



БАНК
РАЗВИТИЯ

ОБЗОР ПРЕССЫ

20 августа 2015 г.

ПРЕСС-СЛУЖБА

МОСКВА-2015

СОДЕРЖАНИЕ:

ВНЕШЭКОНОМБАНК	3
ВЭБ и BOMBARDIER ОТКРЫЛИ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВОД ЭЛЕКТРОВЗОВОВ ЗА 6,8 МЛРД РУБ.....	3
СОЗДАНИЕ ЭНГЕЛЬССКОГО ЛОКОМОТИВНОГО ЗАВОДА ВАЛЕРИЙ РАДАЕВ НАЗВАЛ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ СОБЫТИЙ 2015 ГОДА.....	4
ПОД САРАТОВОМ ОТКРЫЛСЯ ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ ЛОКОМОТИВОВ.....	5
ВЭБ НАЧАЛ ГОТОВИТЬ ПЕРВИЧНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ БОНДОВ НА 5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	6
ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО КООРДИНАЦИИ СОВМЕСТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРАВИТЕЛЬСТВА КЧР И ВНЕШЭКОНОМБАНКА.....	7
ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА	8
ГЛАВА ФОНДА РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА АЛЕКСЕЙ ЧЕКУНКОВ: ДЕРЗАЙТЕ НА ВОСТОКЕ!.....	8
РФПИ ПОЛУЧИТ ПРЕМИЮ "РОСТЕЛЕКОМА".....	10
"ВЭБ-ЛИЗИНГ" ВЫПЛАТИЛ 1-Й КУПОН ПО ОБЛИГАЦИЯМ СЕРИИ БО-05.....	11
"МСП БАНК" И "АК БАРС" В РАМКАХ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ ПРЕДОСТАВИЛИ КРЕДИТ СУБЪЕКТУ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА ИП ЗОЛОТУХИН.....	12
ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ	13
БЕЗ СПРОСА РОСТА НЕТ.....	13
ВОЗМОЖНЫЕ "ПЛЮСЫ" ОТ ДЕВАЛЬВАЦИИ РУБЛЯ.....	15
РИТЕЙЛЕРЫ БОРЮТСЯ С ЗАПРЕЩЕНКОЙ.....	16
ЭКОНОМИКА.....	17
РУССКОЕ ПЕНСИОННОЕ ЧУДО.....	18
БИЗНЕС	21
ИНВЕСТИЦИИ В ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ РАСТУТ ВОПРОКИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫМ ПРОГНОЗАМ.....	21
СУД УТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С "ТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ" 2 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ.....	22
ЗАДЕРЖКА СТРОИТЕЛЬСТВА М11 ИЗ-ЗА ХИМКИНСКОГО ЛЕСА МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ ГОСУДАРСТВУ В 4,8 МЛРД РУБЛЕЙ.....	23
ЗОНА ПЛОХОЙ ВИДИМОСТИ.....	24
ПРЕДПРОДАЖНЫЙ ШАНС.....	26
АЭРОПОРТ ИРКУТСК МОЖЕТ СТАТЬ ПОРТОВОЙ ОЭЗ, ИГОРНОЙ ЗОНОЙ И "ОТТЯНУТЬ" КИТАЙЦЕВ ИЗ МАКАО.....	28
РАЗНОЕ	29
КРУПНЕЙШИЕ ОТЕЛИ СОЧИ ЗАВЕРШИЛИ 2014 ГОД С УБЫТКАМИ.....	29
ЗАХВАТ ОМСКОГО АЭРОПОРТА ВСТУПАЕТ В РЕШАЮЩУЮ СТАДИЮ.....	31

ВНЕШЭКОНОМБАНК

19 августа 2015 деятельность Внешэкономбанка и организаций Группы ВЭБ была представлена следующим образом:

-количество событий – 80

-количество материалов в СМИ – 293

РОССИЯ-ЛОКОМОТИВЫ-ВОМБАРДИЕР-ЗАВОД

19.08.2015 17:26:04 MSK

ВЭБ И ВОМБАРДИЕР ОТКРЫЛИ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВОД ЭЛЕКТРОВОЗОВ ЗА 6,8 МЛРД РУБ

Саратов. 19 августа. ИНТЕРФАКС - Новое предприятие по производству грузовых локомотивов введено в эксплуатацию в Саратовской области, сообщает пресс-служба министерства промышленности и энергетики региона.

Проектная мощность АО "Энгельсский локомотивный завод" составляет 150 двухсекционных электровозов в год. Всего до конца 2015 года завод, торжественное открытие которого состоялось в среду, намерен выпустить два локомотива для прохождения сертификационных испытаний.

Как пояснила "Интерфаксу" пресс-секретарь областного Минпромэнерго Светлана Корсукова, завод является совместным проектом АО "Первая локомотивная компания" (ПЛК, Москва), канадской Bombardier и ОАО "ВЭБ-Лизинг" (МОЕХ: VEBL), которое инвестировало в проект 6,8 млрд рублей.

"Основной целью проекта является создание в России современного промышленного предприятия по выпуску двухсистемных (переменного и постоянного тока) с опцией последней мили (дизель-установка 500 кВт) грузовых магистральных электровозов для удовлетворения потребностей рынка РФ и стран СНГ с применением конструкции и технологий ведущих мировых производителей железнодорожной техники, соответствующих российским и мировым стандартам", - говорится в пресс-релизе.

В свою очередь, пресс-служба губернатора Саратовской области сообщает, что на площадке продолжится монтаж и наладка технологического оборудования, а также работа по локализации производства комплектующих. В будущем использование отечественных материалов и комплектации в новых локомотивах составит не менее 70%.

"С открытием этого завода мы доказали, что в России в тесной кооперации с иностранными коллегами можно делать уникальные локомотивы. Предприятие воздвигнуто в оптимально короткие сроки. Установлен рекорд среди всех проектов, профинансированных Внешэкономбанком" (МОЕХ: VEBM), - сказал на церемонии глава ВЭБа Владимир Дмитриев.

На церемонии присутствовали губернатор Валерий Радаев, гендиректор ООО "Первая локомотивная компания" Александр Стрелюхин, гендиректор АО "Энгельсский локомотивный завод" Иван Панков, председатель советов директоров обеих компаний Станислав Гамзалов.

Как сообщалось, строительство нового завода началось летом 2013 года.

На сайте ПЛК сообщается, что ООО "Первая локомотивная компания" основано в 2012 году в рамках совместного проекта российских инвесторов и Bombardier Transportation GmbH по созданию современного производства тягового подвижного состава нового поколения. Пилотным проектом ПЛК является разработка и выпуск для рынка России и стран СНГ двухсистемного грузового электровоза проекта F120MS для тяжеловесных поездов. Производственные мощности ПЛК расположены в г. Энгельсе

Официальный сайт Правительства Саратовской области (saratov.gov.ru), Саратов, 19 августа 2015
15:12

СОЗДАНИЕ ЭНГЕЛЬСКОГО ЛОКОМОТИВНОГО ЗАВОДА ВАЛЕРИЙ РАДАЕВ НАЗВАЛ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ СОБЫТИЙ 2015 ГОДА

В области завершилось возведение машиностроительного "гиганта"

Губернатор Валерий Радаев и председатель Внешэкономбанка Владимир Дмитриев, прибывший в область в рамках рабочего визита, приняли участие в мероприятиях, посвященных окончанию строительно-монтажных работ Энгельсского локомотивного завода. Перед началом торжественной церемонии участники побывали в главном корпусе предприятия, а также ознакомились с историей его строительства.

Возведение Энгельсского локомотивного завода началось два года назад. Цель проекта: создание современного промышленного предприятия по выпуску двухсистемных грузовых магистральных электровозов. Рынок сбыта производства, основанного на применении конструкции и технологий ведущих мировых поставщиков железнодорожной техники по отечественным и мировым стандартам, ориентирован на Россию и страны СНГ.

К строительным работам было привлечено 40 организаций, из которых 15 - областные. В их числе - завод металлоконструкций, вагоностроительный завод, "Контакт", "Сигнал", "СЭПО", агрегатный завод.

Приветствуя участников мероприятий, Губернатор подчеркнул, что новое производство возведено в оптимальные сроки и оборудовано по последнему слову техники.

"Сегодняшнее событие - одно из главных в 2015 году. Завершено строительство огромного промышленного производства, собран первый уникальный локомотив, по техническим особенностям равных которому нет ни в России, ни в странах СНГ. Всего за два года в регионе построено сразу 9 крупных заводов, с "нуля" создан металлургический кластер. Таким образом Саратовская область из территории развития постепенно превращается в регион-лидер", - подчеркнул Валерий Радаев и добавил, что реализация других инвестпроектов на территории области должна производиться в такие же оптимальные сроки.

"С открытием этого завода мы доказали, что в России в тесной кооперации с иностранными коллегами можно делать уникальные локомотивы, - отметил председатель Внешэкономбанка Владимир Дмитриев. - Эта продукция высоко востребована на рынке как в нашей стране так и за рубежом, и при этом создает высокий уровень конкуренции существующим производствам. Предприятие воздвигнуто в оптимально короткие сроки. Установлен рекорд среди всех проектов, профинансированных Внешэкономбанком. Желаю, чтобы потенциал завода максимально раскрылся ближайшие несколько лет, а команда молодых специалистов работала на результат". Присутствующий на мероприятии Митрополит Саратовский и Вольский Лонгин выразил уверенность в том, что новый завод станет одним из самых социально-значимых предприятий, где получают работу и социальные гарантии 1,5 тысячи человек.

Председатель Совета директоров АО "Энгельсский локомотивный завод" и ООО "Первая локомотивная компания" Станислав Гамзалов и генеральный директор ООО "Первая локомотивная компания" Александр Стрелюхин продемонстрировали участникам мероприятия первый двухсекционный локомотив. В начале сентября он будет выставлен на Международном железнодорожном салоне техники и технологий EXPO 1520. Всего до конца года запланировано произвести два двухсекционных локомотива для прохождения сертификационных испытаний.

В тоже время на площадке продолжится монтаж и наладка технологического оборудования, а также работа по локализации производства комплектующих. Использование отечественных материалов и комплектации в новых локомотивах в будущем составит не менее 70%. Проектная мощность завода - 150 двухсекционных локомотивов в год, общий объем инвестиций в его строительство - 6,8 млрд. рублей.

В ходе мероприятий состоялась церемония закладки фундамента общежития для работников завода.

http://saratov.gov.ru/news/sozдание_engelsskogo_lokomotivnogo_zavoda_valeriy_radaev_nazval_odnim_iz_glavn_ykh_sobytiy_2015_goda/

ИА Саратовские Областные Новости, Саратов, 19 августа 2015 14:40

ПОД САРАТОВОМ ОТКРЫЛСЯ ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ ЛОКОМОТИВОВ

Сегодня состоялась церемония завершения строительства нового "машиностроительного гиганта" на территории нашего региона - завода по производству локомотивов.

На сегодняшний день на базе предприятия собран первый экземпляр продукции - двухсекционный локомотив, который в начале сентября будет представлен перед потенциальными покупателями на международном железнодорожном салоне техники и технологии "EXPO 1520". При сборке продукции планируется использовать не менее 70% отечественных материалов и комплектующих, кроме того в настоящее время идет работа по локализации производства комплектующих.

