мире за 2013 г. признаны: Марк Ротко, Василий Кандинский, Хаим Сутин, Марк Шагал, Николай Рерих, Илья Машков, Николай де Сталь, Алексей Явленский, Аристарх Лентулов, Иван Шишкин. Самыми дорогими русскими художниками на российском рынке за 2013 г. стали: Константин Юон, Кузьма Петров-Водкин, Иван Айвазовский, Клавдий Лебедев, Николай Тархов, Владимир Баранов-Россине, Борис Кустодиев, Юрий Пименов, Василий Поленов, Николай Крымов.

ИСКУССТВО: БУДУЩЕГО?



произведений русского искусства покупается, продается и, к сожалению, остается за рубежом.

Этому в немалой степени способствует вторая проблема российского рынка – таможенное законодательство, в соответствии с которым оформить документы на вывоз произведения искусства старше 100 лет очень проблематично. То же самое и с ввозом. Ввезти на территорию России картину даже с пометкой «Для личного пользования» можно иногда только после месячной экспертизы и уплаты больших пошлин. С такими трудностями на таможне коллекционер предпочтет формировать и хранить коллекцию в Европе, и продавать ее, при случае, там же.

Третья серьезная проблема отечественного рынка искусства – его полная непрозрачность. Российские антиквары и коллекционеры – это физические лица, заключающие сделки частным образом, часто без оформления договоров и уплаты налогов. Это экономит деньги клиенту, но делает его уязвимым перед мошенниками. Эксперты и искусствоведы в России не имеют никаких лицензий, а иногда и страховки от ошибок в экспертизе. Они отвечают за свою работу только репутацией, которой бывает недостаточно, чтобы покрыть убыток. Происхождение большинства работ тщательно скрывается, а предоставленные сведения иногда бывает невозможно проверить, особенно непрофессионалу.

Четвертая проблема рынка – в отсутствии перспективы его развития. Большинство современных коллекций в России – это собрания произведений классического русского искусства XVIII – нач. XX в. На сегодняшний день в России почти нет современных художников, скульпторов и мастеров с мировым именем, которые могли бы составить основу развития русского искусства в будущем. Как следствие – слабый интерес к современному русскому искусству и почти полное отсутствие рынка.

Итак, пока аукционные площадки в Лондоне и Нью-Йорке бьют мировые рекорды, продавая произведения русского искусства – картины, иконы, скульптуры, фарфор, ювелирные украшения и графику, русские коллекционеры и антиквары стоят на пороге решения серьезных проблем. Российское законодательство нуждается в более тщательной проработке норм в отношении организации аукционов, лицензирования и страхования деятельности экспертов, ввоза и вывоза произведений искусства, таможенных пошлин, проведения экспертизы. А русский рынок произведений искусства требует подпитки за счет творчества современных художников, которые, возможно, нуждаются в поддержке государства и профессионального сообщества.



Торги русского искусства за 2013 г. на аукционах Christie's, Sotheby's, Bonhams и MacDougall's собрали свыше 464 млн долл. В 2012 г. эта сумма составила 460 млн долл., а в 2011 г. – 420 млн долл.

Надежда КАЛМЫЧКОВА

НОВОСТИ А



Илья Машков. «Купальщицы»

1911 г., 4,1 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 600–800 тыс. ф. ст.). Аукцион Christie's, Лондон. В известной картине члена творческого объединения «Бубновый валет» художнику-авангардисту Илье Машкову удалось совместить чувственную натуру классического образа обнаженной женщины с примитивистским взглядом на человеческую фигуру. Пропорции купальщиц искажены и больше напоминают африканские и азиатские скульптуры.



Николай Рерих. «Гора Канченджанга»

1935–1936 гг., 1,3 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 800 тыс. – 1,2 млн ф. ст.). Аукцион Bonhams, Лондон.

На картине изображена одна из самых знаменитых Гималайских гор. Вначале, в 1920-е гг., художник сделал небольшой набросок картины во время своего путешествия по Индии, а затем написал несколько полноценных работ. «Канченджанга» означает «Пять сокровищ великих снегов». Склоны горы всегда покрыты снегом, и с ней связано множество легенд.



Николай Дубовский. «Благовест»

1916 г., 777 тыс. ф. ст. (первоначальная оценка – 500–700 тыс. ф. ст.). Аукцион MacDougall's, Лондон.

Картина принадлежит к циклу работ художника середины 1910-х, посвященных видам Сергиева Посада и русской зиме. Работа является поздней версией картины 1911 г. с видом Троице-Сергиевой Лавры в Сергиевом Посаде. Картина с похожим сюжетом 1917 г. «Троице-Сергиева Лавра» находится в постоянной экспозиции Ростовского музея изобразительного искусства.



Петр Кончаловский. «Семейный портрет. В мастерской»

1917 г., прим. 4,7 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 3,5–4,5 млн ф. ст.). Доаукционная продажа Sotheby's, Лондон.

В 2010 г. эта картина была одной из звезд ретроспективной выставки художника «Петр Кончаловский. К эволюции русского авангарда» в Москве и Санкт-Петербурге. Это самый большой из трех семейных портретов художника, два других находятся в коллекциях Третьяковской галереи и Русского музея.

УКЦИОНОВ



Борис Кустодиев. «Венеция»

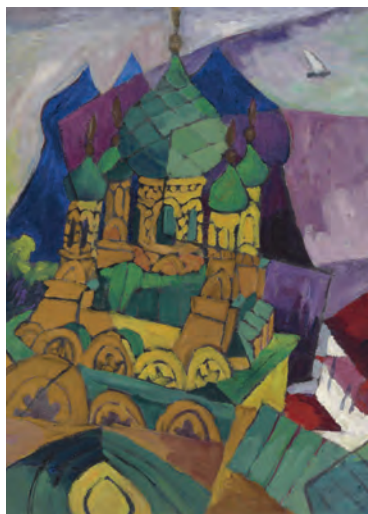
1913 г., 751 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 480–700 тыс. ф.ст.). Аукцион MacDougall's, Лондон. До конца 1970-х гг. картина находилась в коллекции физика Леонида Мандельштама. Необычная для художника, известного своими работами на русскую тематику, картина с видом на площадь Сан-Марко в Венеции имела успех в 1968 г. на выставке Бориса Кустодиева в Ленинградской Академии художеств.



Роберт Фальк. «Мужчина в котелке. Портрет Якова Каган-Шабшай»

1917 г., цена не разглашается (первоначальная оценка – 2,5–3,5 млн ф. ст.). Доаукционная продажа Sotheby's, Лондон.

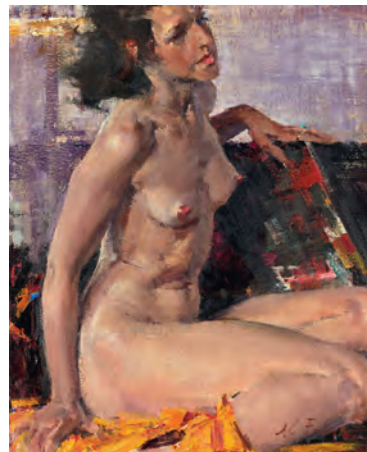
На картине Роберта Фалька изображен самый известный коллекционер еврейского искусства XX в. Яков Каган-Шабшай, покровитель Марка Шагала. Работа находилась в собрании коллекционера. Перед смертью он отослал ее брату Александру в Париж. Полотно было трижды показано публике при жизни художника (причем один раз на биеннале в Венеции).



Аристарх Лентулов. «Церковь в Алушке»

1916 г., 2 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 1,8–2 млн ф. ст.). Аукцион Christie's, Лондон.

Картина принадлежит к целой серии работ художника в стиле примитивизма. Наряду с картиной «Собор Василия Блаженного», пейзаж «Церковь в Алушке» много раз экспонировался – сначала на выставках «Бубнового валета», затем на выставках современной русской живописи в Москве.



Николай Фечин. «Обнаженная»

Прим. конец 1930-х гг., 1,3 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 500–700 тыс. ф. ст.). Аукцион Sotheby's, Лондон.

Картина относится к американскому периоду творчества художника. Покидая Россию, Фечин остался верен классической манере письма, совершенствуя работу с светотенью, красками и формой. До продажи картина находилась в калифорнийском Художественном музее Палм-Спрингс. До этого она хранилась в коллекции американского киноактера Джорджа Монтомгери.

