



БАНК  
РАЗВИТИЯ

ОБЗОР ПРЕССЫ

17 апреля 2015 г.

ПРЕСС-СЛУЖБА  
МОСКВА-2015

**СОДЕРЖАНИЕ:**

<b>ВНЕШЭКОНОМБАНК</b> .....	<b>3</b>
МЕМОРАНДУМА О ПОДДЕРЖКЕ ЭКСПОРТА ИЗ ЕАЭС ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДПИСАТЬ В МОСКВЕ В МАЕ - МИНИСТР ЕЭК.....	3
БАНКИ РАЗВИТИЯ БЕЛАРУСИ, РОССИИ И КАЗАХСТАНА ПОДПИСАЛИ ПРОЕКТ МЕМОРАНДУМА О СОТРУДНИЧЕСТВЕ .....	4
В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬ ЭКСПОРТЕРОВ.....	5
КАК В ЕАЭС БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬ ЭКСПОРТЕРОВ .....	6
VNESCHECONOMBANK, LA BANQUE POUR DEVELOPMENT .....	7
АФРОКОМ КАК ПЛОЩАДКА ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ АКТУАЛЬНЫХ ВОПРОСОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА В СТРАНАХ АФРИКИ .....	8
<b>ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ</b> .....	<b>10</b>
ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ВЛАДИМИРОМ ПУТИНЫМ.....	10
ВНИМАНИЕ ПУТИНА К ПРОБЛЕМЕ КРЕДИТОВАНИЯ МАЛОГО БИЗНЕСА УЛУЧШИТ СИТУАЦИЮ - ВИЦЕ- СПИКЕР СФ .....	12
ЦБ УСТАНОВИЛ МИНИМАЛЬНЫЕ СТАВКИ АУКЦИОНОВ ПОД ЗАЛОГ ВАЛЮТНЫХ КРЕДИТОВ .....	13
КИЕВ УГРОЖАЕТ КРЕДИТОРАМ ОБЪЯВЛЕНИЕМ ДЕФОЛТА .....	14
МИНЭКОНОМИКИ: ПРАВИТЕЛЬСТВО ГРЕЦИИ СОЗДАСТ НАЦИОНАЛЬНЫЙ БАНК РАЗВИТИЯ .....	16
<b>БИЗНЕС</b> .....	<b>17</b>
МЕДВЕДЕВ ВЫДВИНУЛ КАНДИДАТОВ ОТ ГОСУДАРСТВА В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РОСНАНО.....	17
ОАК ПОТРАТИТ БЮДЖЕТНЫЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ НА ОПЛАТУ ДОЛГОВ ГСС .....	18
НА КРЫЛО! .....	20
ГСС НАРУШИЛО КОВЕНАНТЫ ПО КРЕДИТАМ.....	25
ПРИВЛЕЧЬ ВАГОН ИНВЕСТИЦИЙ .....	27
АКЦИОНЕРЫ "РОСТЕЛЕКОМА" СОБЕРУТСЯ НА ГОДОВОЕ СОБРАНИЕ 15 ИЮНЯ.....	29
НА ДОРОГАХ СЭКОНОМЯТ 5 ТРИЛЛИОНОВ.....	30

# ВНЕШЭКОНОМБАНК

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), Москва, 16 апреля 2015 14:22

## МЕМОРАНДУМА О ПОДДЕРЖКЕ ЭКСПОРТА ИЗ ЕАЭС ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДПИСАТЬ В МОСКВЕ В МАЕ - МИНИСТР ЕЭК

Автор: Корр. Тасс Юрий Шамшур

МИНСК, 16 апреля. /Корр. ТАСС Юрий Шамшур/. Меморандум о сотрудничестве финансовых институтов развития государств-членов Евразийского экономического союза /ЕАЭС/ по поддержке экспорта парафирован сегодня в Минске. Документ планируется подписать в Москве в мае 2015 года в присутствии главы государств ЕАЭС. Об этом сообщил сегодня журналистам министр по торговле Евразийской экономической комиссии /ЕЭК/ Андрей Слепнев.

"Мы ориентируемся, что документ будет подписан на встрече президентов в мае в Москве", - отметил представитель ЕЭК.

По словам Слепнева, меморандум предполагает "за счет объединения ресурсов банков развития предоставить большой кредитный ресурс экспортерам, в первую очередь, экспортерам кооперационной продукции".

Глава "Внешэкономбанка" /Россия/ Владимир Дмитриев заявил, что меморандум позволит объединить "национальные усилия по максимальной поддержке предприятий за счет инструментов, который есть в наших странах".

"Речь идет о поддержке экспорта как между нашими странами, так и в третьи страны", - отметил глава Банка развития Казахстана Болат Жамишев.

Вместе с тем глава Банка развития Белоруссии Сергей Румас заявил, что парафированный сегодня меморандум предполагает создание совета глава банков развития. "Мы считаем, что это станет площадкой, которая позволит донести до наших предприятий-экспортеров новые возможности для экспорта", - заключил он.

Как ранее сообщал ТАСС, в марте министр ЕЭК по торговле Андрей Слепнев сообщил, что подготовлен проект меморандума о страховой поддержке экспорта продукции, произведенной в странах Евразийского экономического союза /ЕАЭС/.

Механизм поддержки экспорта является распространенным инструментом для продвижения товаров на международных рынках, поскольку поставки гарантированы государственными агентствами. В России есть ЭКСАР /Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций, дочерняя компания Внешэкономбанка/, в Белоруссии - "Белэксимгарант", в Казахстане - Национальное агентство по экспорту и инвестициям Kaznex Invest.

В ЕАЭС входят Белоруссия, Казахстан, Россия и Армения. В мае к союзу присоединиться Киргизия.

ТК ОНТ (ont.by), Минск, 16 апреля 2015 21:16

## **БАНКИ РАЗВИТИЯ БЕЛАРУСИ, РОССИИ И КАЗАХСТАНА ПОДПИСАЛИ ПРОЕКТ МЕМОРАНДУМА О СОТРУДНИЧЕСТВЕ**

Совместные меры в поддержку национальных экспортеров разработают Банки развития Беларуси, России и Казахстана. В Минске стороны подписали проект меморандума о сотрудничестве.

В каждой из стран своя система поддержки национальных экспортеров - льготное кредитование, лизинг, отсрочка по налогам. Вместе с тем, с начала года, когда заработал Евразийский экономический союз, для защиты интересов производителей и развития промышленной кооперации и инвестиций необходимы единые подходы. До сих пор у партнеров возникают разногласия и барьеры во внешнеэкономической деятельности.

Сергей Румас, председатель правления Банка развития Беларуси: "Для нас очень актуально, что в нашем машиностроении очень велика доля российских комплектующих. И поставляя, расширяя экспорт белорусской продукции, мы косвенно поддерживаем и российские предприятия, которые производят эти комплектующие, поэтому наша задача - разработать совместные механизмы, помочь предприятиям простимулировать поставку продукции на экспорт".

Владимир Дмитриев, председатель "Внешэкономбанка" (Россия): "Конечно, те специальные условия, которые в рамках национальных экономик задействованы для поддержки промышленного комплекса в полной мере, должны найти отражение в рамках Евразийского экономического союза. То, что мы сегодня подписали, предполагает объединить наши национальные усилия, чтобы оказывать максимальную поддержку предприятиям за счет тех инструментов, которые в каждой из наших стран существует".

Окончательный вариант документа главы государств Евразийского экономического союза подпишут уже в мае.

[http://ont.by/news/our\\_news/banki-razvitiya-belarysi-rossii-i-kazahstana-podpisali-proekt-memoranduma-o](http://ont.by/news/our_news/banki-razvitiya-belarysi-rossii-i-kazahstana-podpisali-proekt-memoranduma-o)

Столичное телевидение (ctv.by), Минск, 16 апреля 2015 16:48

## **В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬ ЭКСПОРТЕРОВ**

Новости Беларуси. В Евразийском экономическом союзе будут поддерживать экспортеров. 16 апреля в Минске представители Беларуси, России и Казахстана договорились о необходимости разработать совместные меры, стимулирующие производителей продавать товаров больше за границы Евразийского экономического союза.

В ходе встречи стороны не только обменялись опытом в поддержке экспорта. Разговор шел о выработке конкретных мер продвижения продукции, произведенной в государствах ЕАЭС, в том числе на кооперационной основе. О расширении возможностей инвестиционного и торгово-экономического сотрудничества.

Сергей Румас, председатель правления открытого акционерного общества "Банк развития Республики Беларусь":

Для Республики Беларусь, например, очень актуально, что в нашей продукции машиностроения очень велика доля российских комплектующих. И, поставляя, расширяя экспорт белорусской продукции, мы косвенно поддерживаем и российские предприятия, которые производят эти комплектующие. Поэтому наша задача сегодня будет разработать такие совместные механизмы, которые могли бы помочь предприятиям простимулировать поставку продукции на экспорт.

Кооперация финансовых структур стран ЕАЭС станет только одним из механизмов поддержки экспорта.

