



БАНК
РАЗВИТИЯ

ОБЗОР ПРЕССЫ

9 июня 2016 г.

ПРЕСС-СЛУЖБА

МОСКВА-2016

СОДЕРЖАНИЕ:

ВНЕШЭКОНОМБАНК	3
ВЭБ ОДОБРИЛ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА МС-21 НА \$125 МЛН.....	3
ВЭБ ОДОБРИЛ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА МС-21 НА \$125 МЛН.....	4
ПРОЕКТ МС-21 ЯВЛЯЕТСЯ ЗНАКОВЫМ И АМБИЦИОЗНЫМ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ.....	4
ВЭБ ПРЕДОСТАВИТ "ИЛЬЮШИН" ГОСГАРАНТИИ ПО КРЕДИТАМ НА ПОСТАВКУ SSJ-100.....	5
ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ	6
ОСОБЫЕ ЗОНЫ ПО СПЕЦИАЛЬНЫМ ЦЕНАМ	6
ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ САМОЛЕТ МС-21	7
ПЯТЬ ВОПРОСОВ О НОВОМ САМОЛЕТЕ	8
В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ОТВЕРГЛИ ПЛАНЫ ПО "РАЗМОРОЗКЕ" ПЕНСИОННЫХ НАКОПЛЕНИЙ	10
БИЗНЕС	11
"МЫ ВЫЖИЛИ, И С НАМИ СТОИТ ИМЕТЬ ДЕЛО"	11
ПРОЕКТ CHEVROLET NIVA-2 ОБОЙДЕТСЯ В 12-14 МЛРД РУБ., ГОСУДАРСТВО РАССМОТРИТ ПОДДЕРЖКУ - ГУБЕРНАТОР	13

ВНЕШЭКОНОМБАНК



Москва, 8 июня 2016 13:05

ВЭБ ОДОБРИЛ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА МС-21 НА \$125 МЛН

Кредитное соглашение было заключено в феврале 2013 года на срок 11 лет
МОСКВА, 8 июня. /ТАСС/. Общая сумма одобренного финансирования ВЭБ проекта по созданию новейшего российского самолета МС-21 составляет \$125 млн. В перспективе доля этого самолета на мировом рынке ближне-среднемагистральных воздушных судов может составить 10%. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе госкорпорации.

В среду в Иркутске состоялась торжественная церемония первой выкатки самолета МС-21, в ней принял участие премьер-министр Дмитрий Медведев.

"Одной из форм финансирования проекта является лизинг оборудования, в том числе за счет кредита Внешэкономбанка. ВЭБ профинансировал ОАО "ВЭБ-лизинг" в целях реализации сделок по приобретению технологического оборудования и передаче его в лизинг ПАО "Иркут" в рамках проекта МС-21. Одобренный объем финансирования составляет \$125 млн",- сообщили в пресс-службе.

Кредитное соглашение было заключено в феврале 2013 года на срок 11 лет. На сегодня за счет средств ВЭБ профинансировано 12 контрактов на поставку оборудования. "Оборудование введено в эксплуатацию", - отметили в пресс-службе.

"По данным ПАО "Корпорация "Иркут", реализация проекта позволит завоевать не менее 10% мирового рынка узкофюзеляжных ближне-среднемагистральных самолетов в сегменте 140-220 мест", - сообщили в банке.

Внешэкономбанк также участвует в финансировании проекта "Организация промышленного производства композитных компонентов и агрегатов", реализуемого АО "АэроКомпозит", непосредственно связанного с проектом МС-21.

"Речь идет о создании на территории России перспективного и инновационного производства конструкций, узлов и агрегатов для авиационной промышленности с применением современных композиционных материалов. Участие Внешэкономбанка составляет 3,1 млрд руб.", - сообщили в пресс-службе.

Серийные поставки композитных компонентов для ПАО "Иркут" запланированы на 2017 год.

Послепродажное обслуживание самолетов

Ранее директор департамента финансирования экспорта Внешэкономбанка Даниил Алгульян заявил ТАСС, что ВЭБ готов проработать вопрос о финансировании создания системы послепродажного обслуживания новейших российских самолетов МС-21.

"Создание системы послепродажного обслуживания является одним из ключевых факторов успеха продвижения на рынке нового воздушного судна. Поэтому необходимо говорить о целом комплексе финансовых и нефинансовых инструментов содействия МС-21. В своей части Внешэкономбанк готов проработать вопрос по поддержке послепродажного обслуживания", - сказал он.