Роберт Фальк. «Портрет Потехиной»

1910 г., 1,2 млн ф. ст. (первоначальная оценка – 1–1,5 млн ф. ст.). Аукцион Bonhams, Лондон.

Елизавета Сергеевна Потехина была первой женой художника и его любимой моделью. Он создал множество ее портретов, большинство, как этот, в лилово-синей гамме. До аукциона картина находилась в частных коллекциях Абрама Чудновского, а затем Соломона Шустера.

«Газпром» идет на Ближний Восток

«Нэшнл интрест», США

Нет сомнений в том, что Россия пытается стать участником игры, ставкой в которой являются газовые месторождения в Левантском бассейне. Государственный энергетический гигант «Газпром», а также частные российские компании предпринимают совместные усилия для получения стратегического коммерческого преимущества на рынках Израиля, Ливана и Кипра. Пока подобного рода усилия принесли России не так много результатов, однако местные правительства и работающие там фирмы должны бдительно следить за действиями Москвы и при необходимости пытаться сдерживать ее амбиции.

Левантский бассейн, в недрах которого, по оценке Геологической службы США, находится 1,7 млрд барр. извлекаемой нефти и около 4 трлн куб. м природного газа, открывает для России привлекательные финансовые и геополитические перспективы. По мнению некоторых экспертов, запасы природного газа в Ливане оцениваются в диапазоне от 300 до 700 млрд долл., тогда как запасы в Израиле способны принести 280 млрд долл.

Кроме того, Европа, крупнейший зарубежный клиент «Газпрома», становится для него менее доходным направлением. Спрос в Европе стагнирует, а европейские страны диверсифицируют поставки природного газа для того, чтобы сократить зависимость от российской компании, известной своей мертвой хваткой на зарубежных рынках. ЕС, опираясь на результаты агрессивного антимонопольного расследования, на самом деле собирается обвинить «Газпром» в «злоупотреблении своим доминирующим положением в Центральной и Восточной Европе», что может привести к штрафу в размере 15 млрд долл. Растущая негостеприимность Европы, а также возможности экспорта американского сжиженного природного газа (СПГ) и проводимая Китаем кампания, направленная на открытие своего внутреннего рынка для широкого круга международных производителей, – все это заставляет «Газпром» заниматься поисками новых источников доходов.

С учетом геополитических соображений Россия хочет принимать участие в добыче га-

за в Восточном Средиземноморье для поддержания своих интересов и защиты активов. Ливанский газ может способствовать ее доступу на этот рынок, поскольку он, судя по всему, будет перерабатываться на установках по производству СПГ на Кипре и уже оттуда экспортироваться. Израильский природный газ обладает таким же потенциалом, и решение Верховного суда, поддержавшее намерение кабинета министров направить 40% запасов на экспорт, означает, что Россия уже сейчас должна действовать, если она рассчитывает получить свой кусок пирога.

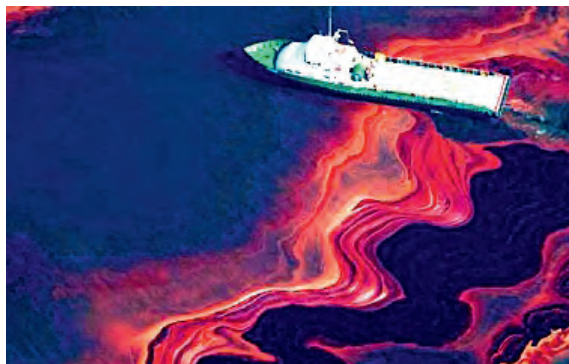
Российский интерес к кипрскому газу, с одной стороны, сложнее. Во-первых, Кипр на протяжении нескольких лет являлся налоговой гаванью для российских олигархов, а также служит своего рода «черным ходом в Европу», поскольку «любой человек, потративший минимум 300 тыс. евро на приобретение собственности, получает вид на жительство в этой стране». Движение наличных средств в этой области стало столь важной частью экономики Кипра, что российские деньги «в начале 2013 г. составляли до 20 млрд евро из 35 млрд евро иностранных денег, размещенных в кипрских банках».

Во-вторых, Россия использует Кипр для сдерживания растущей силы Турции, особенно в том, что касается ее желания стать важным энергетическим центром транспортировки в Европу газа нероссийского происхождения. Кипр и Россия в 1990-е гг. установили тесные связи в военной области, и Москва отвергает претензии Турции на Северный Кипр в конфликте по поводу этого острова. Москва не может позволить Кипру пойти на дно, поскольку это повлечет серьезные потери внутри страны.

К сожалению для России, ее интересы в районе Левантского бассейна не оказались прямо пропорциональными ее успехам. Так, например, Кипр в марте отклонил предложение «Газпрома» о предоставлении финансовой помощи его экономике в обмен на право проведения разведки газовых месторождений.

«Новатэк», крупнейший российский независимый производитель природного газа, воз-

Россия пытается стать участником игры, ставкой в которой являются газовые месторождения Восточного Средиземноморья. Пока подобного рода усилия принесли ей не так много результатов.



главлял консорциум по разработке одного из кипрских блоков вместе с французской фирмой Total и принадлежащей «Газпрому» компанией GPB Global Resources, однако эти переговоры закончились провалом в декабре 2012 г.

Единственный остающийся для России способ установления контроля над кипрским природным газом состоит в том, чтобы принять участие в строительстве израильско-кипрского трубопровода или приобрести СПГ, производимый на Кипре, Крите и в Израиле.

Хотя Москва и получила скромный плацдарм в Ливане, подписав протокол о намерениях в области энергетического сотрудничества, возможности для работы российских компаний пока остаются неясными.

Что касается Израиля, то делегация «Газпрома» в 2011 г. обсудила варианты партнерства в ходе переговоров с местными энергетическими игроками, и, по имеющейся информации, российская компания намерена создать дочернее предприятие в Израиле, работа которого будет сфокусирована на бурении скважин и транспортировке газа. «Газпром» также предложил в 2012 г. самую высокую цену за 30%-ный пакет в Левантийском проекте, однако ему было отказано. И, наконец, в феврале 2013 г. Газпром подписал протокол о намерениях с партнерами по консорциуму, занимающемуся разработкой месторождения «Тамар» (Tamar), относительно финансирования морских установок по производству СПГ и продаже продукта в течение 20 лет. Недавно было подтверждено проведение израильским правительством переговоров с Москвой по поводу разработки газовых месторождений в Израиле, что вновь вселяет оптимизм относительно позиций России в целом.

Пока Кипр, Ливан и Израиль продемонстрировали свое нежелание видеть Россию слишком вовлеченной в работу их газового сектора. Однако подобная ситуация не станет препятствием для российских игроков, и они продолжают проявлять активность в этом регионе, а если страны Левантийского бассейна не будут достаточно осторожны, то россияне смогут в результате получить больше того, на что они рассчитывали во время переговоров. ■

LA STAMPA.it

«Короче, Apple напрягся»

«Стампа», Италия

Не только нефть. В российские магазины в декабре начал поступать технологический ответ Америке, который, по замыслу правительства, должен иметь не только коммерческий, но и политический успех.

Гаджет будет стоить в России около 450 евро и через некоторое время появится в Европе по цене 499 евро. Производители Yota, присутствующие на рынке модемов, представили YotaPhone премьеру Дмитрию Медведеву, известному поклоннику продукции Apple. Однако премьер-министр продемонстрировал скептицизм: «Короче, Apple напрягся», – пошутил он. Его недоверие разделяют и участники технологических форумов: «Клон iPhone», «Apple для бедных» и даже «Мы можем производить только дерьмо». Такая реакция любопытна, поскольку речь идет о том же интернет-сообществе, которое бьется на смерть, чтобы доказать моральное и культурное превосходство России, оскорбляя украинцев, которые хотят в Европу, и обвиняя США во всех смертных грехах. Эти же люди полностью забывают о патриотизме, когда речь заходит о предновогоднем шопинге.