Ожидается, что при выходе предприятия на проектную мощность, численность работников достигнет 1,5 тысячи человек, а прогнозный объем налоговых отчислений в бюджеты всех уровней превысит 150 млн рублей.

Руководитель завода Иван Панков отметил, что этот проект удалось реализовать при поддержке регионального правительства. Кроме того, он заострил внимание на том, что при строительстве завода использовались стройматериалы, произведенные на территории Саратовской области.

"У вашего проекта большое будущее, этот проект создаст новые высокотехнологичные рабочие места и привлечет молодежь, высоких профессионалов своего дела", - заявил председатель "Внешэкономбанка" Владимир Дмитриев, - я желаю всем, чтобы проект состоялся, чтобы он стал востребован, чтобы на территории региона был реализован не один такой проект".

Глава региона Валерий Радаев заявил, что справиться с той задачей получилось только благодаря поддержке "Внешэкономбанка" и других партнеров проекта, благодаря круглосуточной работе людей. "Как территория развития мы состоялись и постепенно становимся территорией-лидером. В качестве спарринг-партнеров мы выбираем такие сильные регионы ПФО, такие как Татарстан и другие", - подчеркнул он и напомнил, что за два года на территории региона были открыты 9 заводов, продукция которых пользуется спросом по всей стране. "Такие хорошие условия для бизнеса созданы на территории региона", - резюмировал он.

<http://www.saroblnews.ru/news-archive/i50259-pod-saratovom-otkrylsya-zavod-po-proizvodst>



Интерфакс, Москва, 19 августа 2015 15:46

ВЭБ НАЧАЛ ГОТОВИТЬ ПЕРВИЧНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ БОНДОВ НА 5 МЛРД РУБЛЕЙ

Москва. 19 августа. INTERFAX.RU - Внешэкономбанк планирует в конце августа провести первичное размещение биржевых облигаций серии БО-05, привлечь в ходе него 5 млрд рублей, сообщил "Интерфаксу" источник в банковских кругах.

"Как и в ходе размещения бондов в июле, ВЭБ планирует реализовать лишь часть выпуска. В его планах привлечь 5 млрд рублей", - сказал он.

Номинальный объем данной серии 5-летних бондов - 20 млн рублей. Купоны - квартальные.

Предполагается, что оферта будет полуторалетней, а квартальный купон - не более 11,5% годовых.

В планах ВЭБа также провести в сентябре, в случае необходимости, вторичное размещение классических облигаций 21-й серии номинальным объемом 15 млрд рублей, рассказал другой источник в банковских кругах. 10 сентября по данному выпуску банку предстоит исполнение оферты. Ставка 8-го купона по этим бумагам будет определена до 25 августа. "ВЭБ хочет оставить бумаги в рынке", - добавил он.

20-летние облигации 21-й серии были размещены в марте 2012 года. По облигациям выплачиваются полугодовые купоны. Банк с 30 августа по 8 сентября будет проводить прием заявок от инвесторов на выкуп этих бумаг. Ставка 1-6-го купонов - 8,4%, 7-го - 15,5% годовых.

В настоящее время в обращении находятся 9 выпусков классических облигаций ВЭБа на общую сумму 310,136 млрд рублей, 5 выпусков биржевых бондов на 55 млрд рублей и валютные бонды серии БО-16в на \$500 млн.

Неразмещенными остаются 10 биржевых выпусков облигаций банка на общую сумму 200 млрд рублей и 3 выпуска валютных бондов на \$1,55 млрд.

Также у ВЭБа есть программа биржевых облигаций, в рамках которой бонды могут выпускаться в одной из трех валют: рублях, долларах или евро.

<http://www.interfax.ru/business/461260>

Официальный сайт главы и Правительства Карачаево-Черкесской республики (kchr.ru), Черкесск,
19 августа 2015 16:54

ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО КООРДИНАЦИИ СОВМЕСТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРАВИТЕЛЬСТВА КЧР И ВНЕШЭКОНОМБАНКА

Сегодня премьер-министр КЧР Мурат Карданов провел заседание рабочей группы по координации совместной деятельности Правительства КЧР и Представительства Государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" в г. Пятигорске по отбору приоритетных инвестиционных проектов для реализации их в Карачаево-Черкесии.

Участники заседания обсудили деятельность Внешэкономбанка, в том числе возможности институтов поддержки малого и среднего предпринимательства группы компаний Внешэкономбанка, их работу на территории республики и возможные способы активизации их деятельности с учетом специфики и потребностей Карачаево-Черкесии. Поднимались также проблемные аспекты реализации инвестиционных проектов субъектов малого и среднего бизнеса в Карачаево-Черкесии.

На заседании состоялась презентация инвестиционных проектов субъектов малого и среднего предпринимательства, которые включены в инвестиционный план Карачаево-Черкесии. Это такие проекты как "Модернизация оборудования Хабезского гипсового завода и расширение ассортимента продукции" (ЗАО "Хабезский гипсовый завод"), "Строительство селекционно-семеноводческого и оптово-распределительного (логистического) центров" (ООО "Хамер"), "Создание сельскохозяйственного комплекса по разведению племенных коз молочной породы. Производство козьего молока, сыра и мяса" (ООО "Россюгинновации"), "Реализация производства полиуретановых материалов и устройств Protent" (ООО "КАГОВ КОРПОРЕЙШН") и ряда других.

Все представленные проекты в ближайшее время будут рассмотрены специалистами ВЭБа более детально, после чего будут приняты соответствующие решения по их инвестированию.

<http://www.kchr.ru/news/detailed/23140/>

ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА

Полуостров Камчатка (poluostrov-kamchatka.ru), Петропавловск-Камчатский, 20 августа 2015 2:30

ГЛАВА ФОНДА РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА АЛЕКСЕЙ ЧЕКУНКОВ: ДЕРЗАЙТЕ НА ВОСТОКЕ!

Генеральный директор Фонда развития Дальнего Востока Алексей Чекунков выступил перед участниками Всероссийского молодежного образовательного форума "Итуруп", который проходит на Курилах с 12 по 24 августа. Ранее гостями форума уже стали полномочный представитель Президента РФ в ДФО, вице-премьер Юрий Трутнев, заместитель Председателя Госдумы РФ Владимир Васильев, исполняющий обязанности губернатора Сахалинской области Олег Кожемяко, известные общественные деятели, политики и предприниматели.

"Российской экономике нужно не вялое поступательное движение с ростом 2-3% в год, а мощный рывок. И именно на Дальнем Востоке уже созданы условия для такого рывка, главным из которых является экономическая свобода", - отметил в своем выступлении перед участниками и гостями "Итурупа" Алексей Чекунков.

Глава ФРДВ напомнил, что в декабре 2014 года вступил в силу закон о территориях опережающего развития: "ТОР - это новая оболочка, пакет законов, который обеспечивает свободу предпринимательской деятельности на Дальнем Востоке. Он позволяет дальневосточным предпринимателям создавать бизнесы на самых лучших условиях, которые когда-либо существовали в нашей экономике. Также недавно принят закон о Свободном порте Владивосток. Государство дает обществу и бизнесу однозначный сигнал и сегодня - лучшее время, чтобы воспользоваться новыми возможностями".

По мнению Алексея Чекункова, предпринимательская энергия - это тот двигатель, который позволяет совершать экономические прорывы даже вопреки многочисленным ограничениям. Алексей привел примеры зарубежных стран, где государство методами госрегулирования создает мощный экспортный спрос на продукцию национальных производителей. Однако для того, чтобы качественно удовлетворить этот спрос, нужны компетентные и энергичные предприниматели.

По мнению руководителя Фонда, именно благодаря предпринимательской активности Дальний Восток, оставаясь российским, сможет стать частью успешной и глобальной азиатской экономики. "Держайте на Востоке! В регионе должны появиться люди новой формации. Это люди, на которых мы, как государственные инвесторы, надеемся. Я искренне мечтаю о том, чтобы словом "предприниматель" гордились. Чтобы предприниматели становились героями общества", - отметил Чекунков. Добавив, при этом, что дефицит трудовых ресурсов мотивирует к применению на Дальнем Востоке современных технологий, позволяющих строить глобальные бизнесы с минимальными потребностями в трудовых ресурсах.

Также Алексей Чекунков принял участие в обсуждении результатов организационно-деятельностной игры, результатом которой стали разработанные участниками проекты на Дальнем Востоке, связанные с освоением новых месторождений полезных ископаемых, созданием рениевого кластера, развитием транспортно-логистического сообщения, сотрудничеством России в АТЭС, строительством "Умных городов".

Всероссийский молодежный образовательный форум "Итуруп" проходит на территории одноименного острова Курильской гряды с 12 по 24 августа и объединяет лучших молодых специалистов со всей России, чья сфера творческих и научных интересов связана с развитием Дальнего Востока. Организаторами Форума выступают Федеральное агентство по делам молодежи, Общественная палата РФ и "Роспатриотцентр". Форум проходит при кураторстве Управления Внутренней политики Администрации Президента РФ.

Об этом корреспонденту "ПК" сообщили в пресс-службе ФРДВ.

АО Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона создан по инициативе Президента РФ и Председателя Правительства РФ.

Является государственным финансовым институтом развития, обеспечивающим гибкий подход к структурированию и финансированию проектов. Осуществляет инвестиции в создание новых предприятий и объектов инфраструктуры, которые обладают значимым социально-экономическим эффектом для развития экономики региона.

В своей деятельности Фонд взаимодействует с Полпредством Президента РФ в ДФО, Минвостокразвития и акционером - Внешэкономбанком, являясь частью единой системы государственных институтов развития Дальнего Востока. Уставный капитал Фонда - 15,5 миллиардов рублей.

<http://poluostrov-kamchatka.ru/pknews/detail.php?ID=102956>

РФПИ ПОЛУЧИТ ПРЕМИЮ "РОСТЕЛЕКОМА"

Автор: Владислав Новый

Оператор заплатит фонду \$120 млн

"Ростелеком" не смог договориться с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) о пролонгации опционного договора 2013 года, в рамках которого РФПИ приобрел 1,35% акций компании. Теперь "Ростелеком" думает выкупить эти акции у РФПИ и компенсировать фонду потери из-за девальвации рубля - всего на сумму до \$120 млн. Оператор допускает возможность размещения этих акций на рынке в текущем году.

"Ростелеком" с высокой вероятностью не будет пролонгировать опционный договор с РФПИ и ведет переговоры о выкупе акций у фонда на \$120 млн, сообщил "Ъ" представитель оператора. Это собственные средства "Ростелекома", сделку планируется закрыть в течение двух месяцев, после того как она будет согласована правительством.

В октябре 2013 года Deutsche Bank и РФПИ на условиях соинвестирования приобрели у "дочки" "Ростелекома" ООО "Мобител" 72,2 млн (2,7%) обыкновенных акций "Ростелекома" в равных долях за \$237 млн, или 7,67 млрд руб. по курсу ЦБ на момент сделки. За каждую акцию они заплатили \$3,3 (106,3 руб.). При этом Deutsche Bank и структура РФПИ заключили с "дочкой" "Ростелекома" Rostelecom International соглашения по опционам колл и пут. Согласно договорам, в случае роста акций "Ростелекома" на 30% у оператора с октября 2015 года появлялось право выкупить у инвесторов половину их пакета по стоимости на 30% выше цены покупки (\$4,3). Если акции потеряют в цене, Deutsche Bank и РФПИ с октября 2015 года вправе реализовать опцион пут: в этом случае они могут продать акции на рынке, а "Ростелеком" компенсирует разницу между ценой продажи и ценой реализации опциона пут - \$3,4 за акцию.