Работа по улучшению условий выхода бизнесменов Беларуси, России и Казахстана на внешние рынки ведется планомерно. Так, например, находящееся в завершающей стадии создание зоны свободной торговли с Вьетнамом позволит бизнесменам ЕАЭС выйти не только на вьетнамский рынок, но и на рынок Юго-Восточной Азии в целом, сообщили в программе Новости "24 часа" на СТБ.

**Владимир Дмитриев, председатель государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности" (Россия):**

То, что мы сегодня подписали, предполагает объединить наши национальные усилия для того, чтобы оказывать максимальную поддержку предприятиям за счет тех инструментов, которые в каждой из наших стран существуют. В данном случае Банки развития и их дочерние структуры. Специальные условия, которые в рамках национальных экономик задействованы для поддержки промышленного экспорта, в полной мере должны найти отражение в рамках Евразийского экономического союза.

Встреча представителей Беларуси, России и Казахстана

Бизнес лидер (profi-forex.by), Минск, 16 апреля 2015 16:36

## КАК В ЕАЭС БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬ ЭКСПОРТЕРОВ

Автор: Светлана Пономарева

Глава правления Банка развития Беларуси Сергей Румас убежден в необходимости унификации мер поддержки, оказываемых предприятиям-экспортерам, в Евразийском экономическом союзе. Сегодня после парафирования меморандума о сотрудничестве финансовых институтов развития в ЕАЭС он сообщил журналистам, что условия такой поддержки в настоящее время имеют национальный характер, а это не соответствует задачам, обозначенным при образовании союза. В то же время Владимир Дмитриев, возглавляющий госкорпорацию "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" пояснил, что каждое государство имеет свою систему поддержки национальных экспортеров, в которой задействованы банковские структуры. Согласно документу, который сегодня был парафирован сторонами, предполагает объединение национальных усилий для оказания максимальной поддержки предприятиям за счет инструментов, имеющихся в каждой стране. Он подчеркнул, что в Евразийском экономическом союзе должны найти свое отражение все специальные условия, существующие в национальных экономиках для поддержки промышленного экспорта.

В свою очередь глава правления Банка развития Казахстана Болат Жамишев напомнил, что в расширении экспорта в ЕАЭС существуют не только вопросы финансирования, но и пробелы во взаимодействии и информационном обеспечении, а также барьеры во внешнеэкономической деятельности.

<http://www.profi-forex.by/news/entry5000027958.html>

## Vnecheconombank, la Banque pour le Développement et les Affaires Économiques Extérieures



LA BANQUE A PARTICIPÉ AU FINANCEMENT DE LA LIVRAISON D'AVIONS SUKHOI SUPERJET 100 DE LA COMPAGNIE MEXICAINE INTERJET

**Le Président :**  
**Vladimir Dmitriev**



Vladimir Dmitriev est docteur en sciences économiques et membre de l'Académie russe des sciences naturelles. Il a travaillé au Comité d'État du Conseil des ministres d'URSS pour les relations économiques extérieures, et au ministère des Affaires étrangères d'URSS, puis de la Fédération de Russie.

Il a été premier adjoint au Président, puis Président lui-même de la *Vnecheconombank*, la *Banque pour le développement et l'activité économique extérieure*.

### Vnecheconombank en bref

Vnecheconombank (VEB) est l'une des plus importantes banques de Russie, en activité depuis 90 ans. Depuis 2007 elle fonctionne en qualité de banque de développement et finance des projets onéreux d'infrastructure à long terme dans les secteurs non-primaires prioritaires de l'économie russe.

### L'activité de l'entreprise

Dans ses priorités sectorielles d'investissement la Vnecheconombank a notamment choisi l'aéronautique, la construction navale, le génie mécanique,

l'industrie nucléaire, l'électronique, l'agroalimentaire, les communications ou encore le secteur pharmaceutique.

Dans le cadre de cette activité, Vnecheconombank propose des crédits à l'exportation à long et à moyen termes pour les acheteurs de la production russe et les banques étrangères les créditant. Elle assure ces opérations à travers sa filiale Exiar, l'Agence pour l'assurance des crédits d'exportation et d'investissement.

Le projet de financement de livraison d'avions de ligne russe *Sukhoi Superjet 100* est un brillant exemple de l'activité de Vnecheconombank. La banque a

participé au financement des appareils aux côtés de banques étrangères française, allemande et italienne : Natixis, Deutsche Bank, Intesa San Paolo.

En 2014, le magazine *Global Transport Finance* a donc attribué à la Vnecheconombank les prix d'*Innovateur dans le financement aéronautique* et de la *Transaction aéronautique dans la région Amérique latine*.

■ *Propos recueillis par Dina Nedoloujko*



### Vnecheconombank

9, Akademika Sakharova  
107996 Moscou, Russie  
Tél: +7 (495) 721-18-63  
Fax: +7 (495) 721-92-91

### Représentation en France :

24, Rue Tronchet  
75008 Paris, France  
Tél: +33 140 07 19 76  
Fax: +33 140 07 07 18

Торгово-Промышленная палата РФ (tprpf.ru), Москва, 16 апреля 2015 20:21

## **АФРОКОМ КАК ПЛОЩАДКА ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ АКТУАЛЬНЫХ ВОПРОСОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА В СТРАНАХ АФРИКИ**

Во **Внешэкономбанке** состоялось ежегодное заседание Координационного комитета по экономическому сотрудничеству со странами Африки к югу от Сахары (АфроКом).

Открыл и вел мероприятие первый заместитель председателя **Внешэкономбанка** Петр Фрадков, отметивший возрастающую роль АфроКома как площадки для обсуждения актуальных вопросов деятельности российского бизнеса в странах Африки.

С приветственным словом к участникам обратился вице-президент ТПП России Георгий Петров. Он отметил, что в связи со сложившейся геополитической ситуацией в мире и экономическим положением в России российскому бизнесу приходится искать новые рынки сбыта. В этой связи особый интерес представляет африканский континент, который сегодня является одним из динамично развивающихся регионов мира с ежегодным ростом ВВП - 5%. Кроме того, возможности для реализации проектов в Африке открываются в связи с присоединением ЮАР к БРИКС.

Вместе с тем, отметил Георгий Петров, товарооборот России со странами Африки к югу от Сахары составляет всего лишь 3,2 млрд долл. США, в то время как у ЕС - 340 млрд евро, а Китая - более 200 млрд долл. США.

Он напомнил, что идея создания АфроКома состоит в том, чтоб объединить усилия российского бизнеса на африканском направлении в рамках одной структуры. Учитывая, что без государственной поддержки несырьевой экспорт в страны Африки практически невозможен, возрастает роль **Внешэкономбанка**, Российского агентства по страхованию экспортных кредитов и инвестиций, Росэксимбанка.

Руководитель Управления содействия международному развитию Россотрудничества Елена Яценко в своем выступлении сообщила, что с мая 2013 года ее ведомство уполномочено оказывать содействие международному развитию (СМР) на двусторонней основе. На сегодняшний день общая помощь России зарубежным странам составляет около 713 млн долл. США (США и Китая более 9 млрд долл. США). При этом около 10% приходится на страны Африки. Елена Яценко также подчеркнула, что Россия занимает восьмое место по списанию долгов африканским странам (20 млрд долл. США). В этой связи она призвала российской бизнес к активному участию в программах СМР. Важным аспектом является также подключение предпринимателей к подготовке кадров для будущих проектов в Африке, учитывая, что квоты африканским странам для обучения в российских вузах увеличены до 5 тысяч человек.

Директор Департамента финансирования экспорта **Внешэкономбанка** Даниил Алгульян проинформировал, что интерес российского бизнеса к африканскому рынку можно условно разделить по географическому признаку на три сектора - южный (ЮАР, Намибия, Ботсвана, Мозамбик, Замбия), западный (от Анголы до Нигера) и северо-восточный (Эфиопия и соседние страны). Несмотря на слабую кредитоспособность, наблюдаются незначительные объемы закупок и со стороны африканских стран. В основном благодаря существующим инструментам кредитования и субсидирования иностранных покупателей, а также предоставления гарантий экспорта это направление имеет возможности для дальнейшего развития.

Генеральный директор АО "ЭКСАР" Алексей Тюпанов поделился уже имеющимся опытом работы в Африке, в частности, в области реализации проектов в области энергетики и нефтепереработки в Мозамбике и Руанде. Он также проинформировал о наличии у АО "ЭКСАР" соглашения о сотрудничестве с аналогичными структурами стран БРИКС, а также Африканским агентством торговли и страхования (АТИ), которые позволяют снизить риски более крупных проектов.

Председатель Правления АО "Росэксимбанк" Дмитрий Голованов отметил, что к основным проблемам работы на африканском направлении следует отнести отказы африканцев от операций с рублем и банковского сотрудничества в силу действия антироссийских санкций, а

также конкуренция со стороны Китая и Японии, предоставляющих более низкие ставки кредитования. Как один из вариантов выхода на рынок региона Дмитрий Голованов предложил организовать кооперацию российских и африканских компаний с использованием национальных институтов поддержки экспорта для реализации поставок в третьи страны. В качестве отправных точек для экспансии на рынки соседних стран можно было бы рассмотреть Анголу, Нигерию и ЮАР.