Уверенность в том, что Россия не может производить ничего хорошего, кажется непоколебимой. Правда в том, что многолетние сравнения между западными и советскими товарами не доказали обратного, а попытки последних лет стать конкурентоспособными лишь приводили в замешательство. Можно вспомнить про автомобиль-гибрид олигарха Михаила Прохорова, так и оставшийся прототипом после показа Путину, и альтернативу GPS – систему ГЛОНАСС: военные подарили лабрадору Путина Кони один из первых аппаратов, но устройство, прикрепленное к ошейнику, оказалось настолько неудобным, что несчастное животное постоянно трясло головой. При этом боссы бывшего советского военного комплекса требовали от Кремля миллиардных инвестиций, чтобы иметь возможность через три-четыре года воспроизводить Nokia или Motorola, «равные или даже более успешные», чем те, что продавались на тот момент. Посмотрим, начнется ли с YotaPhone новая эра, доказывающая, что не все умные русские перебрались в Силиконовую долину. ■

В российских магазинах появился технологический ответ американским смартфонам, YotaPhone – гаджет с двумя экранами. Вскоре будет ясно, начнется ли с него новая технологическая эра, доказывающая, что не все умные русские перебрались в Силиконовую долину.



Дубай проведет ЭКСПО–2020

«Хэфтингтон пост», Франция

Дубай выбрали организатором Всемирной выставки ЭКСПО–2020. Это решение ознаменовало возвращение на первый план в экономике и политике эмирата, о котором все позабыли после кризиса 2008 г. Кроме того, это подтверждает, что стратегическое видение ситуации и стремление к лидерству до сих пор остаются для страны главными ценностями.

В 2008 г. Дубай был на грани банкротства. Аналитики иронизировали насчет безумной жадности величия и непомерной заносчивости, которые завели эмират в глубокую финансовую яму. На фоне ипотечного кризиса и краха Lehmann Brothers критика дубайской модели считалась хорошим тоном.

То были времена государственных планов спасения, однако пять лет спустя прекрасно видно, что многомиллиардных вливаний от центробанков оказалось недостаточно для восстановления роста экономик, потерявших силы и ориентацию. Убедиться в этом можно на примере Греции, которая вот уже не первый год живет исключительно на финансовых инъекциях, а предпосылок для подъема ее экономики нет и в помине.

Дубай в полной мере ощутил на себе финансовый кризис 2008 г. Да, его амбициозная инвестиционная стратегия временно сделала страну уязвимой. Но как обстоят дела сейчас?

Хотя присуждение права провести всемирную выставку играет, в первую очередь, символическую роль, все показатели сегодня находятся в «зеленой зоне»: отели достроены, в торговле наблюдается заметное оживление, сектор недвижимости снова растет вместе с рекордными ценами, и, что еще важнее, моло-

дые специалисты и предприниматели со всего мира приезжают ковать свое будущее в этой стране.

Но как объяснить этот успех и восстановление благополучия? Прежде всего, Дубай не испытывал ни малейших сомнений и не собирался отказываться (даже в разгар бури на биржах) от своей инвестиционной стратегии. Кроме того, сильная политическая воля эмира Мохаммеда ибн Рашида аль-Мактума, который выступил как глава предприятия, столкнувшегося с угрозой банкротства, позволила в кратчайшие сроки принять необходимые для восстановления экономики draconianские меры. Какой промышленной державе сегодня по силам нечто подобное?

Эта самая политическая воля стала залогом сокращения числа госслужащих, активизации борьбы с коррупцией, резкого уменьшения государственных расходов, переговоров об условиях выплаты долга и стратегического анализа всех экономических задач эмирата.

Жители Дубая, представители всех возрастов, религий и национальностей, внимательно следили за отбором кандидатов на проведение всемирной выставки. Затем они хлынули в социальные сети, чтобы поделиться радостью от того, что они станут организаторами столь масштабного мероприятия, которое позволит создать 250 тыс. рабочих мест.

Разумеется, Дубай – далеко не идеальная модель, особенно в социальном плане. Предстоит еще проделать большую работу. Тем не менее эта маленькая страна дала нам урок оптимизма и веры в будущее. Урок экономической и политической воли, которая так нужна во времена отказов и разочарований. ■

Присуждение
 Дубаю права
 на проведение
 Всемирной
 выставки
 ЭКСПО–2020
 стало
 отражением
 экономической
 и политической
 воли, которую
 проявила эта
 страна.

Америке не следует пытаться оставить весь сланцевый газ себе

«Файнэншл таймс», Великобритания

Американская сланцевая революция радикально меняет ситуацию в областях экономики, занятости и национальной энергетической безопасности. В ближайшие годы ее последствия начнут сказываться далеко за пределами наших границ и смогут служить экономическим и геополитическим интересам США.

В последние месяцы идет горячая дискуссия о рисках и преимуществах экспорта нашего газа в другие страны в виде сжиженного природного газа (СПГ). Многие утверждают, что в результате газ подорожает для американских потребителей. Дать точный прогноз, конечно, трудно, однако маловероятно, что экспорт СПГ сильно повлияет на внутренние цены. Тем не менее анализу возможных последствий такого экспорта уделяется сравнительно мало внимания. В реальности он многое даст как мировым энергетическим рынкам, так и американской экономике, выгоды для которой не ограничатся деньгами от продажи газа.

Несомненно, что сланцевая революция в США может сильно повлиять на экономику других стран. Сейчас в США газ стоит примерно 3–4 долл. за 1 тыс. куб. футов – в три раза дешевле, чем в Европе. В ближайшие пять лет Европа вряд ли сможет сама снабжать себя сланцевым газом. Поэтому многие из европейских стран приветствовали бы возможность импортировать сланцевый газ из Америки и платить за него меньше, чем они платят сейчас. Кроме того, экспорт СПГ обеспечит нам одно важное геополитическое преимущество. Россия, господствующая на энергетическом рынке Центральной и Восточной Европы, продолжает использовать газ как дипломатический инструмент во многих частях региона. Увеличив предложение газа на мировом рынке, США снизят уровень политического влияния Москвы.

Польша платит за российский газ одну из самых высоких в Европе цен и активно старается снизить объем газового импорта. В данный момент она старается повышать внутреннее производство энергии и энергетическую эффективность, снижать потребление и дивер-

сифицировать источники энергоснабжения. Ведется строительство терминала для импорта СПГ, первые поставки которого должны начаться в 2015 г.

Украина занимает второе в Европе место (после Германии) по импорту российского газа. Ей уже дважды – в 2006 и 2009 гг. – перекрывали газоснабжение. Сейчас Россия сильно давит на Киев, требуя, чтобы он последовал примеру Белоруссии и присоединился к Таможенному союзу в обмен на дешевый газ. Однако украинское правительство, наконец, занялось систематическим укреплением своей энергетической независимости. Его нынешний подход основан на снижении потребления, а также на развитии возобновляемых источников энергии, реверсных поставок из Центральной Европы и добычи шельфового и сланцевого газа. Украина также строит терминал для СПГ на Черном море.

Польша, Украина и другие страны региона сейчас рассчитывают, что поставки американского СПГ помогут им положить конец российской газовой монополии и энергетической дипломатии Москвы. Соответственно Вашингтону следует начать экспорт природного газа и построить больше терминалов для его сжижения. Правительство и газовые экспортеры должны запустить совместную стратегическую инициативу по созданию условий для поставки газа в Польшу, на Украину и в страны Балтии. Вашингтон должен поддерживать энергетическую независимость этих государств не только на словах, но и конкретными делами.

Европа – наш партнер номер один. Если мы поможем ей восстановиться после экономического кризиса и укрепим евро-атлантическое партнерство, это напрямую скажется на нашей национальной экономике и на нашем рынке труда. Во внешней политике мало очевидных вещей, но полезность экспорта СПГ в Европу, особенно в Восточную Европу, – определено, одна из них.

Автор – Билл Ричардсон, бывший министр энергетики США и бывший губернатор штата Нью-Мексико.

Экспорт СПГ в Европу позволит США создавать рабочие места в энергетическом секторе, европейские партнеры США смогут меньше платить за газ и укрепить свою энергетическую безопасность, и это будет выгодно американской экономике.