По словам Алгульяна, ВЭБ внимательно наблюдает за развитием этого проекта, итогом которого должно стать создание современного и востребованного на рынке самолета.

"Для Внешэкономбанка МС-21 значит не просто создание нового воздушного судна, а формирование комплексной инфраструктуры гражданского авиастроения, производственных мощностей, системы продаж и послепродажного обслуживания", - отметил он.

ВЭБ ОДОБРИЛ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА МС-21 НА \$125 МЛН

Общая сумма одобренного финансирования ВЭБ проекта по созданию новейшего российского самолета МС-21 составляет 125 млн долларов. В перспективе доля этого самолета мировом рынке ближне-среднемагистральных воздушных судов может составить 10%. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе госкорпорации.

Сегодня в Иркутске состоялась торжественная церемония первой выкатки самолета МС-21, в ней принял участие премьер-министр Дмитрий Медведев.

"Одной из форм финансирования проекта является лизинг оборудования, в том числе за счет кредита Внешэкономбанка. ВЭБ профинансировал ОАО "ВЭБ-лизинг" в целях реализации сделок по приобретению технологического оборудования и передаче его в лизинг ПАО "Иркут" в рамках проекта МС-21. Одобренный объем финансирования составляет 125 млн долларов", - сообщили в пресс-службе.

Кредитное соглашение было заключено в феврале 2013 года на срок 11 лет. На сегодня за счет средств ВЭБ профинансировано 12 контрактов на поставку оборудования. "Оборудование введено в эксплуатацию", - отметили в пресс-службе.

"По данным ПАО "Корпорация "Иркут", реализация проекта позволит завоевать не менее 10% мирового рынка узкофюзеляжных ближне-среднемагистральных самолетов в сегменте 140-220 мест", - сообщили в банке.

Внешэкономбанк также участвует в финансировании проекта "Организация промышленного производства композитных компонентов и агрегатов", реализуемого АО "АэроКомпозит", непосредственно связанного с проектом МС-21.

"Речь идет о создании на территории России перспективного и инновационного производства конструкций, узлов и агрегатов для авиационной промышленности с применением современных композиционных материалов. Участие Внешэкономбанка составляет 3,1 млрд рублей", - сообщили в пресс-службе.

Серийные поставки композитных компонентов для ПАО "Иркут" запланированы на 2017 год.

АвиаПОРТ (aviaport.ru), Москва, 8 июня 2016 12:00

ПРОЕКТ МС-21 ЯВЛЯЕТСЯ ЗНАКОВЫМ И АМБИЦИОЗНЫМ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Успех в продвижении самолета на рынок связан не только с летно-техническими характеристиками лайнера, но и с параметрами финансирования поставок. Именно поэтому Внешэкономбанк значительное внимание уделяет созданию эффективного инструментария, с помощью которого потенциальные покупатели смогут без труда и рисков выстроить сделку на покупку российских самолетов нового поколения. О построении системы поддержки экспорта "АвиаПорту" рассказал директор департамента финансирования экспорта Внешэкономбанка **Даниил Алгульян**.

- Расскажите о финансовой поддержке Внешэкономбанком российского экспорта, в том числе о работе по финансированию поставок самолетов.

- В Группе Внешэкономбанка создана комплексная система поддержки экспорта, в рамках которой предоставляется целый набор финансовых инструментов для того, чтобы помочь российским экспортерам.

Мы можем предложить иностранным покупателям кредиты (так называемое экспортное финансирование) для приобретения ими российской промышленной продукции, кредиты российским экспортерам (предэкспортное финансирование) в целях покрытия расходов на производство продукции для последующей поставки на экспорт, предоставление гарантий, лизинговые инструменты.

Экспортным страхованием, то есть теми операциями, в рамках которых страховая компания принимает на себя риски кредитующего банка по сделкам, занимается созданное в нашей структуре Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСПАР).

Одним из наших важных преимуществ является возможность предоставления долгосрочного кредитования, а также наличие компетенции и опыта финансирования в самых разных частях мира. Это позволяет нам быть надежным долгосрочным партнером для российских экспортеров. В рамках планируемых проектов в целом ряде случаев мы работаем совместно с другими банками, как ведущими российскими, так и зарубежными финансовыми институтами.