С момента сделки акции "Ростелекома" в рублях подешевели на 21%, а в долларах - в 2,5 раза. В "Ростелекоме" увидели реальный риск выплаты РФПИ и Deutsche Bank в октябре почти \$160 млн, или \$80 млн каждой компании по опциону пут. 6 августа совет директоров "Ростелекома" продлил опционное соглашение с Deutsche Bank до 1 декабря 2017 года на условиях, близких к исходным. Но РФПИ не согласился пролонгировать договор, как рассказал "Ъ" один из акционеров "Ростелекома" и подтвердил источник, близкий к компании. "Мы с пониманием отнеслись к решению РФПИ, у фонда есть обязательства перед пайщиками", - сказал собеседник "Ъ".

В РФПИ отказались от комментариев.

Как сообщили "Ъ" в "Ростелекоме", сумма сделки \$120 млн складывается из трех частей. Первая - это рыночная цена принадлежащих РФПИ акций оператора, вторая - компенсация по опциону в связи со снижением котировок. По состоянию на 31 июля 2015 года РФПИ владел 1,13% обыкновенных акций "Ростелекома". Вчера на Московской бирже такой пакет стоил 2,5 млрд руб. (\$38 млн по курсу ЦБ). Кроме того, РФПИ может рассчитывать на компенсацию по опциону пут на \$77 млн, а также доходность на инвестицию на уровне 3% годовых в долларах.

"Ростелеком" мог бы минимизировать потери, заплатив РФПИ \$80 млн по опциону пут, но компания решила выкупить свои акции, потому что верит в их потенциал, сообщил "Ъ" источник в "Ростелекоме". "Мы считаем более выгодным обратный выкуп акций, нежели выплату компенсации по текущему опционному договору, - рассказал он. - Оператор верит, что его акции подорожают, и планирует продать этот пакет по более выгодной цене при встречах с инвесторами в текущем году". Аналитик Райффайзенбанка Сергей Либин допускает: "Ростелеком" выкупает акции у РФПИ по просьбе фонда, которому проще продать акции оператору, а не на рынке.

Mfd.ru, Москва, 19 августа 2015 11:15

"ВЭБ-ЛИЗИНГ" ВЫПЛАТИЛ 1-Й КУПОН ПО ОБЛИГАЦИЯМ СЕРИИ БО-05

Москва, 19 августа. /МФД-ИнфоЦентр, MFD.RU/

"ВЭБ-лизинг" выплатил 430.050 млн рублей за первый купон по облигациям серии БО-05. Об этом говорится в сообщении компании.

Эмитент 17 февраля 2015 года разместил выпуск ценных бумаг номинальным объемом 5 млрд рублей с погашением в феврале 2025 года. Размер выплат на одну облигацию выпуска составил 86.01 рублей исходя из ставки купона на уровне 17.25% годовых.

Напомним, что ОАО "ВЭБ-лизинг" создано в 2003 году, занимается лизингом высокотехнологического оборудования, подвижного состава, авиационной техники и агрегатов, морских и речных судов, автомобилей и спецтехники. Основной акционер - госкорпорация "Внешэкономбанк".

<http://mfd.ru/news/view/?id=2004815>

Атлантика. Финансы и Консалтинг (afc.ru), Москва, 19 августа 2015 14:40

"МСП БАНК" И "АК БАРС" В РАМКАХ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ ПРЕДОСТАВИЛИ КРЕДИТ СУБЪЕКТУ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА ИП ЗОЛОТУХИН

Выдан первый кредит субъекту малого предпринимательства в рамках заключенного между "МСП банком" и "Ак Барс" банком соглашения, предусматривающего финансовую поддержку субъектов МСП, приобретающих автотехнику "Камаз". Пилотная сделка заключена с ИП Золотухин (г. Нурлат, Республика Татарстан). Предприятие специализируется на организации грузоперевозок. Об этом говорится в пресс-релизе банка.

Поддержка предоставлена по ставке 13% годовых сроком на 5 лет. Сумма сделки не уточняется. Поставщиком техники для предпринимателя стал официальный дилер ПАО "Камаз" - Набережночелнинский автоцентр "Камаз", который реализовал клиенту автомобиль "Камаз-6520".

Напомним, что соглашение о поддержке субъектов МСП, приобретающих автотехнику "Камаз", заключено между "МСП банком" и "Ак Барс" банком в июле 2015 года. На сегодняшний день в рамках программы получено 8 кредитных заявок от субъектов МСП на сумму 28 млн рублей.

Акционерное общество "Российский банк поддержки малого и среднего предпринимательства" (АО "МСП банк") было учреждено в 1999 году, 100% акций "МСП банка" принадлежат Государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности ("Внешэкономбанк"). По состоянию на 01.04.2015 года, уставный капитал "МСП банка" составил 19.24 млрд руб., работающие активы - 132.97 млрд руб.

Банк "Ак Барс", учрежденный правительством Татарстана в 1993 году, является крупнейшим кредитным учреждением республики.

<http://afc.ru/analytics/finansovie-novosti/65352/>

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

РБК daily

Газета РБК, Москва, 20 августа 2015

БЕЗ СПРОСА РОСТА НЕТ

Автор: Яна Милюкова, Елена Малышева

Андрей Клепач, главный экономист ВЭБа: "Этот шок тяжелее, чем в 1998 году"
Россия бьет антирекорды 1998 года

Сокращение потребительского спроса в этом году оказалось серьезнее, чем в кризисы 1998 и 2009 годов, сообщил в эфире РБК главный экономист ВЭБа Андрей Клепач. По его словам, нынешний спад в экономике связан с падением спроса, в первую очередь розничной торговли.

"Это очень большой шок. Он тяжелее, чем то, с чем мы сталкивались и в 1998 году, и в 2009 году. Причем если в 2009 году у нас доходы населения не сокращались в реальном выражении, то сейчас идет падение в реальном выражении и заработной платы, и доходов населения в целом. Уменьшился потребительский кредит", - сказал Клепач. По данным Росстата, в первом полугодии 2015 года оборот розничной торговли упал на 8% к соответствующему периоду прошлого года. По данным Центра конъюнктурных исследований ВШЭ, вклад розничной торговли в общий объем ВВП составляет примерно 8-9%, вместе с оптовой торговлей - примерно 17%.

Однако прогноз у Клепача оптимистичный: падение может ограничиться одним годом, а со следующего начнется восстановление. "Это серьезная встряска для всего потребительского сектора... На следующий год... потребительский спрос начнет восстанавливаться". По мнению зампреда ВЭБа, восстановление спроса будет идти быстрее, чем "то, что связано с инвестиционной сферой", но такого роста, как в 2000-е, уже не будет. В ближайшие годы потребительский спрос и доходы населения будут расти на 2-3% в год, говорит он.

НЕФТЬ И САНКЦИИ

Ранее эксперты ВШЭ в экономическом обзоре "Комментарии о государстве и бизнесе" отметили, что третьем-четвертом квартале 2015 года уровень падения экономики может приблизиться к показателям кризиса 1998 года. Падение ВВП может составить 4,5%, "даже если в третьем и четвертом квартале" будет нулевой рост, рецессия в 2016 году может продолжиться. В 1998 году ВВП снизился на 5,3%.

Пессимистичные прогнозы они объясняют несколькими факторами. Нефть Urals подешевела с \$60-65 за баррель в июне до \$46-48 в середине августа, что сопровождалось ослаблением рубля. Резко ухудшилась обстановка в Китае: основной китайский фондовый индекс Shanghai Composite упал с середины июня более чем на 20%, и это сказывается на оценке перспектив роста торговых партнеров Китая. "Продление западных санкций и присоединение к ним новых стран спровоцировало ответное расширение списка подсанкционных стран и ужесточение Россией контрсанкций, несмотря на отсутствие явных подвижек в области импортозамещения", - отмечается в обзоре.

На минувшей неделе аналитики Moody's сообщили, что падение цен на нефть и ослабление рубля приведет к тому, что ситуация с российской экономикой начнет улучшаться позднее, чем это предполагалось. Они прогнозируют спад на 3% в 2015 году и нулевой рост в 2016 году, при условии начала слабого роста в конце текущего года. Среди факторов рецессии аналитики называют сокращение потребительского спроса и объема инвестиций и санкции.

"Это очень большой шок. Он тяжелее, чем то, с чем мы сталкивались и в 1998 году, и в 2009 году"

Прогноз Минэкономразвития

Базовый вариант прогноза социально экономического развития от Минэкономразвития предполагает, что розничная торговля в этом году сократится на 8,2%, а в следующем году министерство ожидает роста в 1,5%. Реальные располагаемые доходы населения в этом году сократятся на 7,8%, в следующем году прогнозируется их рост на 1,1%. Сокращение ВВП в этом году, в соответствии с базовым прогнозом, может составить 2,8%.

Но на этой неделе помощник президента Андрей Белоусов не исключил, что спад может оказаться больше и составить 3,5-4%.

Андрей Клепач

С июля 2014 года занимает пост заместителя председателя и главного экономиста ВЭБа. До этого с 2004 по 2014 год проработал в Минэкономразвития, где отвечал за макроэкономическое прогнозирование. С 2008 года он занимал пост заместителя министра. В декабре 2008 года Андрей Клепач стал первым чиновником российского правительства, который официально объявил о начале рецессии в России. Уход Клепача из Минэкономразвития человек из его окружения объяснял РБК тем, что у него и министра Алексея Улюкаева "не сложились" отношения и "какие-то идеи Клепача не принимались". Однако сам Клепач в интервью РБК это опровергал. "Мы не скрываем - у нас по многим вещам разные позиции. Но особенно в этом году мы выступаем бок о бок, и предложения по бюджетному правилу, по изменению подходов к денежной политике, процентной политике ЦБ отстаиваем вместе. Я считаю, он ведет себя очень мужественно".

РБК ТВ (rbctv.rbc.ru), Москва, 19 августа 2015 10:00

ВОЗМОЖНЫЕ "ПЛЮСЫ" ОТ ДЕВАЛЬВАЦИИ РУБЛЯ

Возможные "плюсы" от девальвации рубля

Продолжаем следить за валютным рынком. Накануне рубль обновил полугодовые минимумы. Основные валюты - и доллар, и евро хоть и немного растеряли утренние завоевания, по итогам торгов остались в плюсе на Московской бирже. На закрытии рынков за евро давали 72 рубля и 60 копеек. За доллар 65 рублей и почти 90 копеек. Очередной виток девальвации продолжается уже месяц. Он бьет по потребительскому спросу. Но эксперты уверены, из девальвации можно извлечь и выгоду.

Обсудим возможную выгоду от девальвации рубля - у нас в гостях в студии в отеле "Арагат Хаят" сейчас находится Константин Ордов, Заведующий кафедрой финансового менеджмента университета имени Плеханова.