Экономика России растет слабо? Смотря с чем сравнивать

«Форбс», США

Недавно Андерс Аслунд опубликовал гневную статью, посвященную изношенной и разлагающейся экономике России, недвусмысленно возложив вину за снижение темпов ее роста на некомпетентность, коррумпированность и продажность автократической и оторванной от реальной жизни политической элиты страны. Главная идея его статьи нашла отражение в следующих словах: «Быстрый рост российской экономики с 1999 по 2008 г. был обусловлен рыночными реформами 1990-х годов, огромными свободными мощностями, ростом цен на нефть и изобилием человеческого капитала. К 2008 г. свободные мощности уже были по большей части использованы, а цены на нефть установились на уровне 100–120 долл. за барр. с небольшими колебаниями. С 2002 г. никаких существенных рыночных реформ в стране не проводилось. Пока президент ведет политику, направленную на задержку роста и поддержку коррупции, экономический рост невозможен».

В 2013 г. темпы роста российской экономики, несомненно, снизились, и, согласно новейшим прогнозам, они, скорее всего, составят приблизительно 1,8%. Естественно, экономический рост в 1,8% – это не слишком высокий показатель, особенно если сравнивать его с показателями 2000-х годов.

Однако если причины стагнации экономики России действительно кроются исключительно в непрозрачности ее политической системы, тогда можно предположить, что остальные государства региона с более про-

зрачными политическими системами будут демонстрировать существенно более высокие показатели. Но так ли это?

В действительности, если сравнить данные по России с данными по другим посткоммунистическим государствам Восточной Европы, первые вряд ли покажутся чем-то из ряда вон выходящим. В 2012 г. темпы роста экономики Польши были ниже, чем у России, а в 2013 г., по некоторым прогнозам, они снизятся еще больше. Ни один человек в здравом уме не станет утверждать, что слабые показатели Польши в сравнении с Россией объясняются исключительно коррумпированностью и некомпетентностью ее политической элиты.

Возможно, стагнация в Восточной Европе имеет некоторое отношение к общей слабости Евросоюза и навязыванию Европейским центробанком политики жесткой экономии, однако другие эксперты в качестве причин называют постепенное уменьшение размеров рабочей силы в регионе, а также хроническую неразвитость его финансовой системы. Однако, если посмотреть на ситуацию в целом, ясно видно, что снижение темпов роста характерно не только для России, но и для всего региона.

Поэтому, да, продолжайте жаловаться на неуверенность Кремля и, да, требуйте от него проведения реформ. С точки зрения долгосрочных перспектив, Россия остро нуждается в проведении масштабных структурных реформ. Но если вы ищете объяснение внезапному замедлению роста в 2013 г., стоит обратить внимание не только на Москву. ■

Если причины стагнации экономики России кроются в непрозрачности ее политической системы, то можно предположить, что остальные государства региона с более прозрачными политическими системами будут демонстрировать существенно более высокие показатели. На деле это не так.



Не только газ: бизнес российских олигархов в Италии

«Корьере делла Сера», Италия

Интересы российских олигархов в Италии отличаются разнообразием. «Италия всегда была нашим привилегированным партнером, несмотря на временные трудности». Если это говорит Владимир Путин, этому следует верить. Хотя последний эпизод в деловых отношениях между Италией и Россией не проходил под вывеской особого «предпочтения». Eni и Enel недавно оказались в самом центре борьбы между колоссами российской энергетики («Газпром», «Новатек» и «Роснефть», во главе каждого стоит железный «путинец»), и им пришлось покинуть Западную Сибирь, продав свою долю в «СеверЭнергии». Конечно, двум итальянским группам хорошо заплатили, но им пришлось тем не менее покинуть ту часть мира, в которой хотели бы оказаться все нефтяные компании. Итальянцы оказались побочными жертвами в столкновении олигархов, интересы которых распространяются от стали до банков и ТВ. Именно они управляют российской экономикой. Но когда речь заходит о бизнесе, олигарх ты или нет, ничего в Москве не происходит без согласия Кремля.

Если в России работают до 500 итальянских предприятий, то на юге Альп действуют до 90 крупных российских конгломератов. Стоит отметить, что к одному из проектов на юге Италии лично приложил руку российский президент: это газопровод «Южный поток», проект, благодаря которому газопровод обойдет территорию строптивой Украины и доставит газ на Балканы, в Италию и Австрию.

Большая часть бизнеса между Италией и Россией осуществляется в сфере энергетики. Россия, по сути, нефтяное государство: 50% бюджета обеспечивается энергетическим сектором, и Кремль его полностью контролирует.

Русское в Италии постоянно пересекается с энергетикой. Начиная с переработки.

Не секрет, что когда русские входят в состав акционеров, они это делают с тем, чтобы командовать. И «Роснефть» это доказывала неоднократно. В частности, российская группа не погнушалась войти в группу Sagas семейства Моратти. Пока российской компании принадлежит 21% капитала, место в совете и идея создания совместного предприятия для торговли продуктами нефтепереработки. Что будет с Sagas, посмотрим, но вопрос остается: кто будет в будущем производить бензин в Италии и в Европе: русские, китайцы, индусы и саудовцы?

Российские интересы в Италии укрепились в сфере телекоммуникаций (Wind перешла от египтянина Нагиба Сауириса к группе «Вымпелком»), в производстве алкоголя (группа Gancia теперь принадлежит «Русскому Стандарту» Рустама Тарико). Дело дошло и до финансов: фонд Ramplona, возглавляемый Александром Кнастером, вернувшимся из Америки в Россию, чтобы возглавить «Альфа-банк», стал вторым акционером Unicredit с 5% участия.

Можно продолжить. При этом не следует недооценивать того, что стало «побочным» увлечением российских олигархов: покупка вилл и резиденций на итальянской территории. Кто-то подсчитал, что из 79 российских олигархов 27 владеют итальянскими мега-виллами или замками. От Сардинии до Тосканы, от озера Гарда до озера Маджоре. Последним отметился Роман Абрамович с женой: в сентябре он осматривал виллу за 40 млн евро в Фортедей-Марми. Это признак того, что привилегированное партнерство неким образом функционирует? Смотря по обстоятельствам. Алексей Мордашев, владеющий сталелитейным предприятием Lucchini, несколько лет назад купил на Сардинии особняк за 13 млн. Тем временем в Пьомбино, где находится одно из основных предприятий Lucchini, 4 тыс. рабочих рискуют лишиться работы. ■

Большая часть бизнеса между Россией и Италией осуществляется в энергетике. Но не только. Русские укрепились в сфере телекоммуникаций, в производстве алкоголя, в банковском деле. И, конечно, в покупке роскошной недвижимости по всей Италии.

Роскошь – это бесплатная парковка

«Вельт», Германия

То, что в одних странах является роскошью, в других не особенно и ценится. Представляем небольшую подборку необычных предметов роскоши.

Лишние килограммы в Южной Африке. Несколько месяцев назад южноафриканский министр здравоохранения Аарон Мотсоаледи решил похудеть. Под пристальным взглядом СМИ он совершал утренние прогулки, ел только диетическое куриное мясо и пил литрами воду. С того момента вместе с четырьмя размерами он потерял и сдержанность, обращаясь к нации по теме излишнего веса. «Проблема состоит в том, что у нас живот является признаком благосостояния», – сказал он. Многие южноафриканцы гордятся своим животом. Каждый второй страдает избыточным весом. По статистике, только британцы и американцы опережают их по этому показателю. Африка – континент недостаточного питания? По крайней мере, в Кейптауне это уже давно не так. Недостаточные знания о последствиях для здоровья из-за избыточного веса связаны, в том числе, с распространенным во многих этнических группах идеалом о красоте. Привлекателен тот, кому есть что показать. Врачи вручают своим пациентам сомнительные пилюли, которые обещают женщинам увеличение объема в области ягодиц. Существует и еще одна причина, по которой в Южной Африке считается привлекательным быть в теле. Тот, кто выделяется своей худобой, вероятно, заражен ВИЧ.

Туалеты в Индии. Из индийских трущоб раздается громкая музыка. У некоторых людей в их жилищах из листов стали, бумаги и пластика есть цветные телевизоры и DVD-плееры. У некоторых – холодильники и вентиляторы. Но туалеты есть у немногих. 626 млн индийцев справляют свою нужду под открытым воздухом – на обочинах дорог, в полях, на берегах рек. На субконтиненте наблюдается нехватка санитарных установок, как нигде на Земле. Почти две трети всего населения Земли, которым приходится обходиться без туалетной комнаты, живут в Индии. Туалет является здесь

предметом роскоши. Особую абсурдность ситуации иллюстрирует следующее сравнение. В Индии больше жителей имеют мобильный телефон, нежели собственный туалет. В 59 из 100 индийских семей есть мобильный телефон. Туалетом же обзавелись только 47%.