Своими идеями по продвижению интересов российского бизнеса в Африке поделились представители Института Африки РАН, АО "Газпромбанк", АО "ВО "Технопромэкспорт", АО "Банк ВТБ".

В заключительной части состоялось обсуждение организационных вопросов деятельности АфроКома, в частности, были утверждены план работы до конца 2015 года и изменения в составе руководящих органов.

# ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

Официальный сайт Президента России (kremlin.ru), Москва, 16 апреля 2015 12:57

## ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ВЛАДИМИРОМ ПУТИНЫМ

В прямом эфире телеканалов "Первый", "Россия 1", "Россия 24", радиостанций "Маяк", "Вести FM" и "Радио России" вышла специальная программа "Прямая линия с Владимиром Путиным". За время телеэфира глава государства ответил на 74 вопроса. Продолжительность программы составила 3 часа 57 минут. Всего в рамках программы поступило около трех миллионов вопросов.

\* \* \*

М.Ситтель: Владимир Владимирович, к внешней политике еще вернемся. Я немножечко уведу [разговор] все таки опять в глубь России. Вот люди, очень много вопросов, жалуются на высокие ставки по кредитам. Два письма.

Свердловская область, Ким Лариса: "С апреля 2015 года Сбербанк России поднял ставки по ранее выданным кредитам для малого бизнеса на три процента, несмотря на снижение ставок ЦБ. Новые кредиты предлагают под 23-25 процентов. Можно ли повлиять на политику Сбербанка в отношении финансирования малых предприятий?"

И следом еще один вопрос. Иркутск, Ермаченко Сергей: "Когда кредиты в России станут доступнее и разумнее? 35-55 процентов сейчас просто убивают желание и возможность развивать свое дело".

В.Путин: Что касается малого и среднего предпринимательства, то здесь существуют целые программы поддержки. Я сейчас не буду все это воспроизводить. Думаю, что те люди, которые занимаются малым и средним предпринимательством, должны знать, это все в открытом доступе есть, в интернете, через соответствующие объединения предпринимателей можно получить информацию.

Всегда, так же, как в области сельского хозяйства, по направлениям малого и среднего бизнеса там ресурсов как бы недостаточно. И на самом деле это правильно, что люди хотят большего, потому что вклад малого и среднего предпринимательства в общий ВВП страны у нас значительно ниже, чем в развитых экономиках.

Эту ситуацию, безусловно, нужно исправлять. Одно из генеральных направлений - при крупных наших компаниях создать целую гроздь, сеть малых предприятий, которые бы обеспечивали интересы крупных компаний. Это еще дело будущего, но уже сегодня мы выделяем квоты для малого и среднего бизнеса при реализации государственных и муниципальных закупок. Для начинающих предпринимателей мы говорим о необходимости, и уже принято решение, налоговых каникул на два года. Особенно это касается, кстати, предпринимателей, которые работают на селе, потому что там еще дополнительные льготы есть по линии государственного гарантийного агентства. Центральный банк Российской Федерации сохранил фондирование для коммерческих банков под ставку 6,5 процента. Правда, это делается только пока через один банк - "дочку" ВЭБа. Мне Председатель Центрального банка буквально на днях говорил, что они в ближайшее время будут расширять сеть банков, через которые они намерены эти операции производить. Если банк предоставляет договоры о кредитах для малого и среднего

предпринимательства, то получает от ЦБ фондирование под 6,5 процента, соответственно, конечный процент для заемщика будет меньше, чем на рынке.

Но то, что Вы сказали, - конечно, запредельные вещи. Разумеется, здесь тоже нужно посмотреть, что это за клиент банка. Если нет никакого обеспечения, если нет никакой кредитной истории, то тогда банк, конечно, эту ставку увеличивает. Но 35, 55 процентов - вообще какая-то нереальная цифра. Главным акционером Сбербанка является как раз Центральный банк Российской Федерации - Банк России, я обязательно Эльвиру Набиуллину попрошу посмотреть на то, что там происходит конкретно. Вы оставьте мне эту информацию.

М.Ситтель: 35, 55 - это не Сбербанк.

В.Путин: И предыдущая тоже, что там было?

М.Ситтель: 23-25 - Сбербанк.

В.Путин: 23-25 - может быть, это до снижения ключевой ставки? Но надо все равно разобраться, дайте мне, пожалуйста, потом это, ладно?

М.Ситтель: Хорошо, дадим в конце программы.

Самое время, может быть, и вопросы про госслужбу Вам задать, потому что их на самом деле много. Видимо, во времена турбулентности люди возлагают на госслужбу особые чаяния, поэтому спрашивают очень много: "В какой степени Вы оцениваете, насколько профессиональна госслужба?", "Не время ли вернуть профессионалов на госслужбу?", "Может быть, поставить на Центральный банк профессионального банкира?". Вот вопросы вокруг и около.

В.Путин: Что значит "вернуть профессионалов на госслужбу"? Профессионалы должны быть всегда на госслужбе. Если они оттуда выпадают, это печальное событие. Нам действительно не хватает профессионалов. Кстати говоря, мы стараемся и уровень заработной платы держать соответствующий, для того чтобы с рынка труда получить на госслужбу людей, наиболее подготовленных и соответствующих тому месту, которое они должны занимать. И лучше всегда иметь, повторяю, профессионалов на госслужбе, с тем чтобы не доводить до кризисов. А если уж кризис наступил по объективным обстоятельствам, чтобы выходить из него не с потерями, а с приобретениями.

Что касается Центрального банка, то у меня нет больших претензий к его работе. Кстати говоря, что значит "вернуть банкира на руководство Центральным банком"? Центральный банк - это не просто коммерческий банк, это вообще не коммерческий банк, это наш главный регулятор валютно-денежной и кредитной сферы. А сейчас еще его и бо льшими полномочиями нагрузили. Поэтому здесь нужен, конечно, человек, который разбирается в тонкостях работы и функционировании банковской системы, но и здесь нужен специалист с особыми знаниями, прежде всего экономического характера. И можно, конечно, покритиковать - здесь же скрытая критика Центрального банка, - можно покритиковать Центральный банк за то, что он несколько затянул с принятием решения по увеличению ключевой ставки. А если бы сделал это пораньше, может быть, не нужно было бы загонять ее под 17 процентов. Но в целом, я хочу подчеркнуть, все без исключения эксперты - и наши, и зарубежные - считают, что Центральный банк действует весьма профессионально, эффективно и добивается необходимых результатов.

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), Москва, 16 апреля 2015 18:35

## **ВНИМАНИЕ ПУТИНА К ПРОБЛЕМЕ КРЕДИТОВАНИЯ МАЛОГО БИЗНЕСА УЛУЧШИТ СИТУАЦИЮ - ВИЦЕ-СПИКЕР СФ**

Автор: Тасс

МОСКВА, 16 апреля. /ТАСС/. Внимание главы государства к вопросам кредитования малого бизнеса должно улучшить ситуацию в этой сфере. Такое мнение высказал сегодня заместитель председателя комитета Совета Федерации по экономической политике Валерий Васильев, комментируя "Прямую линию" с президентом РФ Владимиром Путиным.

"Ситуация с кредитными деньгами, к сожалению, плачевная. Важно, что президент это отметил. Уверен: теперь решение вопроса сдвинется с мертвой точки", - заявил сенатор.

Он также отметил, что малый бизнес является одним из важных источников средств пополнения государственной казны. "Сектора экономики, в которых превалирует малый и средний бизнес, показывают определенную динамику даже во время кризиса, поэтому необходимо сделать так, чтобы кредитная нагрузка не убила все начинания по возрождению предпринимательства в России", - заключил законодатель.

Сегодня в ходе "Прямой линии" президент РФ Владимир Путин сообщил, что Центральный банк в ближайшее время расширит сеть банков, через которые будет осуществлять фондирование малого и среднего бизнеса. "Центральный банк РФ производит фондирование и сохранил фондирование для коммерческих банков под ставку 6,5 проц /для кредитования малого и среднего бизнеса/. Правда, это делается через один банк ВЭБа. Председатель Центрального банка буквально на днях говорила, что они в ближайшее время расширят сеть банков, через которую они эти операции намерены производить", - сказал он. По словам главы государства, если ЦБ производит фондирование по ставке 6,5 проц, то кредиты для малого бизнеса будут дешевле рыночных. Путин подчеркнул, что необходимо обратить внимание на ставки по кредитам, по которым средства предоставляются малому и среднему бизнесу, чтобы они "не были запредельными".

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), Москва, 16 апреля 2015 19:05

## **ЦБ УСТАНОВИЛ МИНИМАЛЬНЫЕ СТАВКИ АУКЦИОНОВ ПОД ЗАЛОГ ВАЛЮТНЫХ КРЕДИТОВ**

МОСКВА, 16 апр - РИА Новости/Прайм. Банк России установил минимальные процентные ставки на аукционах по предоставлению банкам кредитов в долларах под залог валютных кредитов: ставка на аукционе на 28 дней составит 1,9306%, на 365 дней - 2,6914% годовых, говорится в пресс-релизе регулятора.

В пятницу Банк России проведет два аукциона по кредитованию банков в долларах под залог валютных кредитов с суммарным лимитом 2 миллиарда долларов. Максимальный объем средств, который ЦБ предложит банкам на годовом аукционе, составит 1 миллиард долларов, такой же лимит установлен на аукционе на 28 дней.