АНДРЕЙ КЛЕПАЧ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, ГЛАВНЫЙ ЭКОНОМИСТ **ВНЕШЭКОНОМБАНКА**

"С одной стороны, девальвация расчистила рынок, как и антисанкции, которые существенно ограничили сюда поставки, но, чтобы дальше наращивать производство, нужны инвестиции. И это тоже один из серьезных вызовов, потому что мы сделали большие успехи в производстве птицы, свинины, но племенное поголовье, оно большей частью импортируется, то же самое, если мы возьмем производство сахара, сахарной свеклы там тоже активно шли процессы импортозамещения, но большинство семян там до 80% - это импорт".

http://rbctv.rbc.ru/archive/main_news/562949996683330.shtml

РБК ТВ # Главные новости, Москва, 19 августа 2015 15:03

РИТЕЙЛЕРЫ БОРЮТСЯ С ЗАПРЕЩЕННОЙ

В: В борьбу с санкционным контрафактом включились и сами продавцы, Глава Роспотребнадзора Анна Попова заявила, что отечественные ритейлеры самостоятельно и добровольно сняли с реализации 18 тонн сыра, попадающего в список запрещенных продуктов. По данным главы Роспотребнадзора, на такой шаг пошла только одна торговая сеть. Конкретизировать название Попова отказалась. Причина снятия товара с прилавков - нарушение законодательства. У сыра был статус безлактозного продукта. Но не было обязательной в таком случае госрегистрации. Добавлю, что за 6 месяцев этого года Роспотребнадзор выявил и снял с реализации 48 тонн запрещенной продукции. Аналитики Moody's назвали пищевую промышленность России единственной отраслью, которая справилась с импортозамещением. Такого же мнения придерживается и зампред "Внешэкономбанка" Андрей Клепач.

Вот что он рассказал в эксклюзивном интервью РБК.

АНДРЕЙ КЛЕПАЧ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, ГЛАВНЫЙ ЭКОНОМИСТ ВНЕШЭКОНОМБАНКА): У нас действительно есть серьезные достижения в импортозамещении, и есть, чем гордиться. Мы создали современную, достаточно высоко конкурентоспособную отрасль птицеводства. Мощный рывок произошел в производстве свинины, производстве индейки. Появился, ну, такой... отрасль, которая раньше вообще в России отсутствовала - это мясные породы скота и производство, соответственно, высококачественной там говядины. Фактически это сегменты, где у нас даже есть существенный потенциал не только для импортозамещения, но для экспорта. И это огромное достижение, это результат, в общем, достаточно успешной продовольственной политики и политики развития и модернизации сельского хозяйства.

С одной стороны, как бы девальвация, она расчистила рынок, как и, допустим, антисанкции, которые существенно ограничивали сюда поставки, но чтобы дальше наращивать производство, нужны инвестиции. И это тоже одна из таких, ну, как бы, один из серьезных вызовов, потому что, ну, например, мы сделали большие успехи, как я уже сказал, в производстве птицы, свинины, но племенное поголовье, оно большей частью импортируется. То же самое, если мы возьмем, там, производство сахарное, сахарной свеклы. Там тоже активно шли процессы импортозамещения, но большинство семян там до 80% - это импорт. И поэтому сейчас перед производителями стоит задача не только нарастить производство, воспользоваться тем моментом, но как раз создать, по сути дела, тоже новые сегменты производства, свою отечественную племенную базу, семенную базу, чтобы это производство было устойчивым, и это требует инвестиций. Поскольку не всегда на это хватает своих собственных прибылей, здесь огромную роль играет кредитный рычаг.

РБК ТВ # Главные новости, Москва, 19 августа 2015 22:01

ЭКОНОМИКА

В эксклюзивном интервью "РБК" зампред Внешэкономбанка и бывший замминистра экономического развития и торговли Андрей Клепач отметил, что падение нефтяных цен не так страшно и, экономика может развиваться в этих условиях.

АНДРЕЙ КЛЕПАЧ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, ГЛАВНЫЙ ЭКОНОМИСТ ВНЕШЭКОНОМБАНКА, ЗАММИНИСТРА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ 2008-2014): С нефтью интересно даже не то, что там цена допустим, существенно снизилась. Когда-то цена в 50-60 долларов за баррель казалась очень хорошей, высокой и надежной для роста российской экономики. В принципе, и при нынешней цене там 55-56 долларов или около 60 долларов мы можем развиваться. И издержки добычи, они существенно ниже. Другое дело, что многие новые месторождения, связанные там с шельфом, связанные с вязкими нефтями, их в этих условиях разрабатывать, действительно, не очень выгодно. И, видимо, их сроки будут сдвигаться, но мы можем жить и развиваться как бы в условиях цены на нефть в 50 - 60 долларов. У нас есть возможность адаптации к этому и, собственно говоря, и сейчас экономика, она адаптируется.

В: Цена российской нефтяной смеси Urals к середине августа опустилась до 46-48 долларов за баррель. Аналитики Центра развития Высшей школы экономики считают, что в совокупности с падением китайского фондового рынка и сохранением экономических санкций это может привести к повторной дестабилизации финансовой сферы и реального сектора. В новых комментариях о государстве и бизнесе отмечается вновь начавшееся ослабление рубля. Авторы обзора полагают, что это помешает Банку России вновь понизить ключевую ставку на следующем заседании. Аналитики не ожидают резкого усиления экономического спада или скачка инфляции, как в прошлом году, но падение инвестиций может усилиться. Экономика по итогам года сократится на 4,5%. Возросла вероятность падения ВВП в следующем году.

НИКОЛАЙ КОНДРАШОВ (ВЕДУЩИЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА "ЦЕНТР РАЗВИТИЯ" НИУ ВШЭ): Самое главное, что это понимать, это то, что у нас все-таки кризис L-образный, то есть соответственно такого отскока, как в 2008-2009-м, в 2009-м году такого отскока уже не будет, и это видно и по ценам на нефть и по тому, как развивается экономика, и, соответственно, здесь вопрос даже дна он не столько уместен. Вопрос, когда у нас будет настоящий рост. Вот это самый сложный вопрос, потому что пока что непонятно из тех, из тех внешних условий и внутренних, которые у нас есть и тех ограничений, которые у нас есть, непонятно, когда мы сможем прийти именно к нормальному росту. То есть не плюс 0,5%, да, а более серьезного там, 3% и более.

В: И вот какие данные публикует сегодня Росстат. За первое полугодие ВВП России упал почти на 3,5%. В прошлом году за тот же период наблюдался слабый рост. Падение инвестиций в основной капитал в июле ускорилось до 8,5%. А вот инфляция четвертую неделю подряд остается на нуле. С начала года потребительские цены выросли почти на 9,5%.

РУССКОЕ ПЕНСИОННОЕ ЧУДО

Автор: Екатерина Метелица

НПФ инвестировали в экономику 190 млрд рублей

Правительству, похоже, удалось направить пенсионные деньги в экономику. Во втором квартале этого года фонды вложили в реальный сектор почти 190 млрд руб. - это 11% всех накоплений, которые у них есть.

Минфин направил в правительство доклад об эффективности инвестирования пенсионных накоплений (есть у РБК), в котором расписал, куда негосударственные пенсионные фонды (НПФ) вложили накопления граждан, поступившие в 2015 году, какой объем средств работает на реальный сектор экономики и какая часть капитала российских банков принадлежит фондам. Документ подготовлен совместно с Минэкономразвития, Минтруда и Банком России.

По данным Минфина, на 1 июля 2015 года объем пенсионных накоплений составлял 3,6 трлн руб., из которых 1,9 трлн руб. находилось в ВЭБе, а 1,7 трлн руб. - в НПФ. За второй квартал накопления в НПФ увеличились на 564,6 млрд руб., в основном за счет перевода из Пенсионного фонда России (ПФР) накоплений граждан, которые в 2013-2014 годах решили сменить фонд.

ЖИЛЬЕ И ДОРОГИ

За второй квартал 2015 года НПФ вложили 128,8 млрд руб. в ценные бумаги компаний реального сектора экономики, указывается в докладе. Из них 112,9 млрд руб. - в инфраструктурные проекты. Вложения ВЭБа за тот же период в инфраструктуру и реальный сектор составили 60,1 млрд руб.

С того момента, как фонды в мае получили новые накопления, финансовый блок работал над тем, чтобы направить эти деньги в экономику. Когда правительство спорило о том, сохранять или ликвидировать накопительный компонент пенсионной системы, одним из основных аргументов сторонников ее ликвидации было отсутствие у НПФ инвестиций в реальный сектор. "Накопления не работают как длинные деньги, потому что большая часть денег размещается в гособлигации или банковские депозиты", - говорил ранее РБК источник в соцблоке правительства.

По итогам совещания 1 апреля 2015 года президент поручил правительству и Банку России разработать и представить механизмы направления средств НПФ на финансирование долгосрочных инвестиционных проектов. Уже реализован "ряд мер по повышению эффективности использования финансового ресурса" пенсионных накоплений как источника длинных денег "для обеспечения экономического роста", указывает Минфин в своем докладе.

К примеру, Минфин подготовил законопроект, который изменит систему вознаграждения НПФ; работает над документом, который введет портфель удерживаемых до погашения активов - они не будут переоцениваться ежедневно и, значит, не будут зависеть от колебаний рынка. А представители Минэкономразвития организовывали взаимодействие НПФ с компаниями реального сектора экономики, которые реализуют крупные инвестиционные проекты.

В результате во втором квартале 2015 года НПФ вложили 25 млрд руб. в облигации "Башнефти", 22 млрд руб. - РЖД, 11 млрд руб. - "Российских сетей", 2 млрд руб. - АФК "Система". У каждой из этих компаний есть утвержденные инвестиционные программы, которые включают в себя развитие новых месторождений, обновление инфраструктуры и др.

Еще 15,5 млрд руб. НПФ инвестировали в строительство дороги Москва - Санкт-Петербург. В начале июня "ВТБ Пенсионный фонд" сообщил, что выкупил транш инфраструктурных облигаций компании "Магистраль двух столиц" на 7,5 млрд руб. В июле фонды O1 Group "Будущее" и "Стальфонд", а также "ЛУКОЙЛ-Гарант" и НПФ электроэнергетики, связанные с группой "Открытие", стали якорными инвесторами размещения 15-летних инфраструктурных облигаций этой компании - они вложили не менее 5,5 млрд руб.

Из доклада следует, что перечисленные вложения и составили основную часть 128,8 млрд руб., попавших в корпоративные облигации и инфраструктуру. По логике к ним следует добавить еще

около 60 млрд руб., которые НПФ в том же втором квартале вложили в объекты жилищного строительства, в том числе через облигации Агентства по ипотечному жилищному кредитованию (эта цифра тоже названа в докладе).

Ресурсы правительства истощаются из-за кризиса, а НПФ, пополненные после заморозки пенсионных накоплений в 2014 году, становятся источником длинных денег, говорил ранее замминистра экономического развития Николай Подгузов. Он ожидает, что как минимум половина средств, которые будут поступать ежегодно в НПФ, будет инвестирована в инфраструктурные проекты.

Шаги НПФ в инвестициях в инфраструктуру не так масштабны, в то же время вложения пенсионных средств в корпоративные облигации компаний реального сектора значительны, что может стать доводом в защиту накопительной системы, полагает гендиректор НПФ "Участие" Сергей Зыцарь.

"Это не что иное, как финансирование текущей деятельности предприятий и их инвестиционных программ", - добавляет он.

Около 40%, или 690,4 млрд руб., всех пенсионных накоплений НПФ находится на банковских депозитах и счетах. Из средств, поступивших в НПФ из ПФР в мае, на депозитах лежит 293,6 млрд руб. (более 50%). По данным ЦБ (приложены к докладу Минфина), 212 млрд руб. размещено на коротких депозитах на срок до трех месяцев. Впоследствии компании из реального сектора экономики смогут привлечь эти средства для финансирования значимых инвестиционных проектов, указывает в своем письме Минэкономразвития.