Купание в Стамбуле. Стамбул считается чарующим городом по одной единственной причине – он окружен морем. Босфор, Золотой Рог, Мраморное море и Черное море. Все эти красоты можно наблюдать с паромов, но вот поплавать здесь не удастся. Бодрящее купание – вот одно из самых дорогих удовольствий в городе. Туристам, которые желают искупаться, дают совет – пойти в бассейн при отеле. Кто желает провести вместе с семьей день в бассейне, должен быть богат. Альтернатив дорогим гостиницам в Стамбуле практически нет. Есть некоторые небольшие частные плавательные клубы, но за годовое членство здесь придется заплатить минимум 1 тыс. евро. Конечно, в Стамбуле есть пляжи. Но и здесь приходится раскошелиться. Общественные бани – тоже не решение. Эти заведения не годятся, если вы решите провести день вместе с семьей. Женщины и мужчины здесь находятся раздельно, а в воду заходить можно только после предъявления справки о проведенном анализе крови, в том числе и на СПИД. Освежающее купание остается несбыточным желанием большинства жителей Стамбула.

Обувь для танго в Аргентине. Тот, кто в Аргентине танцует танго, обычными каблуками не обойдется. Те, кто действительно любит национальный танец, покупают специально изготовленную обувь для танго, которая выполняется вручную. Многие аргентинцы копят долгие месяцы и даже годы, чтобы купить собственную пару, а разница сразу ощущается на паркете. После снятия мерок требуется от 20 до 25 дней на изготовление пары обуви. Сокровище на ногах имеет свою цену – от 300 до нескольких тысяч долларов. Для этой цели аргентинцы каждый месяц откладывают по паре долларов, пока не накопится достаточная сумма для покупки обуви. Тогда она станет семей-

Роскошь – это нечто большее, чем золото или деньги в избытке. То, что в одних странах не особо ценится, в других сопоставимо с сокровищем.



ным достоянием, за ней будут ухаживать, как за украшением, которое надевают только по особым поводам.

Стиральные машины в Нью-Йорке. Кто придумал романтическую историю о том, что прачечные – это рай для флирта? Прачечные в Нью-Йорке, кажется, переполнены женщинами с маленькими детьми. Даже те, кто пришел без детей, нервничают. Мы живем в Нью-Йорке, самой известной метрополии и крупнейшей экономике в мире, платим целое состояние за крохотную квартиру, в которой даже нет стиральной машины на кухне. И в моей квартире все именно так. «Не получится», – говорит хозяин квартиры. Трубы в доме старые и разорвутся, если по ним будет идти большое количество воды. Раз или два раза в неделю я везу в чемодане на колесиках грязное белье в прачечную – четыре этажа вниз по ступенькам, а потом четыре этажа вверх по ним же. Все это неприятно еще и потому, что не знаешь, кто и что до тебя стирал в этой машинке.

Бесплатная парковка в Москве. Иметь дорогую машину в России – это роскошь. Особенно рады себе позволить это москвичи. Porsche Cayenne и Jaguar каждый день заполняют улицы столицы. Но настоящее искусство – это найти для этих дорогих больших автомобилей в Москве парковочные места. У Mercedes S-класса шансы такие же, как и у «Нивы». Власти пытаются при помощи введенной недавно платы за парковку и штрафов отучить москвичей от неправильной парковки. Но чтобы избежать наказания, водители просто заклеивают свои номера. Настоящая роскошь в Москве – найти парковочное место для своей дорогой машины и не платить за него.

Сон для японцев. В Японии нет нехватки материальных благ. Зато один из самых желанных предметов роскоши – это сон. Для японцев это вопрос выживания. Многие из них спят в среднем по четыре часа в будние дни. Больше не получается, потому что после заданий бушующего начальника или посиделок в ресторанах с клиентами и коллегами домой японцы приходят после полуночи. Причем от

расслабляющей ванны они, несмотря на поздний час, не отказываются. На следующий день они час или больше добираются до работы. Для того чтобы компенсировать нехватку сна, японцы придумали «инемури». Это несколько минут сна в положении сидя или стоя. Воплощение этой концепции можно наблюдать повсюду – в поезде, за рабочим столом во время обеда или на техно- или рок-фестивале на задней площадке. Около трети посетителей классических концертов слушают музыку с закрытыми глазами. Даже в политике сон не возбраняется. Министр финансов Таро Асо часто проводит бюджетные заседания с закрытыми глазами, а на заседаниях ООН японские дипломаты засыпают. Но когда же сотрудники восполняют нехватку сна? На выходных, иногда проводя в постели целые сутки.

Грецкий орех для Китая. Оба грецких ореха висели в толстой зеленой скорлупе в роще неподалеку от водохранилища Мион в Пекине. Потом они оказались на бархатной подложке в витрине бутика. Рядом указана длина орехов и их текстура. Она соответствует типу «львиная голова». За эту пару урожая 2013 г. просят 26 тыс. юаней (3100 евро). Те, кто перебирает два шарика в кулаке, стимулирует не только акупунктурные точки на ладони. Это упражнение может способствовать и наполнению бумажника. Если орехи после пяти лет упражнений станут темно-красными и будут блестеть, они станут в два раза дороже. На экземпляры возрастом до 20–30 лет на аукционах выставляются астрономические цены. Китайцам нравится игра с орехами еще и по причинам, связанным со здоровьем. Народная поговорка гласит: «Если постоянно перебирать орехи в руке, то доживешь до 100 лет». Необходимые для этого орехи с твердой скорлупой растут на особых деревьях и непригодны для употребления в качестве пищи. Пекинские крестьяне каждый год сдают деревья спекулянтам и не знают забот. Но большинство орехов – маленькие или сросшиеся. Если повезет, найдутся пары, идеальные по размеру и текстуре, которые продаются затем по высокой цене. ■

Капиталистический китайский марксизм

«Ла насьон Аргентина», Аргентина

Китайский писатель, лауреат Нобелевской премии по литературе за 2012 г. Мо Янь, тесно связанный с Коммунистической партией Китая, в интервью испанской газете El País заявил: «То, что написал Карл Маркс в своей работе “Манифест коммунистической партии”, просто великолепно. Тем не менее, как мне кажется, очень сложно сделать этот сон явью. С другой стороны, когда я смотрю на европейские страны, в первую очередь на Северную Европу, меня не покидает мысль о том, смогли бы они достичь такого благополучия без Маркса?».

В определенном смысле марксизм спас капитализм. Западное общество больше всего извлекло выгоды из коммунистической идеологии, в то время как китайцы, русские и некоторые европейцы в течение длительного времени неверно истолковывали Маркса.

На третьем пленуме 18-го созыва ЦК КПК была одобрена политика, направленная на дальнейшее расширение рыночных реформ, запущенных Дэн Сяопином в 1978 г. По итогам пленума, который проходил за закрытыми дверями, был принят документ, в котором перечислено 60 задач. Они должны быть выполнены к 2020 г.

Содержание документа впечатляет. Китай ставит перед собой задачу построения среднезажиточного общества, а в последующем – могучего, демократического, современного социалистического государства с китайской спецификой.

Приоритетным направлением является экономическая реформа на основе консолидации социалистической экономики и рынка. При этом на пленуме была задекларирована неприкосновенность права собственности на государственном, общественном и частном уровне.

Государственным предприятиям предписано внедрить профессиональный менеджмент с ориентацией на рыночную экономику. В одном из пунктов постановления пленума выражена твердая поддержка расширению роли частного капитала как важного элемента для экономического роста, создания новых рабочих мест, увеличения собираемости налогов. Разрешается создание совместных предприятий с участием государственного и частного

капитала. Предлагается также создание современного, открытого, конкурентного рынка.

Пленум ЦК КПК указал на необходимость ликвидации разного рода привилегий и субсидий, а также протекционистских региональных мер и монополий. Пришло время, когда цены на товары и продукцию в Китае определяются рынком, за исключением сфер, отвечающих за национальную безопасность.