Минимальные ставки установлены в соответствии с уровнем LIBOR в долларах на сопоставимые сроки, действующие на ближайшую к аукционам дату, плюс 1,75 процентного пункта для месячного аукциона и 2 процентных пункта - для годового аукциона.

В конце декабря Банк России ввел новый инструмент - кредиты в иностранной валюте, обеспеченные залогом прав требования по кредитам в иностранной валюте. Тогда сообщалось, что указанные операции будут действовать до 1 января 2018 года. В залог по данным операциям принимаются права требования по кредитам в долларах, предоставленным крупным российским компаниям-экспортерам.

В аукционах ЦБ по валютному кредитованию могут принимать участие банки, имевшие по состоянию на 1 декабря 2014 года капитал не менее 100 миллиардов рублей, а также ВЭБ.

ЦБ ранее указывал, что введение нового инструмента направлено на расширение возможностей кредитных организаций по управлению собственной валютной ликвидностью, а также по рефинансированию внешних кредитов российских компаний-экспортеров, подлежащих погашению в ближайшее время, в условиях ограниченного доступа на международные рынки капитала.

# НЕЗАВИСИМАЯ

Независимая газета, Москва, 17 апреля 2015

## КИЕВ УГРОЖАЕТ КРЕДИТОРАМ ОБЪЯВЛЕНИЕМ ДЕФОЛТА

Автор: Анастасия Башкатова

Даже реструктуризация долгов не вернет Украине валютную стабильность

Если кредиторы Украины не поспешат со списанием долгов, то они потеряют свои средства, потому что Киев будет вынужден объявить дефолт. Об этом заявила вчера глава украинского Минфина Наталья Яресько. Многие посчитали это шантажом кредиторов, которые ранее выступили против списания части украинского долга. Вчера же агентство Moody's объявило, что реструктуризация долга будет эквивалентна дефолту и она вряд ли улучшит финансовое положение страны.

Угроза дефолта стала для Киева козырем в рукаве. Раз кредиторы хотят вернуть свои средства хоть в каком-то виде, они должны как можно быстрее решить вопрос с реструктуризацией украинских долгов. Иначе Киев объявит дефолт. Об этом, как передает РИА Новости, сообщила в интервью Wall Street Journal глава Минфина Украины Наталья Яресько.

Если экономическая ситуация будет ухудшаться, то на украинское правительство усилится давление внутри страны с требованиями прекратить выплаты по долгам. "Кредиторам стоит это учитывать", - предупреждает Яресько.

Украина рассчитывает на реструктуризацию долгов на сумму около 15 млрд долл. В эту сумму входит и долг перед Россией: до конца этого года РФ должна была получить от Украины 3 млрд долл. в счет погашения евробондов. Переговоры с частными кредиторами начались еще в марте, но они, по словам Яресько, продвигаются слишком медленно. "Мы не движемся вперед в наших обсуждениях так быстро, как я рассчитывала", - поясняет она.

Киев хотел бы урегулировать вопрос до лета этого года. Ведь в июне Украину посетит оценочная миссия МВФ, которая займется пересмотром своей программы помощи. Ранее Яресько уже объясняла агентству Bloomberg причины такой спешки: "Если Украина не завершит успешно переговоры до конца мая, к пересмотру программы МВФ на 17,5 млрд долл., страна может оказаться вне программы МВФ" (см. "НГ" от 13.04.15).

Ждут быстрого разрешения спорной ситуации и в самом МВФ. Во вторник первый замдиректора распорядителя МВФ Дэвид Липтон сказал, что крайне важно, чтобы Украина и ее кредиторы достигли соглашения о реструктуризации долгов до запланированного на июнь пересмотра программы МВФ.

При этом, как вчера заявила Яресько американскому телеканалу CNBC, долг перед Россией в Киеве считают именно коммерческим, а значит, он вполне может быть реструктуризирован на общих основаниях. "Мы считаем, что и к евробондам, купленным россиянами, надо подходить с позиций общего равенства. У страны нет оснований рассматривать их как что-либо иное, нежели долг того же типа, как у Лондонского клуба. Они не зарегистрировались в Парижском клубе суверенных кредиторов", - пояснила глава украинского Минфина.

Другими словами, долг перед Россией, в понимании Киева, равноценен долгу перед обычной коммерческой структурой. В Москве же считают иначе. Ранее замглавы Минфина РФ Сергей Сторчак уже говорил, что в программе реструктуризации, утвержденной МВФ, речь идет лишь о частных долгах, и обязательства Украины перед Россией в эту категорию не попадают (см. "НГ" от 24.03.15).

Однако и ожидаемая реструктуризация украинских долгов тоже будет эквивалентна дефолту - об этом, как передает ТАСС, сообщили вчера специалисты международного рейтингового агентства Moody's. Судя по всему, операция по отсрочке долговых выплат не поможет Киеву существенно

улучшить финансовое положение страны. Так, в Moody's ожидают, что в 2015 году госдолг Украины вырастет уже до 82% от ВВП с 70% ВВП, которые были в 2014 году.

По мнению аналитиков агентства, причинами нарастания долгового бремени станут еще один экономический спад, а также высокая инфляция, из-за которой будет сокращаться внутренний спрос. В МВФ ранее прогнозировали, что спад ВВП Украины составит в 2015 году 5,5%, а инфляция ускорится до 33,5%. Статистика Украины фиксирует серьезное падение розничной торговли: в первом квартале она сократилась почти на 24% по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

Среди факторов давления на бюджет Украины аналитики Moody's назвали "растущие затраты на финансирование военных действий на востоке". Более того, золотовалютные резервы Украины, даже несмотря на то, что они после помощи МВФ удвоились, по оценкам Moody's, лишь два месяца импорта, передает Интерфакс.

Российские эксперты обращают внимание, что Украина де-факто уже с прошлого года банкрот. "Если государство не может оплатить даже месячные поставки столь важного импортного ресурса, как газ, то уже это показывает, что в стране нет денег. Заявления о реструктуризации - тоже прямое подтверждение финансовой несостоятельности", - поясняет аналитик компании TeleTrade Александр Егоров.

Хотя эксперт полагает, что Украине все же не избежать возврата долгов - пусть и с большой рассрочкой. "Если руководство страны хочет восстановить доверие инвесторов, оно должно выплатить все долги. И касается это как российских долгов, так и кредитов МВФ и прочих структур", - говорит Егоров.

Несмотря на то что и в МВФ, и в Киеве ждут роста украинской экономики уже в 2016 году - на 2%, некоторые эксперты все же полагают, что раньше 2017 года экономического оживления в стране не случится. "Мы пока увидели не все негативные тенденции, связанные с гражданской войной, падением гривны, уменьшением международных резервов, увеличением госдолга по отношению к ВВП (он может вырасти до трехзначных значений)", - перечисляет аналитик инвестиционного холдинга "Финам" Антон Сороко.

Как показывает опыт Греции, ожидать быстрого эффекта от проведенных под эгидой МВФ реформ не стоит. "Скорее мы увидим консервацию проблем, с тем чтобы решить их потом, когда у страны будут более сильные драйверы экономического роста", - предполагает Антон Сороко. Вероятность дефолта Украины в 2015 году высока. Но это может быть техническим дефолтом, вызванным политическими факторами. И максимальная вероятность дефолта - именно по российскому долгу, считает эксперт.

Аналитики рейтингового агентства Moody's пока не ожидают финансовой стабилизации Украины.



РИА Новости (ria.ru), Москва, 16 апреля 2015 20:46

## **МИНЭКОНОМИКИ: ПРАВИТЕЛЬСТВО ГРЕЦИИ СОЗДАСТ НАЦИОНАЛЬНЫЙ БАНК РАЗВИТИЯ**

В Банк развития войдут Фонд депозитов и кредитов, Национальный фонд предпринимательства и развития, а также, возможно, другие государственные органы, имеющие финансовые функции. АФИНЫ, 16 апр - РИА Новости, Геннадий Мельник. Правительственный совет по экономической политике Греции на заседании в четверг одобрил план по созданию Национального банка развития, сообщила пресс-служба министерства экономики, инфраструктуры, мореплавания и туризма.

В Банк развития войдут Фонд депозитов и кредитов, Национальный фонд предпринимательства и развития, а также, возможно, другие государственные органы, имеющие финансовые функции. Аппарату вице-преьера Греции поручено в ближайшее время вынести проект на общественное обсуждение, в ходе которого каждый сможет высказать свое мнение и предложения для достижения наилучшего результата.

Другие подробности решения Минэкономики не сообщает.

<http://ria.ru/world/20150416/1059052635.html>

# БИЗНЕС



## МЕДВЕДЕВ ВЫДВИНУЛ КАНДИДАТОВ ОТ ГОСУДАРСТВА В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РОСНАНО

ТАСС  
17 апреля 2015  
08:26  
ИТАР ТАСС

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев распорядился выдвинуть кандидатов для избрания в качестве представителей РФ и независимых директоров в совет директоров и ревизионную комиссию ОАО "РОСНАНО". Текст документа опубликован сегодня на сайте правительства.