В настоящее время Внешэкономбанк является ключевым партнером авиапрома России при реализации экспортных проектов. В этой отрасли реализуется целый ряд перспективных и знаковых проектов. Мы активно взаимодействуем с предприятиями авиастроительной отрасли по обеспечению надежного и стабильного финансирования российского экспорта и будем рады дальнейшему расширению сотрудничества.

В качестве примера можно привести финансирование Внешэкономбанком поставки за рубеж воздушных судов Sukhoi Superjet 100. Показательной здесь для нас сделкой является финансирование поставок 30 самолетов Sukhoi Superjet 100 мексиканской авиакомпании Interjet. Это самый крупный заказ на сегодняшний день для российского авиапроизводителя за рубежом. На сегодняшний день в Мексике эксплуатируется 21 российский самолет. Эта сделка и уникальна, и интересна для российского финансового рынка тем, что была заключена в рамках консорциума с участием ведущих зарубежных банков и с участием международных финансовых структур экспортных кредитных агентств не только России, но и других стран, в частности Франции и Италии. Мы надеемся, продолжить сотрудничество в этом направлении.

Также в последние годы реализован ряд проектов с Кубой, в том числе по поставке воздушных судов Ил-96-300 и Ту-204, а также комплектующих российского производства.

- Как Вы оцениваете перспективы МС-21 на российском и международном рынке?

- Проект МС-21 является знаковым и амбициозным для отечественного авиастроения. Он представляет новое поколение российских среднемагистральных гражданских воздушных судов. Мы внимательно наблюдаем за развитием этого проекта и уверены, что удастся создать современный, высокотехнологичный, а также конкурентный и комфортный для пассажиров самолет. Уверены, что МС-21 выйдет на мировой рынок пассажирских воздушных судов и займет на нем достойное место.

Необходимо дополнительно отметить, что российские авиастроители приобрели значительный опыт в рамках реализации проекта Sukhoi Superjet 100, который может быть использован при продажах МС-21.

Для Внешэкономбанка МС-21 это не просто создание нового воздушного судна, но и формирование комплексной инфраструктуры гражданского авиастроения, производственных мощностей, системы продаж и послепродажного обслуживания. Мы готовы поддержать реализацию проекта всеми имеющимися финансовыми инструментами.

- Будет ли Внешэкономбанк финансировать проекты по послепродажному обслуживанию МС-21?

- Создание системы послепродажного обслуживания является одним из ключевых факторов успеха продвижения на рынке нового воздушного судна. Поэтому необходимо говорить о целом комплексе финансовых и нефинансовых инструментов содействия МС-21.

В своей части Внешэкономбанк готов проработать вопрос по поддержке послепродажного обслуживания.



Москва, 8 июня 2016 12:15

ВЭБ ПРЕДОСТАВИТ "ИЛЬЮШИН" ГОСГАРАНТИИ ПО КРЕДИТАМ НА ПОСТАВКУ SSJ-100

Москва. 8 июня. INTERFAX.RU - Правительство РФ утвердило порядок предоставления государственных гарантий по кредитам компании "Ильюшин Финанс Ко." для закупок пассажирских самолетов SSJ-100.

Соответствующее постановление от второго июня подписал председатель правительства РФ Дмитрий Медведев. Документ был внесен Минфином России.

Для предоставления государственных гарантий будет привлечен агент правительства России - Внешэкономбанк. "Принятое решение направлено на стимулирование производства и продаж самолетов "Сухой Суперджет 100", - отмечается в документах.

Приобретенные отечественные самолеты в последующем будут переданы ПАО "Аэрофлот" по договорам лизинга.

Подписанным постановлением утверждены правила предоставления в 2016 году государственных гарантий по кредитам, привлекаемым ОАО "Ильюшин Финанс Ко." для закупки российских ближнемагистральных пассажирских самолетов SSJ-100. Государственные гарантии предоставляются в обеспечение кредитных обязательств, срок исполнения которых наступает после первого января 2019 года.

Правилами, в частности, определяются сроки действия государственных гарантий, порядок рассмотрения документов и принятия решений о предоставлении гарантий, порядок предъявления, рассмотрения и исполнения требований по гарантиям, устанавливаются требования к составу документов, необходимых для принятия решений о выдаче гарантий.