ФОНДЫ - БАНКАМ

Работают на реальный сектор и вложения НПФ в капитал банков. В докладе Минфина указано, что через покупку ценных бумаг кредитных организаций НПФ направляют деньги в экономику, так как банки выдают за счет этих средств кредиты.

На 30 июня пенсионные фонды, по данным ЦБ, вложили 73,3 млрд руб. накоплений в акции банков. Большая их часть - почти 50 млрд руб. - согласно данным, приведенным в докладе Минфина, вложена в три банка: ФК "Открытие" (26,8 млрд руб., НПФ владеют 19% капитала), Промсвязьбанк (13,8 млрд руб., 20%), ВТБ (7,4 млрд руб., около 1%; см. врез).

"Пенсионные фонды покупают акции банков в основном, когда есть дополнительный стратегический интерес. Возможно, это делается с целью аккумулировать значимый пакет; возможно, докапитализировать материнскую компанию", - говорит гендиректор "Пенсионного партнера" Сергей Околеснов.

Дело не в спросе и привлекательности банков, уверен замгендиректора УК "Апрель Капитал" Сергей Лукин: "Полагаю, что НПФ инвестируют в проекты своих акционеров не без настоятельной просьбы со стороны последних. Если банки входят в перечень разрешенных, то формально криминала нет, хотя история с банками Моты лева заставляет задуматься о последствиях".

Директор по корпоративным рейтингам RAEX ("Эксперт РА") Павел Митрофанов полагает, что это все же взаимовыгодный союз: в текущих условиях нестабильности и дорогого фондирования банкам нужен капитал, а пенсионным фондам нужны понятные объекты инвестирования. "Банк может быть привлекательным как актив: если дать ему импульс вливанием в капитал, то его стоимость может быстро вырасти. К тому же инвестиции в капитал банка - это тоже инвестиции в реальный сектор, в который призывает вкладываться правительство. Рубль, вложенный в капитал банка, это десять рублей выданных кредитов", - говорит Митрофанов.

Пенсионеры помогают банкирам

Больше всего от НПФ получил банк ФК "Открытие" - 26,8 млрд руб., это около 19% капитала. Инвестиции в этот банк сделали НПФ РГС (6,9 млрд руб., 5% капитала); входящие в O1 Group Бориса Минца "Будущее" (3,3 млрд руб., 2%) и "Стальфонд" (3,5 млрд руб., 2%); входящие в группу БИН Михаила Шишханова и братьев Гуцериевых "Европейский ПФ" (1,2 млрд руб., 1%), "Доверие" (0,9 млрд руб., 1%) и "Регионфонд" (0,8 млрд руб., 1%). Еще 7% ФК "Открытие" принадлежит пенсионным фондам, связанным с группой "Открытие": НПФ электроэнергетики приобрел 4% капитала почти за 6 млрд руб., "ЛУКОЙЛ-Гарант" - 3% капитала за 4,2 млрд руб. В акции Промсвязьбанка вложено 13,8 млрд руб. накоплений, что составляет 20% капитала. В состав акционеров этого банка весной 2015 года вошли пенсионные фонды группы O1 Минца и группы БИН Шишханова-Гуцериевых.

"ВТБ Пенсионный фонд" вложил 7,2 млрд руб. в капитал ВТБ, приобретя около 1% акций банка. В ВТБ также вложились НПФ Сбербанка (165,5 млн руб.), НПФ "Сургутнефтегаз" (18,6 млн руб.) и "Регионфонд" (14 млн руб.)

Ресурсы правительства истощаются из-за кризиса, а НПФ, пополненные после заморозки пенсионных накоплений в 2014 году, становятся источником длинных денег

Пенсионеры помогают бизнесу

Всего в акции российских компаний фонды вложили на 30 июня 180,3 млрд руб., указано в докладе Минфина. В справочных материалах Минтруда (приложены к докладу Минфина) указано, что НПФ инвестировали 27,8 млрд руб. в "Росгосстрах", 19 млрд руб. в бумаги группы компаний ПИК, 2,1 млрд руб. - Объединенной вагонной компании, 1,4 млрд руб. - "Мостотреста" и 1,4 млрд руб. - "Э.ОН Россия".

БИЗНЕС



Ведомости, Москва, 20 августа 2015

ИНВЕСТИЦИИ В ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ РАСТУТ ВОПРЕКИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫМ ПРОГНОЗАМ

Автор: Евгений Ракуль

В целом по России этот показатель падает

В первом полугодии инвестиции в основной капитал в Ростовской области выросли на 8,7 млрд руб. по сравнению с показателями 2014 г., составив 94,9 млрд руб., сообщил в среду и. о. губернатора области Василий Голубев на расширенном заседании правительства. "В планах, несмотря на сложности и меняющуюся ситуацию в экономике, - 270 млрд руб. [по итогам года]", - цитирует Голубева пресс-служба правительства. В этом году будет реализовано 11 крупных проектов, которые принесут не менее 58 млрд руб. инвестиций, сказано в релизе.

В России, по данным Росстата, инвестиции в основной капитал в июле сократились на 8,5%, а за семь месяцев упали на 5,9% к показателям годом ранее.

Спад на Кубани

Инвестиции в экономику Краснодарского края в первом полугодии сократились в 1,4 раза до 199,9 млрд руб. (данные Росстата).

"Область показывает удивительную динамику четвертый год подряд, - говорит гендиректор Агентства инвестиционного развития Ростовской области Игорь Бураков. - В 2012-2013 гг. рост инвестиций был двузначным. В 2014 г. эксперты ожидали, что прирост будет отрицательным. Как причину указывали события на Украине, с которой были хорошие кооперационные связи. Однако никакого спада не произошло. Губернатор отдельно занимался каждым крупным проектом. В области заложена хорошая база, много проектов с большим мультипликативным эффектом". По словам Буракова, иностранные компании не только не отказываются от своих проектов, но "активизируют их". Mars начала работы на площадке в Аксайском районе (завод по выпуску влажных кормов для животных за \$100 млн). Louis Dreyfus из тройки ведущих мировых пищевых компаний начала строить терминал в Азове за 1,5 млрд руб. "Это крупные проекты, которые реализуют сейчас, сданы они будут в 2016 г. Например, американская Air products, которая входит в четверку производителей газа [промышленных газов] в мире, также самую свою большую инвестицию в Россию (1,1 млрд руб.) локализует в Ростовской области", - говорит Бураков.

Темп роста промышленности в первом полугодии - 108%, сельского хозяйства - 101,1%; увеличился на 3,7% ввод жилья (построено 1,1 млн кв. м), говорится в докладе областного министра экономики Александра Левченко (опубликован на сайте облправительства).

"Конечно, определенная заморозка кредитного рынка и снижение доступности фондирования (с конца прошлого года) тормозят инвестиции, что скажется на динамике и этого, и 2016 года. Но начато много проектов, которые обеспечивают хороший запас прочности", - поясняет Бураков.

"Да, возникают сложности с финансированием, мы с ВЭБом заново прошли по дорожной карте. По идее, наш новый завод уже должен был работать. Сейчас запуск планируется в ноябре. Затормозили из-за инвестиций", - подтверждает Вадим Ванеев, владелец ГК "Евродон" (строит крупнейший в Европе комплекс по выращиванию и переработке индейки мощностью 130 000 т в год). - В любом случае инкубаторы и птичники работают, нужно всего 600 млн руб., чтобы завершить весь проект (освоено уже 11 млрд руб.)".

В производство влажных кормов для животных Mars вложит в Ростовской области \$100 млн



РИА Новости, Москва, 19 августа 2015 13:06

СУД УТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С "ТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ" 2 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

В 2014 году банки-кредиторы, выдавшие ранее кредит "Тракторным заводам", подали в арбитраж Москвы несколько исков к организации на общую сумму более 14 миллиардов рублей.

МОСКВА, 19 авг - РИА Новости. Девятый арбитражный апелляционный суд в среду оставил без изменения решение нижестоящего арбитража, взыскавшего с концерна "Тракторные заводы" и связанных с ним компаний более 2 миллиардов рублей в пользу МДМ Банка, следует из информации на сайте суда.

Решение вступило в законную силу, после того как суд второй инстанции отклонил апелляционные жалобы, поданные на него ответчиками.

"Тракторные заводы" в 2011 году привлекли пятилетний синдицированный кредит в 32,33 миллиарда рублей на рефинансирование кредитного портфеля предприятий концерна. Кредиторами выступили 16 банков, в том числе Сбербанк, ВТБ, "Петрокоммерц", Россельхозбанк, "Ак Барс", МДМ Банк.

В 2014 году банки-кредиторы подали в арбитраж Москвы несколько исков к "Тракторным заводам" на общую сумму более 14 миллиардов рублей. МДМ Банк в июле того года потребовал вернуть его часть синдицированного кредита, выданного ответчику, в связи с нарушением заемщиком обязательств по договору.

Сумму иска банка составили основной долг - 1,568 миллиарда рублей, проценты - 467 миллионов рублей, а также 20 миллионов рублей неустойки. Арбитраж Москвы в мае 2015 года удовлетворил иск. Апелляционные жалобы на это решение, кроме самого концерна "Тракторные заводы", подали его дочерние структуры, выступившие поручителями заемщика.

Концерн "Тракторные заводы" объединяет более 20 предприятий в России, Дании, Германии, Австрии, Нидерландах, Сербии и на Украине. Производит промышленную тракторную технику и оборудование, лесозаготовительную, сельскохозяйственную технику, коммунально-строительную, железнодорожную, а также военную технику. Единственным владельцем 100% акций Machinery & Industrial Group N.V. - материнской компании концерна "Тракторные заводы" - является госкорпорация Внешэкономбанк.

<http://ria.ru/economy/20150819/1194806018.html>



Ведомости, Москва, 20 августа 2015

ЗАДЕРЖКА СТРОИТЕЛЬСТВА М11 ИЗ-ЗА ХИМКИНСКОГО ЛЕСА МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ ГОСУДАРСТВУ В 4,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Автор: Юрий Нехайчук

Вице-премьеру Аркадию Дворковичу предстоит решить, получит ли Северо-Западная концессионная компания (СЗКК; консорциум "Мостотреста" и Vinci) компенсацию за задержку строительства первого участка платной трассы Москва - Санкт-Петербург. Об этом "Ведомостям" рассказал участник рынка дорожного строительства. Вопрос на рассмотрении в правительстве, подтвердил представитель "Автодора".

Затянулась передача отдельных участков под строительство из-за несовершенства земельного законодательства, проблем в переустройстве инженерных коммуникаций, говорили ранее представители "Автодора" и "Мостотреста", генподрядчик понес убытки. Одна из причин - конфликт вокруг Химкинского леса, отмечает консультант "Автодора".

Стоимость строительства стартового участка - 59,6 млрд руб., в том числе 23 млрд - госфинансирование, остальное - деньги концессионеров, проектные облигации и заем от Сбербанка и ВЭБа. Теперь затраты государства могут вырасти на 4,797 млрд руб. - такую компенсацию готов выплатить СЗКК Минтранс, рассказали "Ведомостям" федеральный чиновник и сотрудник компании, участвующей в проектах "Автодора". Представители Минтранса и "Автодора" сумму не комментируют. Ранее предправления "Автодора" Сергей Кельбах говорил о 4,5-4,7 млрд руб.