На должности представителей государства в совет директоров, в частности, предлагаются председатель правления РОСНАНО Анатолий Чубайс, президент Фонда развития Центра разработки и коммерциализации новых технологий Виктор Вексельберг, гендиректор "Российской венчурной компании" Игорь Агамирзян, заместитель председателя /главный экономист/ **Внешэкономбанка** Андрей Клепач.

Reuters Россия и страны СНГ, Москва, 16 апреля 2015 18:40

## ОАК ПОТРАТИТ БЮДЖЕТНЫЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ НА ОПЛАТУ ДОЛГОВ ГСС

Автор: Глеб Столяров. Редактор Анастасия Тетеревлева

МОСКВА (Рейтер) - Государственная Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), которая по распоряжению президента РФ получит в свой уставный капитал 100 миллиардов рублей господдержки, использует их для погашения долгов компании Гражданские самолеты Сухого (ГСС), сказал директор департамента корпоративных финансов корпорации Олег Симонов.

В конце марта Владимир Путин распорядился докапитализировать ОАК на 100 миллиардов рублей через ОФЗ, сначала предназначавшиеся для господдержки банков.

"Это реструктуризация задолженности ГСС", - сказал Симонов в ответ на вопрос о том, на что ОАК потратит деньги допэмиссии.

Он сказал, что параметры допэмиссии еще не определены, но признал, что снижение free float меньше, чем до 5 процентов может быть плохо воспринято рынком.

"Безусловно, это так, но, к сожалению, на текущий момент приоритетом является стабилизация финансового положения ГСС, ради чего и было принято это решение", - сказал он.

ГСС, которая выпускает и продает российские региональные самолеты Sukhoi Superjet 100 (SSJ) и разрабатывает среднемагистральный лайнер МС-21, пока не отчиталась за 2014 год, но на конец первого полугодия прошлого года ее чистый долг составлял \$2,63 миллиарда, следует из ее отчета.

В опубликованном в четверг отчете ОАК говорится, что ГСС, 75 процентов минус 1 акция которой контролируется корпорацией, а блокпакет - итальянской Alenia Aermacchi, нарушила ряд ковенант по кредитам ЕБРР, Внешэкономбанка, ВТБ, Сбербанка и Евразийского банка развития и сейчас "находится в процессе получения освобождения от банков-кредиторов от выполнения нарушенных финансовых и нефинансовых ограничительных условий".

Чистый долг самой ОАК на конец прошлого года вырос на 30 процентов до 262,3 миллиарда рублей, общая сумма обязательств составила 355 миллиардов рублей, следует из ее отчета.

### УБЫТОК ЗАВИСИТ ОТ КУРСА РУБЛЯ

ОАК сообщила в четверг о росте убытка по международным стандартам отчетности на 1,1 процента до 13,65 миллиарда рублей.

Выручка компании, объединяющей почти все авиастроительные активы РФ, выросла на 34 процента до 295 миллиардов рублей при росте EBITDA на 45 процентов до 23,9 миллиарда рублей. Рентабельность по EBITDA увеличилась до 8,1 с 7,5 процента.

Рост выручки обеспечен, в первую очередь, ростом поставок военных самолетов для Минобороны РФ почти вдвое до 102 штук. Кроме того, ОАК поставил заказчикам 27 самолетов Sukhoi Superjet 100, говорится в сообщении корпорации.

Убыток объясняется крупными амортизационными платежами (22 миллиарда рублей), процентами по кредитам (23 миллиарда рублей) и отрицательными курсовыми разницеми на 3 миллиарда рублей.

В 2015 году ОАК может снова получить чистый убыток из-за нестабильного курса рубля, сказал на конференц-звонке в четверг директор по экономике ОАК Андрей Эль Сайд.

"Но без учета курсовых разниц мы планируем показать положительный результат", - добавил он.

Выручка ОАК в 2015 году может вырасти не меньше, чем на 25 процентов из-за роста объема производства, сказал Эль Сайд. В 2015 году, по его словам, в планируется выпустить 170 самолетов против 159 в 2014 году, сохранив объемы выпуска военных и гражданских при увеличении количества транспортных самолетов.

Общий портфель заказов ОАК составляет 555 самолетов, или 4,67 годовых выручек, сказал он. Таким образом, исходя из выручки 2014 года, портфель заказов ОАК составил около 1,38 триллиона рублей.

---

РФ контролирует 93,8 процента ОАК, которая занимается разработкой и производством военных и гражданских самолетов и включает в себя более двух десятков компаний, в том числе компании Сухой, МиГ, Гражданские самолеты Сухого.

<http://ru.reuters.com/article/businessNews/idRUKBN0N71RF20150416>



Российская газета, Москва, 17 апреля 2015

## НА КРЫЛО!

Автор: Ольга Кондрева, Казань

Рустам Минниханов уверен в будущем отечественного авиастроения

В Ульяновске проходит Второй съезд авиапроизводителей России.

Одним из главных вопросов, обсуждаемых на форуме, в котором участвуют ведущие ученые, руководители НИИ, КБ, предприятий - будущее отечественного авиастроения. Каким его видят в Татарстане - об этом в эксклюзивном интервью "Российской газете" рассказал врио президента Республики Татарстан Рустам Минниханов.

Рустам Нургалиевич, каких-то двадцать лет назад авиапромышленность в Татарстане была на грани разорения. При этом ни одно из предприятий отрасли в республике не закрылось. Большинство из них успешно работают и по сей день. В чем секрет?

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Отрасль авиастроения представлена в республике очень мощно: здесь сосредоточены научно-исследовательские институты, конструкторские бюро и предприятия, которые разрабатывают и производят самолеты, вертолеты, авиационные двигатели, радио и электронные приборы, большой перечень комплектующих изделий. А какие там всегда работали кадры! Высочайшей квалификации. Причем большинство специалистов - выпускники Казанского авиационного института, университета и других высших и средних специальных учебных заведений.

Напомню, что Казанский авиационный завод имени Горбунова специализировался тогда на выполнении особо важных заданий Родины. Предприятие выпускало бомбардировщики, которые входили в стратегической ядерную триаду, начиная с Ту-4. Затем были Ту-16, Ту-22, Ту22М3 и Ту-160. Именно в Казани выпущен первый в мире реактивный пассажирский самолет Ту-104 и первый отечественный межконтинентальный лайнер Ил-62. Кроме того, для большинства этих воздушных судов мы производили реактивные двигатели, приборы управления и контроля, различную бортовую радиоэлектронную аппаратуру.

Поэтому когда разразился кризис 90-х годов, были ликвидированы министерства и авиационные заводы остались без управления, мы сделали все, чтобы их спасти. А как иначе? Они же имели и имеют особое значение в системе обороны страны. Одних только нормативно-правовых актов, направленных на поддержку авиапредприятий, мы в республике приняли больше тридцати. За счет этого заводы получили налоговые льготы. Им выделялись средства на выплату заработной платы, кредиты на неотложные нужды. Доходило до того, что коллективам, не получавшим оплату за выполненный госзаказ, поставляли продукты питания. Мы думали о будущем.

Но результат того стоил. За время реформы мы не потеряли ни одного оборонного предприятия! Потом новые испытания. Работа в рыночных условиях. Честно скажу, оборонка приспособилась к ним с большим трудом. Но выживать-то надо! Как? Решали вместе со специалистами предприятий, НИИ и КБ. Очень скоро мы поняли, что выход есть только один - начинать осваивать новую продукцию, которая была бы востребована не только на внутреннем рынке, но и за рубежом.

Но прежде надо было понять, что именно пользуется спросом. Как вы это определяли?

РУСТАМ МИННИХАНОВ: С помощью потребителей. К примеру, наши вертолетостроители ежегодно приглашали в Казань иностранных коллег. Там, на конференциях, эксплуатанты Ми, в том числе зарубежные, открыто высказывали свои претензии к работе наших вертолетов. Их замечания и предложения потом ложились в основу технического задания на доработку уже выпускаемой и запланированной к производству новой продукции.

В результате заводчане освоили пять модификаций вертолета Ми-8, которые позволили Казанскому вертолетному заводу сохраниться на внешнем рынке и ежегодно поставлять на экспорт продукции примерно на 200 миллионов долларов США.

Затем поняли: одного вида продукции недостаточно. В итоге завод получил лицензию на право разработки авиационной техники, организовал собственное конструкторское бюро и выпустил несколько новых машин, в том числе вертолет "Ансат".

В эти же годы была организована международная группа по вертолету Ми-34. Но даже когда она распалась, КВЗ завершил проект самостоятельно. Он подготовил производство и выпустил опытный экземпляр вертолета. Тогда, кстати, впервые для милевской машины были освоены и применены лопасти из композитных материалов.

Насколько известно, не стояли на месте и казанские моторостроители...

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Они вместе с самарцами освоили и выпустили винто-вентиляторный двигатель НК-93. Он на самом деле уникальный. Топливная экономичность, которую он показал на стенде, феноменальная! По сравнению с другими аналогами, она лучше на 17 процентов!