Кроме того, в решении ноябрьского пленума китайских коммунистов говорится о проведении «финансовой реформы», которая предполагает создание частного банка с привлечением капитала мелкого и среднего бизнеса, а также специального механизма, отвечающего за курс национальной валюты и процентной ставки на основе рыночных отношений.

Предлагается также усиление защиты интеллектуальной собственности. Китайскому правительству отводится роль «организатора предоставления услуг на основе действующего законодательства страны».

Новая экономическая политика предусматривает развитие частной конкуренции. В постановлении ЦК КПК существенно изменен подход к собственности на землю. Вся земля в Китае принадлежит государству и может быть только арендована. Теперь предлагается изменить существующий порядок и предоставить право собственности на землю семьям, трудовым коллективам, кооперативам и частным предприятиям.

В итоговом коммюнике пленума говорится о необходимости учитывать успешный опыт, который набрала страна с начала проведения политики реформ и открытости. Преобразования должны быть постепенными, поступательными и рассчитанными на долгосрочный период.

В IX главе «Верховенство закона» резолюции пленума предлагается сократить список преступлений, за которые может быть вынесен смертный приговор, а также отменить систему «лагерей трудового перевоспитания», действовавшую в КНР с 1957 г. Ожидается, что уже в ближайшее время на свободу смогут выйти более 300 тыс. человек. ■

Китай поставил перед собой задачу построить к 2020 г. среднезажиточное общество, а в последующем – могучее, демократическое, современное социалистическое государство с китайской спецификой. При этом преобразования должны быть постепенными, поступательными и рассчитанными на долгосрочный период.

Тайны рынка контрафактных машин

«Атлантико», Франция

Дорогая машина могла бы стать оригинальным, но недоступным для большинства новогодним подарком. Поэтому и существуют специалисты по подделкам, которые готовы предложить копию любой модели за меньшие деньги. Тем не менее такая покупка сопряжена с немалой опасностью...

Atlantico: В Валенсии были обнаружены мастерские по производству поддельных Ferrari и Aston Martin. В них автомобили среднего уровня переделывались под продукцию дорогих брендов. Много ли таких мастерских?

Жан-Пьер Корню: Переделанные в Испании машины на самом деле не имели ничего общего с Ferrari и Aston Martin. На них стоял скромный четырехцилиндровый двигатель от Toyota, а внешний вид лишь приблизительно походил на оригинальные модели. Подделку можно было выявить с первого взгляда, и потенциальные покупатели не могли этого не заметить. Тем не менее они, наверное, все равно были рады тому, что могут приобрести копию за 20% цены оригинала. Рынок копий дорогих и спортивных автомобилей существовал всегда, причем вполне легально, потому что занимающиеся этим небольшие компании внимательно следили за тем, чтобы не слишком приблизиться к оригиналу и не навлечь на себя судебное преследование. Так, например, французская PGO выпускала копию Porsche 356 Speedster с двигателем в 1600 куб. см на базе Volkswagen Kafer. Как бы то ни было, незаконное копирование автомобилей премиум-класса – весьма сложное предприятие, которое не дает преступникам больших возможностей для получения прибыли.

– Откуда поступают переделанные машины?

– Специалист с необходимым оборудованием может с легкостью сделать среднего качества копию дорогой машины с помощью установленных на шасси полимерных запчастей и двигателя от серийного автомобиля. Можно даже воспроизвести оригинальный звук. Как бы то ни было, главным источником «товара» для параллельного рынка служит угон дорогих автомобилей, которые не находят, потому что их сразу же увозят далеко из страны. Так, с 2009 по 2012 г. в США было угнано 4300 автомобилей премиум-класса, 713 из которых так и не были найдены. Чаще всего целями злоумышленников становятся Lexus и Mercedes E и C класса. Машины либо разбирают на запчасти (а они стоят очень дешево), либо пере-

продают по поддельным сертификатам на азиатских и африканских рынках, где контроль заметно слабее. Сегодня угонщикам удается проникнуть в электронные системы этих автомобилей, чтобы отключить защиту и создать помехи для их отслеживания по GPS.

– Откуда берутся запчасти?

– Они могут поступать от перекупщиков, которые занимаются сбытом деталей угнанных автомобилей. Кроме того, их источником может послужить и рынок контрафактных запчастей, который занимает первое место в мире по объемам среди рынков другой контрафактной продукции. Китай является на нем безоговорочным лидером.

Производители контрафакта сосредотачиваются на невидимых взгляду деталях, ежегодный объем рынка которых оценивается в 12 млрд долл. Это явление очень быстро охватывает те страны, где растущий автомобильный рынок лишь слабо контролируется производителями и их дилерскими сетями. По разным подсчетам, 30% всех продаваемых запчастей в Персидском заливе приходится на контрафакт. Он занимает 12% от суммы всех продаж и становится причиной 45% ДТП. Контрафактные и снятые с угнанных машин запчасти могут продаваться даже у официальных дилеров.

– Какие опасности могут подстергать покупателей контрафактных машин?

– Всё зависит от сути преступления. Одни подделки собирают из хороших запчастей, тогда как в других используются преимущественно контрафактные и не соответствующие нормам детали, что может быть чревато трагическими последствиями (если, например, выйдут из строя тормоза или подушка безопасности). Иногда всё сводится к тому, что на машину лепят найденный в интернете логотип, чтобы замаскировать 6-цилиндровый двигатель под 12-цилиндровый. Но все это откровенно наивные действия, и ответственность за них несут сами владельцы. Разумеется, у клиента не могут не возникать вопросы о происхождении дорогой или спортивной машины, которую предлагают ему по сильно заниженной цене. Кроме того, производители машин премиум-класса внимательно следят за ними на всем протяжении их жизни. Поэтому если предложение кажется вам чересчур соблазнительным, необходимо навести справки у дилера.

Жан-Пьер Корню – заместитель генерального директора консалтинговой компании Sia Partners.

Ежегодный
объем рынка
контрафактных
деталей для
автомобилей
оценивается в
12 млрд долл.
Беспорным
лидером в их
изготовлении
является Китай.

По материалам
www.inosti.ru,
www.inopressa.ru

www.cnrtextbridge.com

весна / лето 2015



Международная Выставка Тканей & Аксессуаров

26-28 марта 2014

Стамбул / ТУРЦИЯ

CNREXPO
YEŞİLKÖY-İSTANBUL



CNR EXPO Yeşilköy 34149 İstanbul, TURKEY Тел: +90 212 465 74 74 Факс: +90 212 465 64 50 www.cnrexpo.com
Эта выставка организована с разрешения Союза Палат и Торговых Бирж Турции в соответствии с законом 5174

CNRHOLDING



МВЦ «Крокус Экспо», 2014 г.