Представители "Мостотреста" и СЗКК не комментируют запрошенную сумму и не говорят, когда надеются получить деньги. Представитель Дворковича отказался от комментариев. Переговоры о компенсации убытков "Мостотрест" вел с зимы. Первоначально компания просила заплатить ей 6,8 млрд руб., рассказывали федеральный чиновник и человек, близкий к Минтрансу.

Кельбах ранее говорил, что компенсация не повлияет на "бюджетирование Российской Федерации", вопрос решит сама госкомпания: сэкономит на строительстве М11, снизив стоимость заключаемых контрактов. "У нас все процедуры происходят с экономией, на каких-то большей, на каких-то меньшей, и мы дополнительных средств у государства просить не будем", - обещал Кельбах.

В правительстве ждут заключения от Минфина, говорит чиновник министерства, сейчас Минфин проверяет адекватность суммы возмещения в 4,797 млрд руб. Представитель Минфина не ответил на запрос "Ведомостей". У "Автодора" нет вопросов к сумме, говорит человек, близкий к госкомпании, но есть к "срокам и механизму выплаты".

Сумма может быть адекватной, если включает в себя операционные затраты концессионера, расходы по банковским кредитам и покрывает недополученную доходность от проекта, говорит один из консультантов проекта М11, но "оценить эти расходы, не имея доступа к внутренней документации, невозможно". В договоре о концессии обычно жестко описаны все риски, и, если компенсация будет выплачена, значит, сумма рассчитана по условиям договора, объясняет директор Института экономики транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин. До сих пор выплат возмещения концессионерам со стороны государства не было, замечает партнер Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина, но такая практика в мире существует, возможность выплат включается в концессионные соглашения.

<http://www.vedomosti.ru/economics/articles/2015/08/20/605513-zaderzhka-stroitelstva-m11-himkinskogo-lesa-gosudarstvu-48-rublei>

ЗОНА ПЛОХОЙ ВИДИМОСТИ

Автор: Алексей Синицкий, главный редактор журнала "авиатранспортное обозрение", специально для "Ъ"

Несмотря на сокращение бюджетов, госпрограмма "Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы" не пострадала. Сохранили финансирование приоритетные проекты госпрограммы: среднемагистральный самолет МС-21, перспективный двигатель ПД-14, вертолеты Ми-38 и Ка-62. Однако обратная сторона господдержки - монополизм импортозамещения, что ведет отрасль к инженерной и технологической изоляции.

Структурные манипуляции

Разумеется, Россия должна обладать собственной авиационной промышленностью, которая к тому же служит мощнейшим катализатором развития других отраслей экономики. И в этом ключевую государственная поддержка авиапрому, безусловно, необходима. Вместе с тем можно вспомнить слова Андрея Богинского, заместителя министра промышленности и торговли Минпромторга, сказанные им ровно два года назад, накануне авиасалона МАКС-2013: "Благодаря господдержке наша авиационная промышленность пережила сложности мирового кризиса 2008 года с меньшими потерями, чем многие другие отрасли. Благодаря господдержке предприятия проводят техническое перевооружение, получают заказы как на гражданскую, так и на военную продукцию. Однако, заглядывая в будущее, мы понимаем, что авиапром должен уметь работать по глобальным рыночным правилам".

Действительно, благодаря господдержке реального кризиса в авиапроме не было за все почти 25 лет новой российской экономики. Были затяжные трудности, но отрасль, пусть со значительными потерями, сохранила прежнюю структуру.

Система управления, впрочем, изменилась радикально. Интеграционные процессы 2000-х годов привели к интересным результатам.

В самолетостроении почти все сборочное производство сосредоточилось в рамках Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Государству в лице Росимущества принадлежит 85,3% акций ПАО ОАК, Внешэкономбанку - 8,5%, остальное - частным акционерам. Все вертолетостроительные предприятия объединены в холдинг "Вертолеты России", который стал дочерней компанией объединенной промышленной корпорации (ОПК) "Оборонпром". В свою очередь, ОПК "Оборонпром" на 58,32% принадлежит госкорпорации "Ростех", еще 27,82% акций владеет государство, в числе остальных акционеров ОАО РСК МиГ (5,79%), Республика Татарстан (5,4%), ОАО "Рособоронэкспорт" (2,22%), ОАО "Роствертол" (0,45%). Такая же ситуация и в двигателестроительной отрасли: практически все предприятия вошли в Объединенную двигателестроительную корпорацию, которая, в свою очередь, является дочерней компанией "Оборонпрома".

После кадровых изменений в ОАК в начале текущего года, когда пост президента корпорации занял бывший заместитель министра промышленности и торговли Юрий Слюсарь, а прежний глава ОАК Михаил Погосян сохранил за собой только пост генерального конструктора, высказывались предположения, что ОАК тоже войдет в "Ростех". Пока, впрочем, в этом и нет особой необходимости, поскольку деятельность ОАК и "Ростеха" координируется в рабочем порядке, а "Ростех" имеет мощные рычаги воздействия на ОАК через поставки комплектующих, не неся при этом формальной ответственности за самолетостроительные программы ОАК.

Компонентная база решений

В конце марта министр промышленности и торговли России Денис Мантуров своим приказом утвердил план развития импортозамещения в сфере гражданского авиастроения. В самолете Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), частичной или полной замене на отечественную продукцию подлежат 22 компонента и системы. В МС-21 предстоит заменить 24 наименования. Список для Ту-214 набрал 243 позиции, но это связано не с обилием импортных комплектующих, а со степенью детализации плана. Кроме того, в плане упоминаются широкофюзеляжный самолет Ил-96-300, а также вертолеты Ка-32 (две модификации), Ка-226Т, Ми-8 (семь модификаций), Ми-38-2, Ка-62 и "Ансат".

Предполагается, что замена иностранных систем и компонентов должна начаться в нынешнем году и завершиться в 2022-м. Считается, что в нынешних политических условиях зависимость от поставок иностранного оборудования делает российскую промышленность уязвимой перед лицом возможных экономических санкций, поэтому в стратегически важных отраслях промышленности российское правительство взяло курс на импортозамещение.

Особо следует отметить прекращение сотрудничества с украинскими предприятиями. Раскол некогда единого советского авиапрома на российскую и украинскую части, который почти четверть века мешал нормальному развитию отрасли, теперь, похоже, преодолеть уже невозможно. Какое-то сотрудничество еще продолжается по инерции, но о развитии кооперационных программ, если все так пойдет и дальше, придется забыть. Больше всего это вредит самой живой из совместных программ - самолету Ан-148 и его производным Ан-158 и Ан-178. Разрыв сотрудничества с КБ имени Антонова ставит под удар новые российские проекты в области транспортной авиации. Возможно, российские конструкторы рассчитывают проектировать все самостоятельно, но надо вспомнить, что рампу для самолета Ил-76 проектировали антоновцы - другого такого опыта на постсоветском пространстве ни у кого не было и нет. Также возникают сомнения в возможности модернизации Ан-124, а очень перспективному Ан-70 в очередной раз страшно не повезло.

Схожая ситуация и в области двигателестроения. Украинская камера сгорания для перспективного ПД-14, который предназначен для МС-21, показала лучшие характеристики по сравнению с российской, но устанавливаться на двигатель она не будет. С вертолетами вообще беда, поскольку полноценное серийное производство основного двигателя ТВЗ-117 в России так и не налажено, а поставки с украинского предприятия "Мотор-Сич" находятся под угрозой. Необходимо подчеркнуть, что курс на импортозамещение взят в ситуации, когда структура отрасли, несмотря на созданные управляющие компании ОАК, ОДК и "Вертолеты России", остается фактически нереформированной.

Право поставщика

За прошедшие два года ситуация в промышленности не изменилась, но изменился политический вектор. Раньше руководители отрасли говорили, что поставщики должны выйти на новый уровень и стать участниками глобального рынка компонентов через программы сотрудничества с иностранными партнерами, чтобы научиться поставлять компоненты не только для SSJ 100 и МС-21, но и для самолетов иностранного производства, хотя это очень долгий и дорогостоящий путь, который не пройдешь за год-два. Сейчас из-за политической обстановки интерес к международным проектам снизился с обеих сторон. Российский авиапром оказался в большей степени предоставлен самому себе и вынужден перейти к импортозамещению.

Монополизм поставщиков систем и компонентов несет и еще одну опасность. В советской системе гражданское авиастроение было вторичным по отношению к военному. В одном из крупнейших конструкторских бюро бытовала даже поговорка: "Будешь плохо работать - сошлем на гражданскую тематику". С тех пор мало что изменилось. И сейчас рост финансирования предприятий в рамках оборонного заказа делает для них неинтересной работу по гражданской тематике. И это, как ни парадоксально, тормозит структурные реформы в отрасли.

Сейчас интегрированные предприятия, например ОАК или "Вертолеты России", совмещают функции финалиста, осуществляющего разработку и финальную сборку воздушного судна, и поставщика первого уровня, который выпускает системы и агрегаты. Исторически так сложилось, что в России вообще нет поставщиков первого уровня в мировом понимании, потому что каждый авиастроительный куст замыкал многие функции на себя, и сразу за финалистами идут поставщики второго уровня, например холдинг "Авиационное оборудование" или "Авиаприбор-Холдинг". И поставщиков третьего-четвертого уровней тоже нет, поскольку малый и средний бизнес не развит. "Сегодня государство тратит на авиапром достаточно много ресурсов, как, впрочем, происходит и в других странах, - говорит Андрей Богинский. - Но без обновления индустриальной модели нам не получить такой производительности, как на Boeing и Airbus".

Коммерсантъ

АВИАСТРОЕНИЕ

ПРЕДПРОДАЖНЫЙ ШАНС

Константин Анохин

20 августа 2015

Коммерсантъ тематические приложения

Ежегодный рост воздушных перевозок составит 4,6% в год. В течение ближайших 15 лет глобальный рынок авиаперевозок будет увеличиваться преимущественно за счет среднемагистральных узкофюзеляжных самолетов. За свою долю на этом рынке борется и Россия. В 2018 году корпорация "Иркут" (ОАК) намерена вывести на рынок новый гражданский самолет МС-21.

В 2002 году Российское авиационно-космическое агентство объявило конкурс на проект ближне-среднемагистрального самолета (на замену морально устаревших Ту-154М и Ту-204). Победитель тендера должен был получить на подготовку самолета к серийному производству и его сертификацию \$150 млн из госбюджета. Победителем тендера был признан проект МС-21, представленный ОКБ им. А. С. Яковлева, вошедшим в 2004 году в состав корпорации "Иркут". Финансирование работ по этой теме вошло в новую программу развития авиационной промышленности, утвержденную российским правительством весной минувшего года. На 2014-2015 годы было выделено порядка 30 млрд руб. из средств федерального бюджета. Общая же инвестиционная стоимость проекта оценивается в 100 млрд руб. Но финансирование программы обеспечивается не только за счет госбюджета. "Иркут" инвестирует в техническое перевооружение собственные средства из прибыли, полученной на внешних рынках, а также привлекает инвестиционный кредит Сбербанка РФ на сумму \$1 млрд.