Кроме того, вместе с запорожским ЗМКБ "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич" в казанском моторостроительном производственном объединении был освоен и выпущен опытный двигатель большой двухконтурности Аи-22. Мы даже успели сертифицировать его для этапа стендовых испытаний.

В 90-х годах стоял вопрос о замене в эксплуатации самолета Ту-154 и тогда на Казанском авиационном производственном объединении был освоен средне магистральный лайнер нового поколения Ту-214.

Но все эти разработки требовали немало денег. Кто инвестировал в проекты?

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Мы мобилизовали все внутренние ресурсы Татарстана, в том числе и бюджетные. К примеру, из республиканской казны были профинансированы сертификация самолета Ту-214, внесены средства в фонд создаваемой лизинговой компании по его сбыту.

А когда было объявлено о прекращении закупок Ту-22М3 и Ту-160 и встал вопрос о сохранении стратегического предприятия, КАПО имени Горбунова, республика за счет собственных средств инициировала разработку нового самолета.

Но ведь он мог оказаться невостребованным...

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Мы начали с изучения спроса. По нашему заказу НИИ гражданской авиации провело исследование и выяснило, какой самолет будет нужен авиакомпаниям. Выяснилось, что с 2005 года будет востребован региональный самолет вместимостью 50 - 60 человек, который заменит Як-40 и Ту-134.

ОКБ имени Туполева справилось с нашим заказом на "отлично". Проект Ту-324 успешно прошел защиту перед государственной комиссией. Рабочая документация в сжатые сроки и в полном объеме была передана в КАПО, где за короткое время было разработано более 36 тысяч техпроцессов, изготовлено много оснастки.

По проекту самолет полностью соответствует требованиям нового поколения. В частности, отвечает всем требованиям ИКАО по системе управления, шуму и эмиссии выхлопных газов. Ограничений по полетам у него не должно быть ни в одной стране мира. В России он может использоваться на всех аэродромах, ранее принимавших самолеты Як-40 и Ту-134.

Для него по заказу республики в НИИ авиационного оборудования разработана новая отечественная авионика. Она позволяет управлять самолетом экипажу всего из двух человек. Установленная на самолет Бе-200, она в его составе успешно прошла сертификацию по европейским нормам.

Кстати, Ту-324 - первый в России самолет, спроектированный в цифровых технологиях. Это было требование республики, и мы приобрели для ОКБ имени Туполева мощные серверы, более 70 графических станций и свыше 120 компьютеров, обучили в Германии 20 человек для сопровождения программных продуктов.

Аналогичные программно технические средства мы приобрели и для КАПО. Кроме того, для предприятия закупили цифровые станки и клепальные автоматы "Джемкор".

Всего на реализацию всех программ в авиационном секторе за шесть лет из внутренних ресурсов Татарстана было мобилизовано 550 миллионов долларов США. И это в то время, когда из федерального бюджета на все авиационные проекты в год могло выделяться до 90 - 100 миллионов долларов в год!

Считаю, что мы сделали все для того, чтобы в настоящее время все предприятия авиастроения работали устойчиво. Тем более что на их продукцию появился хороший спрос. Например, на этапе внедрения в производство на Ту-324 были заключены договора на 50 самолетов.

Ничего удивительного! Ту-324 имел лучшие показатели по сравнению с уже выпускаемыми и разрабатываемыми аналогами.

Например, он оказался на 7 тонн легче, и на 29 процентов лучше по топливной экономичности, чем самолет примерно такой же вместимости - RRJ-60, разработка которого началась много позже. Как сложилась судьба проектов потом?

РУСТАМ МИННИХАНОВ: По-разному. Если корпорация "Ростех", в которой тогда работал и Денис Валентинович Мантуров, пригласила нас к совместному управлению активами ОАО "КВЗ", и сегодня это общество успешно развивается, наращивает объемы продаж созданных в то время вертолетов, то в КАПО все наоборот.

Несмотря на то что все вложения республики (а мы, как я уже сказал, приобрели новейшее оборудование, составлявшее вместе с задолженностью предприятия республиканскому бюджету более трех четвертей остаточной стоимости), мы не получили ни одной акции.

В итоге основные решения принимались без нас. К примеру, предприятию не дали развернуть серийное производство самолета Ту-214 и даже изготовить 7 из 10 оставшихся машин по контракту с авиакомпанией "Трансаэро".

По самолету Ту-324 было принято решение завершить его освоение за счет федеральных средств. Однако под предлогом того, что российским авиакомпаниям не понадобится много машин, запланированные средства не поступили. Специалисты туполевского ОКБ и завода неоднократно говорили о том, что Бразилия и Канада, не говоря уже о США и Европе, только часть производимой авиатехники, причем относительно небольшую, оставляют у себя, а остальное реализуют на внешнем рынке. Но это не было услышано.

Между прочим, аналоги Ту-324 остаются широко востребованными. Только в Россию бразильских и канадских региона лов завезено уже более 70 единиц.

А сейчас к самолету Ту-324 можно вернуться? Завершить его освоение, наладить выпуск...

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Мое мнение: не только можно, но и нужно. Нельзя больше оставлять региональные линии без такого самолета и продолжать добираться до соседних регионов через Москву, как это делается сейчас. Неслучайно самолетов Ту-134 и Як-40 суммарно было выпущено более 1800 единиц.

Но ведь Ту-324 - реактивный самолет, у него расход топлива больше, чем у турбовинтовых машин.

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Специалисты провели анализ и установили: на расстояниях до тысячи километров турбовинтовые самолеты экономичнее реактивных. На более длинных трассах преимущества у них нет. Не стоит забывать и о том, что реактивные самолеты имеют и свой плюс: они сокращают время в пути. На дальности 2500 километров, на которую рассчитан Ту-324, выигрыш составляет уже целый час.

Есть у Ту-324 и другая особенность. Имея одинаковые с магистральными самолетами скорость и предоставляемое обслуживание, он может заменять более вместительные самолеты в периоды спада пассажиропотоков, обеспечивая то же время в пути, а авиакомпаниям - значительную экономию средств в каждом рейсе.

Выходит, что разработанные и даже частично освоенные на предприятиях республики самолеты остались невостребованными?

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Не совсем так! На самолете Ту-214 летает президент России. Они эксплуатируются в министерстве обороны и других силовых ведомствах. Мы гордимся этим.

На судьбе конкретно этого самолета отрицательно сказалось то, что в момент начала его выпуска "Аэрофлот" "выбил" себе привилегии по беспошлинному ввозу в страну "Боингов". Мы и тогда считали это решение спорным, создающим привилегии зарубежным производителям и сдерживающим развитие отечественной авиации. Время показало: наша оценка подтвердилась. Не секрет, что и сегодня при ввозе машин из-за рубежа правительство страны предоставляет авиакомпаниям крупные привилегии...

РУСТАМ МИННИХАНОВ: После того как отрасль прекратила серийное производство самолетов по всему модельному ряду и за семь лет коммерческим авиаперевозчикам поставлено менее полусотни машин, то такое решение правительства России стало необходимым. Авиакомпаниям должны на чем-то летать. За эти годы они закупили, взяли в лизинг более 800 зарубежных машин, на которых сегодня осуществляют до 90 процентов авиаперевозок.

Правда, есть одно "но", о котором мы, кстати, предупреждали... Возможность экономить крупные суммы на ввозных таможенных пошлинах и на регистрации авиатехники в офшорах перестает стимулировать авиакомпании к приобретению отечественных воздушных судов. К этому их

подталкивают и созданные за это время базы по использованию зарубежных самолетов в виде уже обученных кадров, а также технических служб по обслуживанию зарубежной техники.

Нередко именно поэтому приходится слышать необоснованные претензии к отечественной технике.

Такое положение может затянуться надолго, поскольку до 2025 года в дополнение к двум типам выпускаемых в штучном порядке типов самолетов запланировано освоить только один. Решений о запуске всей линейки необходимых отечественным авиакомпаниям машин нет. Получается, что и после 2025 года российские перевозчики вынуждены будут закупать самолеты за рубежом.

А так ли уж нужны авиакомпаниям отечественные самолеты?

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Нужны! Россия - огромная по территории страна. На значительной ее части недостаточно развиты наземные пути сообщения. Российская авиация, приспособленная к ее климатическим условиям, является единственным средством, позволяющим государству обеспечивать конституционные права граждан на свободу передвижения.

В недавнем прошлом на отечественных машинах обслуживалось свыше 5 тысяч линий, каждый четвертый самолет в небе над землей был нашим. Заметьте, средняя цена билета составляла 27 процентов от средней заработной платы по стране. Пользовалась авиатранспортом почти треть граждан страны.

Зарубежные самолеты хороши, но они подходят далеко не для всех регионов, кроме того, их техническое обслуживание очень дорогое. Отдельные авиакомпании из-за этого прекратили свою деятельность.

Но есть и более веские основания для того, чтобы авиакомпании имели российские воздушные суда. В отдельные периоды времени самолеты гражданских авиакомпаний должны привлекаться для государственных нужд и выполнения особо важных задач, в том числе для перевозок в интересах Вооруженных сил. В таких случаях полностью полагаться можно лишь на машины отечественного производства.