ЯНВАРЬ	
28–30 января, пав. 1, залы 2, 3, 4 16-я международная выставка и форум CSTB Организатор: «МИДЭКСПО – выставки и ярмарки»	28 февраля – 2 марта, пав. 1, зал 3 11-я международная выставка «МОТО ПАРК» Пав. 1, зал 2 10-я международная специализированная выставка-шоу «ВЕЛО ПАРК» Организатор: «РТЕ-Групп»
28 января – 9 марта, пав. 2, зал 10 МЕХОВАЯ ВЫСТАВКА-ПРОДАЖА Организатор: Королева Н.В., ИП	
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	1–2 марта, пав. 2, зал 11 Международная выставка кошек «КЭТСБУРГ-2014» Организатор: «Супрэмо»
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	4–6 марта, пав. 1, зал 1 Специализированная выставка, посвященная развитию инфраструктуры аэропортов, аэродромов, вертолетных площадок и гражданской авиации России и стран СНГ NATIONAL AIRPORT INFRASTRUCTURE SHOW-2014 Организатор: Reed Exhibitions
4–7 февраля, пав. 1, зал 2 Международная выставка нижнего белья, пляжной моды и чулочных изделий LINGERIE-EXPO-2014 Организатор: MBK	4–6 марта, пав. 2, зал 5 Международная выставка индустрии быстрого питания INTERNATIONAL FAST FOOD FAIR MOSCOW / IFFF-2014 Организатор: ITE
10–12 февраля, пав. 2, зал 5 11-я Всероссийская стоматологическая выставка-ярмарка «ДЕНТАЛ РЕВЮ» Организатор: ДЕ-5	11–16 марта, пав. 3, залы 13, 14, 15 7-я международная выставка катеров и яхт «МОСКОВСКОЕ БОУТ ШОУ» Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»
10–14 февраля, пав. 3, зал 18 РОССИЙСКАЯ ОБУВНАЯ НЕДЕЛЯ-2014 Организатор: «ЭКСПОШУЗ-Н»	12–14 марта, пав. 3, зал 18 Международная специализированная выставка товаров для детей «ДЕТСТВО / TOYS & KIDS RUSSIA-2014» 3-я международная специализированная выставка «РЕГИОНЫ РОССИИ – ДЕТЯМ» Организатор: «НАИР ЭКСПО»
11–13 февраля, пав. 2, зал 6 25-я международная специализированная выставка индустрии рекламных сувениров, бизнес-подарков, предметов для промоушн «IPSA РЕКЛАМНЫЕ СУВЕНИРЫ. ВЕСНА» Организатор: «ИПСА Рекламные сувениры»	13–16 марта, пав. 2, залы 5, 6, 7, 8 10-я международная выставка «САЛОН КАМИНОВ» 10-я международная выставка индустрии природных технологий «ДЕРЕВЯННЫЙ ДОМ» 8-я международная выставка «AQUA-SALON. WELLNESS & SPA. БАССЕЙНЫ И САУНЫ» 7-я международная выставка «ДОМ И САД. MOSCOW GARDEN SHOW» Организатор: World Expo Group
11–13 февраля, пав. 2, зал 7 6-й международный фестиваль технологий продвижения и рекламы PROMEDIATECH Организатор: «БилдЭкспо»	15–18 марта, пав. 1, залы 2, 3, 4 Международная туристская выставка «ИНТУРМАРКЕТ (ITM)-2014» Организатор: «Экспотур»
11–14 февраля, пав. 2, зал 8 19-й международный форум «ТЕХНОЛОГИИ БЕЗОПАСНОСТИ» Организатор: «Гротек»	18–21 марта, пав. 2, залы 10, 11 Международная специализированная выставка хозяйственных товаров, посуды и товаров для дома HOUSEHOLD EXPO-2014 Международная специализированная выставка товаров для дачи и отдыха за городом OUTDOOR DACHA-2014 Международная специализированная выставка товаров подарочной индустрии CHRISTMAS BOX. PODARKI-2014 Международный форум HORECA. JUST HORECA-2014 Организатор: «МОККА Экспо Групп»
11–14 февраля, пав. 1, зал 4 Международная выставка «МИР ВКУСА / TASTY WORLD-2014» Организатор: DP Group	18–21 марта, пав. 2, зал 9 Международная специализированная выставка Высокого Интерьера LuxuryHITS (LUXURY & HIGH INTERIOR TRADE SHOW)-2014 Международная специализированная выставка товаров для дома премиум-класса STYLISH HOME. OBJECTS & TABLEWARE-2014 Организатор: «ИнтерДеко Экспо»
18–21 февраля, пав. 3, зал 15 14-я международная специализированная выставка «ОЧКОВАЯ ОПТИКА» Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»	22–23 марта, пав. 3, залы 13, 14, 15 Международная выставка собак «ЕВРАЗИЯ-2014» Организатор: Российская Кинологическая Федерация
20–23 февраля, пав. 2, залы 7, 8 16-я международная выставка «ОХОТА. РЫБАЛКА. ОТДЫХ. ВЕСНА» Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»	24–27 марта, пав. 3, залы 17, 18 Международная специализированная выставка обуви, сумок и аксессуаров «МОСШУЗ-2014» Организатор: «МосШуз»
20–23 февраля, пав. 2, залы 5, 6 3-я международная специализированная выставка транспортных средств повышенной проходимости «ВЕЗДЕХОД» Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»	26–27 марта, пав. 2, зал 10 Международная специализированная выставка широкого спектра товаров, реализуемых под собственными торговыми марками ритейлеров «СОБСТВЕННАЯ ТОРГОВАЯ МАРКА (IPLS)-2014» Организатор: Reed Exhibitions
25–27 февраля, пав. 3, зал 18 20-я международная специализированная выставка канцелярских и офисных товаров «СКРЕПКА ЭКСПО. ВЕСНА» Организатор: «Скрепка Экспо Проект»	
25–27 февраля, пав. 1, зал 1 7-я международная специализированная выставка композитных материалов, технологий производства композитов, оборудования и изделий из композиционных материалов «КОМПОЗИТ-ЭКСПО» 6-я международная специализированная выставка полиуретановых материалов, технологий и оборудования для производства полиуретанов «ПОЛИУРЕТАНЭКС» 2-й международный форум по материаловедению «ИННОВАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ» (ИМТЕХ) 2-я международная специализированная выставка легких инженерных конструкций RUSLITE Пав. 1, зал 4 2-я международная специализированная выставка «КЛЕИ И ГЕРМЕТИКИ» Организатор: «Мир-Экспо»	
27 февраля – 1 марта, пав. 3, залы 12, 13 13-я международная выставка для профессионалов индустрии красоты KOSMETIK EXPO 9-я международная выставка ногтевой индустрии NAILEXPO Организатор: KOSMETIK international	