Первые самолеты по планам "Иркута" планируется поставить заказчикам в конце 2018 года, после сертификации машины. Программа развития серийного производства самолета МС-21 предполагает выход на строительство до 70 самолетов в год. По оценкам компании, за 20 лет предприятие будет в состоянии поставить на рынок до 1 тыс. самолетов, из которых примерно треть предназначена для зарубежных перевозчиков, остальное -- для рынка России и СНГ.

На сегодняшний день сформирован стартовый портфель из твердых заказов на 175 самолетов (получены авансы от заказчиков) и порядка 100 машин -- по опциону. Наиболее крупный заказ (на 85 самолетов) получен от госкорпорации "Ростехнологии". Первыми эксплуатантами самолетов МС-21 будут авиакомпании группы российского национального перевозчика "Аэрофлот". Еще 50 самолетов законтрактовала компания "Ильюшин Финанс", среди крупных заказчиков и **"ВЭБ-Лизинг"** (контракт на 30 самолетов МС-21), 10 машин заказала авиакомпания "Ираэро". Всего по каталожной стоимости портфель заказов корпорации "Иркут" составляет сегодня около \$9 млрд.

МС-21 с самого начала проектировался с учетом самых современных технологий и вобрал в себя новейшие мировые разработки в области самолето- и двигателестроения, бортового оборудования и систем. Кроме того, разработчики ориентировались на более высокий уровень комфорта, характерный сегодня для дальнемагистральных самолетов.

Притом что новый отечественный самолет сориентирован на рынок узкофюзеляжных лайнеров, в своем классе он будет иметь самый широкий салон. Так, если у его прямых конкурентов от компаний Boeing и Airbus ширина салона составляет 3,76 м и 3,7 м соответственно, то у МС-21 -- 4,06 м. Это позволит производителям оснастить салон более широкими креслами, чем у зарубежных аналогов. Более того, за счет широкого прохода, как заявляют российские

авиастроители, не только увеличатся багажные отсеки в салоне, но и значительно сократится время посадки и высадки пассажиров и, соответственно, уменьшится время подготовки самолета к следующему вылету.

На рынке авиалайнер МС-21 будет предлагаться заказчикам с двумя типами двигателей -- PW1400G и ПД-14. Двигатели обладают уменьшенным расходом топлива и низким уровнем шума и эмиссии вредных веществ.

В проекте МС-21 было решено применить новую технологию изготовления композита. На предприятии "Аэрокомпозит-Ульяновск", которое выпускает так называемое черное крыло для нового лайнера, впервые в мире для производства силовых конструкций крыла самолета применена инфузионная технология.

В корпорации "Иркут" уверены, что все шансы потеснить своих конкурентов в ряде сегментов рынка у них есть. Даже то, что самолет МС-21 создается практически с нуля, в итоге может стать его основным преимуществом, поскольку такая схема реализации проекта позволяет создать на начальном этапе самые современные технологические цепочки, которые, в свою очередь, позволят сделать продукт с наиболее востребованными на рынке характеристиками.

Необходимым условием для продвижения на рынок самолетов МС-21 является наличие системы послепродажной поддержки. Параллельно с изготовлением летных образцов МС-21 в корпорации идет активная работа в этом направлении. По словам Акима Носкова, вице-президента корпорации "Иркут" по послепродажному обслуживанию гражданской авиатехники, уже сейчас большое внимание уделяется техническим средствам обучения, а также разработке и изготовлению комплекта тренажеров, к которым относятся полнопилотажный, процедурный тренажеры, аварийно-спасательный тренажер, тренажер "Двери" и др. Задача ясна: создать для авиакомпаний максимально комфортные условия при вводе в эксплуатацию самолетов МС-21.

Экономическую эффективность МС-21 невозможно сейчас оценить. Но эффект синергии в российской промышленности уже есть. Проект МС-21 сыграл роль драйвера для технологической модернизации существующих российских компаний и создания новых. В программе участвует более 70 предприятий России, в том числе основные научные центры в области авиастроения, производители комплектующих узлов и агрегатов.



ТАСС, Москва, 19 августа 2015 10:18

АЭРОПОРТ ИРКУТСК МОЖЕТ СТАТЬ ПОРТОВОЙ ОЭЗ, ИГОРНОЙ ЗОНОЙ И "ОТТЯНУТЬ" КИТАЙЦЕВ ИЗ МАКАО

В настоящее время идет процесс формирования новой территории авиаузла площадью около тысячи гектаров

ИРКУТСК, 19 августа. /ТАСС/. Иркутская область, владеющая 100% акций ОАО "Международный аэропорт Иркутск", согласовала с правительством РФ возможность создания на территории авиапредприятия особой экономической зоны (ОЭЗ) портового типа, сообщил в среду ТАСС министр экономического развития региона Руслан Ким.

"Предложение по созданию портовой ОЭЗ согласовано. Мы готовим сейчас соответствующую заявку", - сказал он.

Предполагается, что ОЭЗ будет образована в границах иркутского аэропорта после того, как к нему будет присоединен новый участок, площадь которого в несколько раз превышает существующую. Предполагаемыми резидентами портовой ОЭЗ станут "Alibaba Group" (крупнейшая в сфере интернет-коммерции компания Китая) и "Ростех" (его представители вошли в состав нового совета директоров "Международного аэропорта Иркутск" после передачи в федеральной в региональную собственность). Российская госкорпорация намерена создать на базе аэропортов центр технического обслуживания самолетов Boeing.

Представитель совета директоров "Международного аэропорта Иркутск" сообщил ТАСС, что проектное решение по развитию авиаузла, которое властям региона предложили корейские архитектурно-проектные компании "Heegim" и "Samoo", предполагает размещение на территории аэропорта 11 гостиниц и игорной зоны с подземным бункером для хранения наличных денег. "Предполагается, что она могла бы "оттянуть" часть от тех 30 млн жителей Китая, которые ежегодно посещают казино на острове Макао. Возможность внесения изменений в федеральный закон об игорных зонах обсуждается с правительством РФ", - сказал он.

Источник в правительстве региона уточнил ТАСС, что сейчас идет процесс формирования новой территории авиаузла площадью около тысячи гектаров, которая охватит земли нескольких муниципальных образований между Байкальским и Голоустненским трактами. Среди присоединяемых земель есть федеральные участки, находящиеся в пользовании Иркутского государственного аграрного университета, а также выведенные из сельхозоборота под дачное строительство, законность которого, по словам собеседника агентства, в настоящее время проверяется прокуратурой.

"Мемориальный комплекс жертв массовых политических репрессий в поселке Пивовариха новый аэропорт не затронет. Формируемый участок позволит расположить взлетно-посадочную полосу с разворотом на 33 градуса, как это согласовано с Генштабом РФ", - отметил представитель правительства региона. Новая ВПП уведет взлет и посадку самолетов от Иркутска, что позволит аэропорту развивать грузовые авиаперевозки, недополученная выгода от которых сейчас составляет около 300 млн рублей в год.

Как ранее сообщал ТАСС, власти Иркутской области совместно в **Внешэкономбанком** готовят документацию для проведения конкурса на выбор инвестора для аэропорта Иркутск. Готовность принять в нем участие выразили несколько крупных российских компаний, а также южнокорейская Incheon International Airport Corporation.

Аэропорт Иркутска является крупнейшим комплексом Восточной Сибири, входит в число 20 крупнейших в России по показателям пассажиропотока. В 2014 году он обслужил 1,6 млн пассажиров. Авиаузел может принимать все типы гражданских самолетов. Весной 2015 года решением правительства РФ он был передан из федеральной в областную собственность на условиях реконструкции.

РАЗНОЕ



Интерфакс, Москва, 19 августа 2015 13:20

КРУПНЕЙШИЕ ОТЕЛИ СОЧИ ЗАВЕРШИЛИ 2014 ГОД С УБЫТКАМИ

КРАСНОДАР. 19 АВГУСТА. ИНТЕРФАКС - Большинство крупнейших отелей Сочи завершили 2014 год с чистым убытком, несмотря на резко возросший в минувшем году турпоток.

На финансовые показатели гостиниц повлияли вынужденное снижение цен на проживание из-за резко возросшей конкуренции на рынке, а также расходы на выплату кредитов, ранее привлеченных на строительство и реконструкцию номерного фонда.

Согласно данным базы "СПАРК-Интерфакс", ООО "Санаторий Родина" (Grand Hotel & SPA, по информации участников рынка, отель контролируется структурами бизнесмена Олега Дерипаски) в 2014 году увеличило чистый убыток по РСБУ в 3,2 раза по сравнению с 2013 годом - до 124,145 млн рублей. Выручка отеля, наоборот, выросла на 6,4% - до 373 млн рублей. Темпы увеличения выручки в 2014 году были ниже, чем в 2013 году - тогда выручка возросла на 29,5%.

ООО "Лазурная" (Radisson Lazurnaya, принадлежит ОАО "Газпром") также закончило прошлый год с чистым убытком, который составил 415,7 млн рублей. По сравнению с 2013 годом он увеличился в 1,8 раза. Последние 6 лет предприятие было убыточным, однако чистый убыток 2014 года был рекордным для ООО. Выручка отеля, снижающаяся с 2009 года, в минувшем году показала рост в 2 раза, достигнув 335,99 млн рублей.

ООО "Юниверсити Плаза" (отели Pullman Sochi Centre 5* и Mercure Sochi Centre 4*, открыты в 2013 году, входят в холдинг "Интеррос" Владимира Потанина), в минувшем году получило рекордный чистый убыток по РСБУ в размере 5,489 млрд рублей. В 2013 году чистый убыток был на порядок меньше - 444 млн рублей. Выручка отеля, наоборот, увеличилась в 26 раз - до 503,675 млн рублей.

Курортный комплекс Swisshotel Sochi Kamelia 5* (ООО УК "Камелия", принадлежит строительной компании "Галс-Девелопмент", подконтрольной группе ВТБ), был введен в преддверии Олимпиады. В 2014 году комплекс получил чистый убыток в размере 423,883 млн рублей, что больше, чем в 2013 году в 7,5 раза. Однако выручка увеличилась в 946 раз - до 294,466 млн рублей.

Крупнейшие отели Имеретинской низменности, построенные в преддверии Олимпиады-2014 и расположенные в непосредственной близости от Олимпийского парка, также завершили прошлый год с убытками.

Так, ООО "Отельстрой" (Radisson Blu Resort & Congress Centre 5*, которым через московское ООО "Отельсервис" владеет ОАО "ВЭБ-Лизинг" - дочерняя компания Внешэкономбанка) в 2014 году получило рекордный чистый убыток по РСБУ в размере 849,022 млн рублей (рост в 1,8 раза к 2013 году). При этом выручка возросла почти на 10% - до 654,123 млн рублей.

ООО "Имеретинская Ривьера", управляющая компания курортного района премиум-класса "Имеретинский", построенного структурами компании "Базовый элемент", также завершило прошлый год с чистым убытком, он составил 6,146 млн рублей (рост в 2 раза). Выручка выросла на 5% - до 65,447 млн рублей.

"Имеретинский" - первый всесезонный курортный район, включает 58 корпусов апартаментов, а также отель "Имеретинский" категории 4*.

В то же время ряд крупных отелей завершил 2014 год с прибылью.

Так, ОАО "Гостиница "Приморская" (основной акционер ЗАО "Холдинговая компания "Гостиница Приморская", Москва) в 2014 году получило 9,435 млн рублей чистой прибыли против 52,693 млн рублей чистого убытка годом ранее. Выручка выросла на 25% - до 108,787 млн рублей.