Достаточно вспомнить пример авиакомпании "Добролет", вынужденной недавно прекратить свое существование из-за полетов в Крым. Ей отказали в продлении лизинга, предоставлении навигационной информации и в техническом обслуживании. Такая угроза существует для всех авиакомпаний, имеющих иномарки.

В середине прошлого десятилетия Минтранс России, выражая чаяния авиаперевозчиков, в нескольких обращениях в различные инстанции ставил вопрос о восстановлении в ФЦП по развитию авиации России и последующем масштабном серийном выпуске сертифицированных отечественных самолетов Ту-214, Ту-204-100 (и их модификации), а также новых самолетов Ту-324 и Ту-414. Этот вопрос актуален и сегодня.

А уверены, что авиакомпании захотят приобретать эти самолеты?

РУСТАМ МИННИХАНОВ: Если летно-технические и эксплуатационные характеристики каждой внедряемой машины будут согласованы с авиаперевозчиками и доработаны с учетом их требований, - да! Вырабатывать стратегию отрасли и наметить продуктовую линейку по выпуску самолетов без учета требований потребителя в принципе нелогично.

Есть и экономический аспект.

Авиакомпании закупают у зарубежных производителей до ста самолетов в год. Им же оплачивают за техническое обслуживание приобретенных самолетов. Все это могли бы обеспечивать авиапроизводители России. Получается, что эти две отрасли ежегодно недодают в валовый продукт страны приличную сумму. По самым скромным подсчетам, она составляет до десяти миллиардов долларов.

Где же выход?

РУСТАМ МИННИХАНОВ: В Ульяновске на втором съезде авиапроизводителей собрались профессионалы отрасли. Думаю, у них есть ответ на этот вопрос. Очень ценные, на мой взгляд, предложения отправили в оргкомитет съезда и наши специалисты. В частности, они предлагают еще раз переосмыслить систему управления отраслью и формировать всю линейку и объемы выпускаемой техники на уровне государства. Учитывая, что перед авиаперевозчиками стоит задача обеспечения авиаперевозок в стране, технические требования к каждому продукту программы должны формироваться на основе их требований. Корпорации авиапроизводителей должны сосредоточиться на развитии отрасли под задачи, сформированные государством.

В сложившихся условиях специалисты ставят под сомнение целесообразность такой амбициозной задачи, как завоевание к 2025 году третьей позиции в мире по продажам гражданских самолетов. Этой цели придется добиваться за счет продуктов, которые еще нужно

разработать. И это в то время, когда мы не обеспечиваем и десятой части потребностей собственных авиакомпаний!

Формируемые программы, по мнению специалистов, должны быть конкретными, рассчитанными не более чем на 4 - 5 лет. Это позволит повысить требовательность к исполнителям, а авиакомпаниям даст возможность планировать развитие своего парка.

Акцент

Авиакомпании закупают у зарубежных производителей до ста самолетов в год. Все это могли бы обеспечивать авиапроизводители России

Акцент

Организация масштабного серийного производства отечественной авиатехники является единственной мерой, способной возродить российское авиастроение

Рустам Минниханов считает, что российская авиация должна летать на отечественных самолетах

## ГСС НАРУШИЛО КОВЕНАНТЫ ПО КРЕДИТАМ

Автор: Елизавета Кузнецова

Но банки не требуют возврата долга

Государственная Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) по-прежнему не может выйти в прибыль и продолжает наращивать долг. В 2014 году общая сумма обязательств ОАК составила 355 млрд руб. при выручке 295 млрд руб., а основной актив корпорации по выпуску гражданской техники ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» нарушил ряд ковенант по кредитам банков. Впрочем, банки, по-видимому, готовы закрыть глаза на это нарушение на фоне того, что Владимир Путин обещал ОАК дополнительную поддержку в 100 млрд руб.

Выручка ОАК по МСФО за 2014 год выросла на 34%, до 295 млрд руб., EBITDA увеличился на 45%, до 29,3 млрд руб. Рост последнего показателя обеспечил доход от модернизации и капремонта техники для Минобороны (выполняется на 15 авиаремонтных заводах), реализации комплектующих к самолетам, авиационного имущества и НИОКР. Но ОАК так и не удалось выйти на чистую прибыль: убыток вырос на 1,1%, до 13,6 млрд руб. Он объясняется амортизационными платежами (22 млрд руб.), процентами по кредитам (23 млрд руб.) и отрицательными курсовыми разницеми на 3 млрд руб.

В ОАК “Ъ” уточнили, что риски текущего года по-прежнему связаны с ростом стоимости кредитов и изменением курсовых разниц, но при благоприятных макроэкономических условиях корпорация «допускает выход на прибыль». Чистый долг ОАК на конец 2014 года вырос на 30%, до 262,3 млрд руб., а общая сумма обязательств составила 355 млрд руб. Около 116 млрд руб. ОАК должна выплатить по кредитам без обеспечения до 2018 года.

В 2014 году ОАК увеличила поставки воздушных судов с 111 штук в 2013 году до 159 штук, но в первую очередь это произошло за счет военной авиации. Число поставленных военных самолетов для Минобороны выросло почти вдвое — с 54 до 102 штук. В гражданском сегменте ОАК удалось поставить 27 самолетов SSJ-100 (из 40 произведенных), из них девять — на экспорт.

Но основной производитель гражданских самолетов ОАК — ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС; выпускает SSJ-100 и разрабатывает среднемагистральный MC-21) — продолжает генерировать убытки. По итогам 2014 года чистый убыток вырос с 7,2 млрд до 9,8 млрд руб., а на конец первого полугодия чистый долг ГСС составлял \$2,6 млрд. При этом ГСС уже нарушил ряд ковенант по кредитам ЕБРР, ВЭБа, ВТБ, Сбербанк и ЕАБР. По условиям кредитов компания обязана поддерживать минимальный уровень соотношения чистого долга к EBITDA, а также определенный уровень чистых активов, которые учитываются при управлении капиталом дочерних предприятий. Но претензий от банков ГСС не получило: сейчас компания «находится в процессе получения освобождения от банков-кредиторов от выполнения нарушенных финансовых и нефинансовых ограничительных условий». В пресс-службе ВТБ отказались от комментариев, остальные банки-кредиторы на запрос “Ъ” не ответили.

По словам директора департамента корпоративных финансов Олега Симонова, ОАК будет гасить задолженность ГСС за счет полученных в уставный капитал через допэмиссию 100 млрд руб. господдержки. Напомним, что в конце марта Владимир Путин распорядился докапитализировать ОАК на эту сумму через ОФЗ, эти средства были перенаправлены из сумм, первоначально предназначавшихся для поддержки банков (см. “Ъ” от 30 марта и 9 апреля).

Глава аналитической службы «Авиапорт» Олег Пантелеев считает финансовые результаты ОАК «вполне предсказуемыми»: реализация ряда новых программ в рамках гособоронзаказа требует привлечения значительного объема заемных средств. Так, крупнейшая в авиапроме программа производства Ил-76 реализуется полностью за счет заемных средств, замечает он, параллельно начинаются самые дорогостоящие этапы развития MC-21 — выпуск опытных образцов самолета.

На фоне снижения спроса со стороны российских авиакомпаний и сокращения бюджетных возможностей поддержки экспорта продажи в гражданском секторе испытывают затруднения, говорит господин Пантелеев. Изменение ситуации к лучшему эксперт связывает с быстрым ростом выручки ОАК, что позволит обслуживать и сокращать долг, и с деятельными усилиями правительства по продвижению российской техники на внешних рынках.

Елизавета Кузнецова

[http://www.kommersant.ru/issues.photo/CORP/2015/04/17/KMO\\_123610\\_00443\\_1\\_t207\\_003430.jpg](http://www.kommersant.ru/issues.photo/CORP/2015/04/17/KMO_123610_00443_1_t207_003430.jpg)

<http://www.kommersant.ru/doc/2710558>



Компании и рынки

## ПРИВЛЕЧЬ ВАГОН ИНВЕСТИЦИЙ

Милана Челпанова

17 апреля 2015

Ведомости

Объединенная вагонная компания (ОВК, в нее входит один из крупнейших производителей грузовых вагонов в России – Тихвинский вагоностроительный завод) до конца апреля разместит 10% акций на Московской бирже, рассказали «Ведомостям» два человека, близких к компании. Представитель компании от комментариев отказался.

О планах провести размещение, обещают оба собеседника «Ведомостей», компания объявит сегодня. Половина из акций, которые будут предложены к размещению, – новые, остальные принадлежат акционеру United Wagon Plc (структура группы ИСТ), сообщают собеседники. Таким образом, половину средств от первичного размещения получит сама ОВК.

Человек, близкий к ОВК, говорит, что размещено может быть и 12–15%.

Организатор IPO – «ВТБ капитал», который вместе с «ФК Открытие» ведет книгу заявок на размещение. Средства, привлеченные при IPO, пойдут на финансирование деятельности компании, в том числе на покупку вагонов. Оценка ОВК – 70–90 млрд руб., так что ОВК может привлечь 9,8–12,6 млрд руб.