Календарь выставок

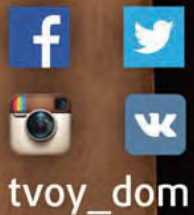
АПРЕЛЬ	ИЮНЬ
1–3 апреля, пав. 3, зал 14 7-й международный медико-фармацевтический форум/выставка «ИНДУСТРИЯ ЗДОРОВЬЯ. ФАРМАЦИЯ И ФАРМАКОЛОГИЯ» Международная специализированная выставка «МЕДИЦИНСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ» (MedTek Moscow) Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»	3–6 июня, пав. 2, залы 5, 6, 7, 8 Международный водный форум «ЭКВАТЭК-2014 (ВОДА: ЭКОЛОГИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ)» 9-я международная выставка «СИТИПАЙП (ТРУБОПРОВОДНЫЕ СИСТЕМЫ КОММУНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: СТРОИТЕЛЬСТВО, ДИАГНОСТИКА, РЕМОНТ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ)» Выставка и конференция по бестраншейным технологиям «NO-DIG МОСКВА-2014» Международная выставка «БВ-ШОУ (БУТИЛИРОВАНИЕ И БУТИЛИРОВАННЫЕ ВОДЫ)-2014» Организатор: «СИБИКО Интернэшнл»
1–4 апреля, пав. 2, зал 9 Международная специализированная выставка ландшафтной архитектуры, садового строительства, благоустройства, дизайна открытых пространств и товаров для сада и садоводства GARDEN BUILD Организаторы: МВЦ «Крокус Экспо», «ГринЭкспо»	3–7 июня, пав. 1, 3, залы 1, 2, 3, 4, 13, 14, 15 15-я международная специализированная выставка «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ» Организатор: «МЕДИА ГЛОБ»
1–4 апреля, пав. 1, 2, залы 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 Международная строительно-интерьерная выставка VATIMAT RUSSIA-2014 Организаторы: «МЕДИА ГЛОБ», МВЦ «Крокус Экспо»	9–12 июня, пав. 3, зал 18 Международная специализированная выставка обуви, сумок и аксессуаров «МОСШУЗ-2014» Организатор: «МосШуз»
1–4 апреля, пав. 3, зал 15 Специализированная выставка закрытого типа (вход только по приглашениям) METRO EXPO-2014 Организатор: «МЕТРО Кэш энд Керри»	16–19 июня, пав. 3, залы 13, 14, 15 МИРОВАЯ НЕФТЯНАЯ ВЫСТАВКА В РАМКАХ 21-го МИРОВОГО НЕФТЯНОГО КОНГРЕССА Организатор: Российский национальный комитет Мирового нефтяного совета (РНК МНС)
9–10 апреля, пав. 1, зал 1 2-я Конвенция российских автомобильных дилеров Организаторы: Ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД)	17–19 июня, пав. 2, зал 8 9-я международная специализированная выставка «ROSMOULD / ФОРМЫ. ПРЕСС-ФОРМЫ. ШТАМПЫ» 5-я международная специализированная выставка сырья, оборудования и технологий для производства изделий из пластмасс «РОСПЛАСТ. ПЛАСТМАССЫ. ОБОРУДОВАНИЕ. ИЗДЕЛИЯ» Организатор: ЭМГ
9–11 апреля, пав. 3, зал 14 18-я международная выставка и конференция «MININGWORLD RUSSIA – ГОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ДОБЫЧА И ОБОГАЩЕНИЕ РУД И МИНЕРАЛОВ» Организаторы: «Примэкспо», ITE	17–20 июня, пав. 1, залы 1, 2, 3, 4 19-я международная выставка упаковочной индустрии ROSUPACK Организатор: МВК
10–13 апреля, пав. 2, залы 5, 7, 8 Международная выставка потребительской электроники CONSUMER ELECTRONICS & PHOTO EXPO-2014 Организатор: «Мидэкспо – выставки и ярмарки»	19–21 июня, пав. 2, зал 7 Международная специализированная выставка «СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ (NEWTEK MOSCOW)» Пав. 2, зал 6 Международная специализированная выставка «ДОМ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ (НОМТЕК MOSCOW)» Организаторы: Universal Expo Group, МВЦ «Крокус Экспо»
11–13 апреля, пав. 1, зал 4 5-я международная выставка MOSCOW HOBBY EXPO Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»	АВГУСТ
15–17 апреля, пав. 1, залы 1, 2, 3 17-я международная специализированная выставка электронных компонентов и комплектующих «ЭКСПОЭЛЕКТРОНИКА» 12-я международная выставка технологического оборудования и материалов для производства изделий электронной и электротехнической промышленности «ЭЛЕКТРОНТЕХЭКСПО» Организаторы: «Примэкспо», ITE	27 августа – 7 сентября, пав. 2, 3, залы 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН-2014 Организаторы: МВЦ «Крокус Экспо», НП «Объединение автопроизводителей России»
17–19 апреля, пав. 3, залы 13, 14 Выставка профессиональной косметики и оборудования для салонов красоты INTERCHARM professional-2014 Организатор: Reed Exhibitions	28–31 августа, пав. 1, залы 1, 2, 3, 4 10-я международная выставка автомобильной индустрии «ИНТЕРАВТО» Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»
18–20 апреля, пав. 3, зал 15 6-я международная специализированная выставка «МОСКОВСКОЕ ТЮНИНГ ШОУ» Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»	СЕНТЯБРЬ
21–24 апреля, пав. 2, залы 7, 8 35-й московский международный стоматологический форум и выставка «ДЕНТАЛ САЛОН» Организатор: ДЕ-5.	9–12 сентября, пав. 3, залы 17, 18 Международная специализированная выставка обуви, сумок и аксессуаров «МОСШУЗ-2014» Организатор: «МосШуз»
22–25 апреля, пав. 1, залы 1, 2, 3, 4 19-я международная выставка и конференция по транспорту и логистике «ТРАНСРОССИЯ» Организатор: ITE	15–17 сентября, пав. 3, зал 15 15-я международная специализированная выставка «ОЧКОВАЯ ОПТИКА» Организатор: МВЦ «Крокус Экспо»
23–25 апреля, пав. 3, залы 12 Всероссийский форум-выставка «ГОСЗАКАЗ-2014» Организатор: «Инконнект»	15–18 сентября, пав. 3, зал 13 Международная выставка нижнего белья, пляжной моды и чулочных изделий LINGERIE-EXPO. ОСЕНЬ-2014 Организатор: МВК
МАЙ	15–18 сентября, пав. 2, залы 10, 11 Международная специализированная выставка хозяйственных товаров, посуды и товаров для дома HOUSEHOLD EXPO-2014 Организатор: «МОККА Экспо Групп»
20–22 мая, пав. 2, зал 8 Международная специализированная выставка «УНИВЕРСАМ (SUPERMARKET MOSCOW)» Международная специализированная выставка NOREBA MOSCOW Организаторы: Universal Expo Group, МВЦ «Крокус Экспо»	<i>В программе выставок возможны изменения и дополнения.</i>
20–24 мая, пав. 3, залы 13, 14, 15 «МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ МЕБЕЛЬНЫЙ САЛОН / MIFS / ROOMS MOSCOW-2014» Организаторы: «МЕДИА ГЛОБ», МВЦ «Крокус Экспо»	
22–24 мая, пав. 1, залы 3, 4 Международная выставка вертолетной индустрии HELIRUSSIA-2014 Организатор: «Русские вертолетные системы»	

ТВОЙ ДОМ

всё лучшее в нём

+7 (495) 727-17-17
tvoydom-news.ru

Узнавайте об акциях
и новостях первыми!



tvoy_dom

Достойные решения для Вашего дома

МЕБЕЛЬ | САНТЕХНИКА | СВЕТ | ПРЕДМЕТЫ ДЕКОРА | ОРАНЖЕРЕЯ

Широкий выбор товаров онлайн!
Интернет-магазин www.tvoydom.ru



QUEEN CLASSIC

4 февраля вт 20:00

билеты 1 500 — 10 000 р

12+



LET IT BE

5-6 февраля ср- 20:00

билеты 1 200 — 14 500 р

6+



КОНЦЕРТ АНСАМБЛЯ ИМЕНИ ИГОРЯ МОИСЕЕВА

10 февраля пн 20:00

билеты 1 000 — 3 500 р

6+



GAROU

11 февраля вт 20:00

билеты 1 500 — 25 000 р

6+

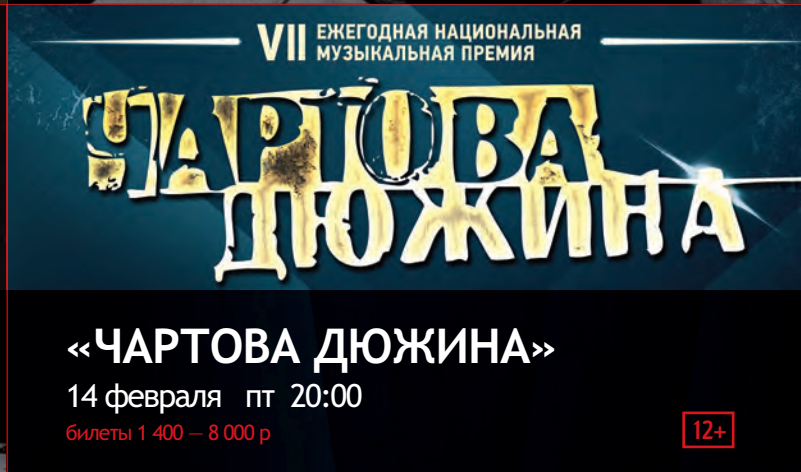


NAZARETH FOREVER TOUR

13 февраля чт 20:00

билеты 1 500 — 12 000 р

12+

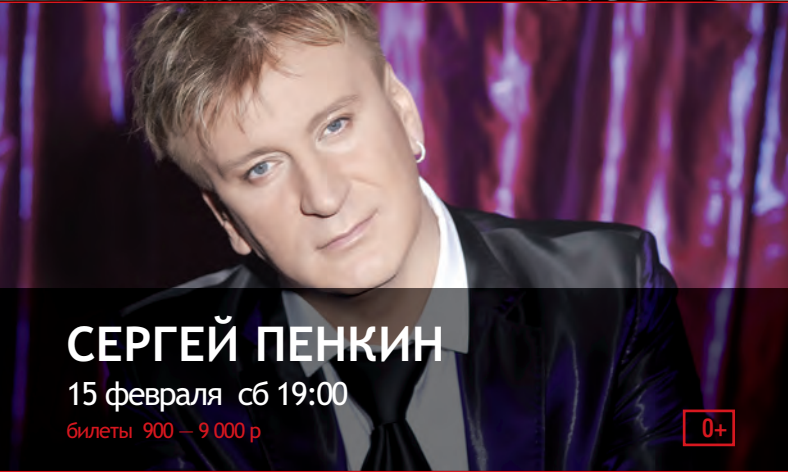


«ЧАРТОВА ДЮЖИНА»

14 февраля пт 20:00

билеты 1 400 — 8 000 р

12+



СЕРГЕЙ ПЕНКИН

15 февраля сб 19:00

билеты 900 — 9 000 р

0+



SARAH BRIGHTMAN

16 февраля вс 20:00

билеты 1 500 — 16 000 р

12+

SARAH BRIGHTMAN