ОАО "Гостиничный комплекс "Жемчужина" (принадлежит физлицам и городу Сочи) завершило минувший год с рекордной выручкой - 829,63 млн рублей. По сравнению с 2013 годом показатель увеличился в 1,5 раза. Чистая прибыль АО составила 2,688 млн рублей, против 272,8 млн рублей чистого убытка годом ранее.

С рекордной выручкой в 927,5 млн рублей закончил 2014 год и "Санаторий "Южное взморье" (крупные акционеры - Российский профсоюз работников атомной энергетики и промышленности, "Росэнергоатом" и Новосибирский завод химконцентратов). По сравнению с 2013 годом выручка выросла на 13%. Чистая прибыль выросла в 4 раза - до 8,793 млн рублей.

Как сообщил "Интерфаксу" генеральный директор консалтинговой компании Mason Realty Group Илья Володько, убытки отелей связаны, прежде всего, с большой долговой нагрузкой, которая легла на них в рамках подготовки к проведению Олимпийских игр в Сочи.

"Ведь для строительства новых объектов или модернизации существующих средств размещения компании привлекали крупные кредиты в банках, и сейчас их выплачивают. Большое финансовое бремя не позволяет этим компаниям выйти на прибыльность", - считает он.

По мнению эксперта, второй фактор, который мог спровоцировать убыточность отелей - это снижение в 2014 году цен на проживание в них. Открытие в Сочи большого количества отелей привело к тому, что теперь предложение на местном туристическом рынке намного превышает спрос.

"Из-за достаточно большой конкуренции, появившейся с вводом в эксплуатацию огромного количества средств размещения, операторы, чтобы получить максимальную загрузку отелей начали корректировать свои ценники на услуги в сторону снижения. Но вместе с этим, расходная часть оказываемых услуг выросла с ростом цен на продукты питания, на электроэнергию и так далее. В итоге отели получали хорошую, порой даже рекордную выручку, но прибыль от этого не шла", - констатировал И.Володько.

По его словам, Олимпиада, безусловно, оказала влияние на рост выручки отелей. Также на выручку повлияло и увеличение загрузки отелей в холодное время года, поскольку Сочи стал позиционироваться как круглогодичный курорт.

"По итогам текущего года существенных изменений показателей компаний я не ожидаю, поскольку взятые финансовые обязательства никуда не уйдут, нести долговую нагрузку им предстоит не один год", - добавил он.

<http://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/28696/>

РИА ОмскИнформ (omskinform.ru), Омск, 19 августа 2015 12:51

ЗАХВАТ ОМСКОГО АЭРОПОРТА ВСТУПАЕТ В РЕШАЮЩУЮ СТАДИЮ

Даже если будет построен международный аэропорт Омск-Федоровка, за него долгие десятилетия будут расплачиваться омские бюджетники.

В конце августа власти Омской области планируют представить общественности инвестора, готового достроить международный аэропорт Омск-Федоровка в рамках концессионного соглашения. Соответствующий документ проходит антикоррупционную экспертизу, а пока РИА "Омск-Информ" выяснило, какие страсти кипят сейчас за кулисами.

Исповедь под страхом увольнения

Представитель одной из структур правительства Омской области, курирующий в числе прочего строительство аэропорта Омск-Федоровка, рассказал, что ждет омичей в случае прихода концессионера.

- Меня беспокоит мое дальнейшее трудоустройство, - начал свое повествование чиновник. - Как только я вам дам интервью, меня завтра же уволят. Уволят даже в случае, если я покажу позитивную сторону сделки. Так как проект нуждается в серьезных доработках.

Речь шла как раз о том самом проекте "Концессионного соглашения на строительство и эксплуатацию аэропорта Омск-Федоровка". Как известно, проект уже вызвал резкую критику со стороны наблюдателей, но получается, даже люди, призванные его отстаивать, боятся сказать "что-то лишнее".

Опасение аферы

В 2008 году экс-директор аэропорта Омск-Центральный Сергей Круглов и в 2013-м тогдашний директор Михаил Берман говорили о том, что реанимация аэропорта Омск-Федоровка возможна лишь при финансировании строительства за счет продажи земель под действующим аэропортом. Наряду с экс-директорами многими экспертами эта идея была воспринята как продвижение крупномасштабной аферы, имеющей цель заработать десятки миллиардов, лишив при этом омичей единственного действующего аэропорта.

В частности, Сергей Круглов эту схему видит так. Реальное строительство аэропорта в Федоровке обойдется примерно в 30 млрд рублей. Застройщик соглашается на то, что ему предлагают: инвестировать в завершение строительства Федоровки озвученные сегодня цифры от 5,5 до 7,2 млрд рублей, получив взамен земли под действующим аэропортом. Для завершения строительства выделенных денег не хватает, застройщик требует еще, и в соответствии с контрактом на законных основаниях становится правообладателем 655 гектаров земель в центре города со всеми коммуникациями. По некоторым оценкам, стоимость этих и прилегающих к аэропорту земель составляет свыше 90 млрд рублей.

При отсутствии дальнейшего финансирования собственник земель может и вовсе расторгнуть контракт на строительство аэропорта Омск-Федоровка и, повышая арендную плату, обанкротить и тем самым выдать действующий аэропорт Омск-Центральный.

Оправдание проекта

Но. По словам куратора проекта, эта схема невыполнима по причине того, что земли под "Омск-Центральным" отдать "нет никакой возможности". Из его рассказа следует, что пункты проекта, подразумевающие передачу объектов и имущества, входящего в состав объектов аэропорта "Омск-Центральный", обусловлены "технологическими" соображениями.

- Чисто технологически перенести аэропорт за 30 км очень сложно, - говорит эксперт, - поэтому концессионеру необходим контроль над Омском-Центральным. Ведь может понадобиться какое-то оборудование из него, согласования по навигации.

Кстати, по признанию куратора, то, что работы на Федоровке до сих пор не начались, связано с упорством областных властей на предмет максимального оттягивания времени захода концессионера в Центральный.

- Наши власти настаивали на том, что если строительство аэропорта в Федоровке запланировано на 3 года, то заход в "Омск-Центральный" инвестору следует разрешить только через два года, после подписания концессионного соглашения, - говорит чиновник. - Для

инвестора это было камнем преткновения. "Два года я вкладываю огромные средства, а затем может быть получаю "Омск-Центральный", - говорил он. И отказывался.

По словам куратора, потенциальный инвестор объяснял необходимость передачи действующего аэропорта уже после подписания концессионного соглашения тем, что заинтересован в его прибылях.

Первая нестыковочка

Странное упорство инвесторов получить Омск-Центральный здесь и сейчас, мотивированное недоверием к правительству области, уже вызывает большие вопросы. Во-вторых, странным выглядят слова о "переносе оборудования" - достаточно сказать, что в действующем аэропорту все оборудование отвечает за безопасность полетов - и если забрать оттуда какой-нибудь локатор (иди даже фонарик) эта безопасность окажется под угрозой.

Ну и третье. При стоимости нового аэропорта, скажем, в 7 млрд рублей, о какой компенсации расходов можно говорить, учитывая ежегодную прибыль Омска-Центрального, которая не каждый раз выходит за один миллион рублей?

На самом деле, есть еще одна тонкость, которую омские чиновники не особенно любят озвучивать. Потенциальные инвесторы строительства аэропорта в Федоровке в первую очередь интересуются, "в чьей собственности находятся земли под Центральным?". И услышав "в федеральной", тут же дают задний ход. И, как стало известно корреспонденту РИА "Омск-Информ", именно этот вопрос обсуждался во время приезда в Омск заместителя министра транспорта РФ Валерия Окулова. Ион одобрил передачу земель под Омском-Центральным в собственность Омской области.

Кстати, как раз после визита Окулова, желающие построить Омск-Федоровку выстроились в очередь. По словам куратора проекта, их уже сейчас 19. Но видимо, основная борьба будет между "Базэл Аэро" - оператором аэропортов на юге России, входящей в финансово-промышленную группу "Базовый элемент" Олега Дерипаски, ООО "Новпорт" Романа Троценко, контролирующим восемь российских аэропортов (в том числе новосибирское Толмачево) и вездесущим Сбербанком.

Что будет с Центральным (и с нами) после Федоровки

В изложении куратора интересна судьба аэропорта Центральный и земель под ним. По словам эксперта, как только первый самолет взлетит (приземлится) с ВВП Федоровки, в Омске-Центральном начнется демонтаж и утилизация оборудования. Земли же (в общем-то, и так никуда не переданные) переходят в ведение правительства Омской области. Но сами отношения правительства Омской области и инвестора-концессионера не заканчиваются. И похоже, дружить им вечно.

- В концессионном соглашении, - говорит источник, - есть такое понятие, как минимальный гарантированный доход концессора. Допустим, сумма договора на строительство 10 млрд рублей, а он затратил 20 - может, геология плохая, может еще что. Так вот, говорит он, за оговоренные 20 лет я не могу вернуть свои затраты и поэтому ты, товарищ концедент, будешь платить мне разницу, пока не погасишь мои вложения.

Концедент в этом случае - Омская область, и платить эти 10 млрд придется из бюджета области. Не трудно посчитать, если аэропорт Омск-Федоровка не выйдет на прибыль за десять лет, то инвестору ежегодно мы будем отдавать один млрд из без того теряющего поступления бюджета. В ином случае заключение концессионного соглашения вряд ли возможно. Если, конечно, залогом не выступают ... те самые земли.

Вторая нестыковочка

Как уже говорилось, реальную стоимость строительства аэропорта в Федоровке эксперты оценивают в 30 млрд рублей. Инвестор вкладывает в строительство по "оптимистичным" расчетам нашего правительства 10, и тогда доплачивать из бюджета ему придется уже не 10 млрд рублей, а 20.

Плюс к этому даже действующий аэропорт загружен всего на 20 процентов, и загруженный новый на 5, учитывая увеличивающиеся затраты на обслуживание, учитывая экономическое положение, может не выйти на самоокупаемости до конца века.

Кстати, по информации куратора, практически все в правительстве, имеющие отношение к проекту "Омск-Федоровка" и доступ к расчетам федерального центра проектного финансирования (ФЦПФ, дочерняя структура ВЭБ), с большим сомнением относятся к самой идее успешной реализации этого проекта.

- Люди считают, что невозможно рассчитывать горизонт планирования до 2038 года, основываясь только на пассажироперевозках, - говорит он. - Не берутся в расчет грузоперевозки, а это, по

моему мнению, беря во внимание промышленную составляющую нашего региона, один из ключевых факторов.

Тем не менее, и мечты о спасительных грузоперевозках выглядят достаточно розовыми. Местными грузоперевозками занимается и Омск-Центральный, а чтобы забрать у ближайшего Толмачево хоть 10 процентов загрузки, необходима большая работа. Может быть демпинг, который тоже требует огромных вложений, а их не предвидится.

Кстати сказать, уже в конце августа в вопросе строительства аэропорта Омск-Федоровка может быть поставлена точка. На полном серьезе, то есть официально, на это время запланирована презентация инвестора. К этому времени правительство Омской области должно учесть все риски и найти общий язык с конкурсантами.

Или не найти.

Владимир Преображенский

<http://www.omskinform.ru/news/84228>