Осенью 2013 г. основной акционер группы ИСТ Александр Несис в интервью Bloomberg сообщил о намерении провести IPO в Лондоне через три года и оценивал компанию в \$2–3 млрд. Гендиректор ОВК Роман Савушкин в интервью «Ведомостям» сравнивал ОВК с глобальными холдингами – Trinity Industries (капитализация на NYSE – \$1,7 млрд) и Greenbrier (на NYSE – \$5,6 млрд).

Размещение рассчитано на российских инвесторов, говорит один из собеседников «Ведомостей», среди них могут быть партнеры компании, а также инвесторы, хорошо понимающие индустрию, и др.

По словам контрагента группы «Открытие», в размещении акций ОВК поучаствуют минимум три пенсионных фонда, связанных с группой «Открытие» (Несис – акционер опорного банка группы) и Борисом Минцем. Всего у Минца три фонда: «Стальфонд», «Телеком-союз» и «Благосостояние ОПС» – последний выкуплен им у корпоративного пенсионного фонда РЖД «Благосостояние». Еще два крупных фонда – НПФ электроэнергетики и «Лукойл-гарант» – контролируют акционеры группы «Открытие».

Группа ИСТ заручилась поддержкой якорных инвесторов, среди которых нет пенсионных фондов, говорит один из собеседников «Ведомостей».

IPO – альтернативный банковским кредитам вариант привлечения финансирования, поскольку ставки по кредитам высоки, уверяет один из собеседников. Статус публичной компании расширит

---

возможности ОВК для привлечения более дешевого финансирования в дальнейшем, подчеркивал Савушкин в интервью.

У лизингового дивизиона ОВК есть кредитные линии на сумму около 40 млрд руб., в 2013–2014 гг. для финансирования развития бизнеса ОВК также разместила облигации на 30 млрд руб., сообщил представитель компании.

Это первое IPO на рынке железнодорожных перевозок с 2011 г., когда на Лондонской бирже провел приватизацию «Трансконтейнер». В 2008 г. на той же площадке разместилась Globaltrans. О планах провести IPO сообщали и другие железнодорожные операторы. В начале 2013 г. планировал продать 25% акций в Лондоне «Нефтетранссервис», но сделка не состоялась. О планах провести IPO железнодорожных активов (UCL Rail) неоднократно говорил и Владимир Лисин.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), Москва, 16 апреля 2015 18:24

## АКЦИОНЕРЫ "РОСТЕЛЕКОМА" СОБЕРУТСЯ НА ГОДОВОЕ СОБРАНИЕ 15 ИЮНЯ

МОСКВА, 16 апр - РИА Новости/Прайм. Совет директоров

"Ростелекома" назначил на 15 июня годовое собрание акционеров, в котором смогут принять участие акционеры, зарегистрированные в реестре на 27 апреля 2015 года, говорится в сообщении компании.

Повестка собрания будет утверждена позднее, но она будет включать в себя, в частности, утверждение годового отчета и бухгалтерской отчетности, утверждение дивидендов за 2014 год, избрание совета директоров, отмечается в сообщении.

Рекомендации по размеру дивидендов совет директоров рассмотрит позднее.

Ранее президент "Ростелекома" Сергей Калугин говорил, что в абсолютном выражении дивидендные выплаты за 2014 год должны быть не ниже, чем за 2013-й. По итогам 2013 года общий объем дивидендных выплат "Ростелекома" составил 8,824 миллиарда рублей (25% чистой прибыли по РСБУ и 36,6% - по МСФО). На каждую обыкновенную акцию оператор выплатил по 3,12 рубля, на привилегированную - по 4,8486 рубля.

Дивидендная политика "Ростелекома" предусматривает выплаты на обыкновенные акции не менее 20% чистой прибыли по МСФО, на привилегированные - 10% чистой прибыли по РСБУ, разделенной на количество акций, соответствующее 25% уставного капитала.

Чистая прибыль "Ростелекома" за 2014 год по МСФО составила 13,182 миллиарда рублей, по РСБУ - 29,485 миллиарда рублей.

Ранее были утверждены кандидаты в совет директоров

"Ростелекома". Среди них - глава администрации президента РФ

Сергей Иванов. Новичками в совете также могут стать гендиректор

"Атона" Андрей Звездочкин, гендиректор ООО "Киуру" Сеппо Ремес, которому запрещен въезд в РФ на 5 лет, исполнительный вице-президент Газпромбанка Александр Пчелинцев и декан экономического факультета МГУ Александр Аузан.

Уставный капитал "Ростелекома" составляет 7,28 миллиона рублей, разделен на 2,669 миллиарда обыкновенных и 242,831 миллиона привилегированных акций номиналом 0,0025 рубля. Росимущество владеет 43,07% уставного капитала и 46,99% обыкновенных акций,

ВЭБ - 3,79% и 4,13% соответственно, РФПИ - 1,04% и 1,13%. На балансе самого "Ростелекома" находится 6,75% и 6,12% соответственно, его дочернего ООО "Мобител" - 15,04% и 13,99%.

## НА ДОРОГАХ СЭКОНОМЯТ 5 ТРИЛЛИОНОВ

Автор: Александра Галактионова

К 2020 году почти половина скоростных трасс будут платными

ГК "Автодор" рассчитывает привлечь до 2030 года в строительство скоростных дорог более 2,5 трлн руб. За 15 лет общая протяженность современных трасс вырастет до 12 тыс. км, однако 75% из них будут платными.

С каждым годом госкомпания "Автодор" должна снижать расходы бюджета на развитие и реконструкцию дорожной сети. К 2030 году она планирует сэкономить государству 5 трлн руб. из 7,8 трлн, в которые оценивается строительство скоростных дорог, их обслуживание и ремонт, такие данные есть в презентации "Автодора" по программе развития скоростных дорог до 2030 года. Глава "Автодора" Сергей Кельбах ожидает, что стратегия станет рабочим документом уже в этом году.

Привлекать средства на дороги планируется за счет работы с "внебюджетными источниками финансирования". Под ними понимаются прямые займы "Автодора" в форме банковских кредитов и облигационных займов. Причем последние должны работать как механизм привлечения пенсионных средств. Отдельная ставка сделана на доленое участие в дорожном строительстве инвесторов и работу с проектными компаниями (приобретение долей в них или акций). Соглашения о государственно-частном партнерстве будут предусматривать акционерное финансирование, размещение инфраструктурных облигаций, работу с суверенными фондами и фондами прямых инвестиций.

Часть денег - до 1,7 трлн руб. к 2030 году - "Автодор" планирует заработать сам за счет доверительного управления трассами и доходов от основной деятельности.

До 2020 года будет построено 1333 км дорог. Доля платных участков составит 47% (от 3994 км скоростных дорог). В ближайшие пять лет емкость рынка частного финансирования для строительно-монтажных работ не превысит, по оценке "Автодора", 46,2 млрд руб. в год. Зато в 2021-2025 годах в стройку надо будет ежегодно привлекать по 125,7 млрд руб. частных средств, а в 2026-2030 годах - по 165 млрд руб. в год: это примерно половина от общей сметы реконструкции и строительства 8 тыс. км дорог в следующем десятилетии.

Как только работы завершатся, доля платных участков в общей сети скоростных дорог вырастет до 75%: "Автодор" и частные инвесторы начнут компенсировать затраты на прокладку трасс, платить по займам и получать возврат на инвестиции. До 2020 года заработает 20 инвестиционных проектов в дорожной сфере, к 2030 году их число возрастет до 80. В ценах 2010 года вклад инвесторов в дороги составит 2,55 трлн руб.

Часть денег - до 1,7 трлн руб. к 2030 году - "Автодор" планирует заработать сам за счет доверительного управления трассами и доходов от основной деятельности

Кто хочет строить автодороги

"СГМ-Мост"

"СГМ-Мост" - дочерняя структура "Стройгазмонтаж" Аркадия Ротенберга, отвечает за строительство Керченского моста. Бюджет проекта - 228,3 млрд руб. Проект моста будет утвержден в июне этого года.

"Мостотрест"

"Мостотрест" Игоря Ротенберга выступил подрядчиком строительства участка новой платной трассы М-11 Москва - Санкт-Петербург с 15-го по 58-й км (в платном режиме заработает с 1 июля 2015 года). Проект обошелся в 70 млрд руб., из них 22,85 млрд - из госсредств, остальное - деньги инвестора, проектные облигации и кредит Сбербанка и ВЭБа.

"Стройгазконсалтинг"

"Стройгазконсалтинг" - строит первый участок Центральной кольцевой автодороги. 49,5 км трассы стоит 52,4 млрд руб., из них 45,6 млрд руб. финансирует федеральный бюджет. Исполнитель не получил финансирования, отставание от плана работ - полгода.

АРКС

АРКС - компания, совладельцем которой является структура Геннадия Тимченко "Стройтрансгаз", выиграла в ноябре 2014 года конкурс на строительство пятой секции Центральной кольцевой автодороги. Стоимость 76-километрового участка автодороги составит 42,2 млрд руб. В четверг компания получила разрешение на строительство.

Crocus Group

Crocus Group Араса Агаларова претендовала на строительство первого участка Центральной кольцевой автодороги, но ее заявка была отклонена, поскольку конкурсная комиссия сочла недостаточным ее опыт работы в столь масштабных проектах.

Большая часть вновь построенных дорог будет платной.