В начале октября 2015 года сообщалось, что ИФК получит госгарантии в размере 3,55 млрд руб. на поставку самолетов для "Аэрофлота" - соответствующая сумма указывалась в проекте федерального бюджета на 2016 год. В документе сообщалось, что госгарантия РФ предоставляется ИФК в целях обеспечения по кредиту ВЭБа, который привлекается ИФК в иностранной валюте. Там же отмечалось, что срок возврата кредита должен составлять не более 13 лет, при этом ИФК может начать его погашать после первого января 2019 года.

В июне текущего года глава ОАК Юрий Слюсарь говорил, что лизинговая компания получит госгарантии на финансирование поставок 20 самолетов SSJ-100 в "Аэрофлот". "Мы надеемся, что в самое ближайшее время контракт с "Аэрофлотом" на 20 машин перейдет в твердую стадию. Авиакомпания подтверждает готовность взять эти самолеты. Госгарантии помогут профинансировать поставку "Аэрофлоту" этих SSJ-100", - сообщил Слюсарь.

Представитель ОАК пояснял "Интерфаксу", что ранее планировалось предоставить госгарантии ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) для той же цели - поставок самолетов "Аэрофлоту". "Сейчас обсуждается вопрос о предоставлении госгарантии не производителю, а лизингодателю", - пояснял представитель компании.

Как сообщалось ранее, в январе текущего года "Аэрофлот" и ГСС подписали меморандум о намерениях о поставке авиакомпании еще 20 самолетов SSJ-100. Планируется, что самолеты будут приобретены в дополнение к существующему твердому контракту на поставку 30 SSJ-100. Таким образом, к 2017 году парк "Аэрофлота" будет насчитывать 50 самолетов этого типа.

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

Коммерсантъ, Москва, 9 июня 2016

ОСОБЫЕ ЗОНЫ ПО СПЕЦИАЛЬНЫМ ЦЕНАМ

Правительству поручено остановить создание ОЭЗ.

По поручению президента создание новых особых экономических зон (ОЭЗ) в России прекращается — по крайней мере до разработки единых подходов к ОЭЗ и территориям опережающего развития, работа десяти зон будет прекращена, все действующие ОЭЗ переданы регионам. Как следует из ведомственной переписки, с которой ознакомился "Ъ", поручение должно быть исполнено до 30 июня. Таковую реакцию Кремля вызвал доклад главы контрольного управления президента Константина Чуйченко. В нем констатируется, что с 2006 года на 33 ОЭЗ потрачено 186 млрд руб., 24 млрд руб. из них не использованы, налоговые и таможенные платежи из самих зон за это время составили 40 млрд руб. Создание одного рабочего места в ОЭЗ обошлось бюджету в 10 млн руб.— среднюю зарплату в РФ за 25 лет.

По данным "Ъ", 27 мая президент Владимир Путин поручил правительству разработать единую стратегию работы ОЭЗ, обеспечить оптимизацию бюджетных инвестиций и механизмы их

передачи под управление субъектам РФ. Кроме того, в поручении шла речь о приостановке создания новых ОЭЗ — до разработки единых подходов к их созданию — и прекращении работы неэффективных ОЭЗ по итогам проверок Счетной палаты и Генпрокуратуры. По поручению курирующего вопрос вице-преьера Дмитрия Козака (ДК-П113-3206, есть у "Ъ") Минэкономки должно представить Белому дому проект доклада президенту до 17 июня и сообщать о прогрессе раз в полгода.

Проверки ОЭЗ, по итогам которых даны президентские поручения, были вызваны жалобами президенту активистов "Общероссийского народного фронта" в ноябре 2015 года (см. "Ъ" от 28 ноября). Как отчитался перед президентом начальник контрольно-счетного управления Константин Чуйченко со ссылкой на данные Счетной палаты, ОЭЗ так и не стали действенным инструментом поддержки экономики: с 2006 года на создание 33 ОЭЗ направлено 186 млрд руб. (из них 122 млрд руб. федерального бюджета).

По его словам, "несогласованность управленческих решений" приводит к "неэффективному использованию бюджетных средств" — вплоть до того, что работу десяти ОЭЗ можно прекратить досрочно, говорится в отчете. Напомним, ОЭЗ были созданы по специальному закону в июле 2005 года. На 1 января в 30 субъектах было 33 ОЭЗ (9 промышленно-производственного типа, 6 технико-внедренческого типа, 3 портовые зоны и 15 туристско-рекреационного типа). По данным Минэкономки, с 2006 по 2015 год в особые экономические зоны России пришло более 400 инвесторов, из них около 80 — из 29 стран. По данным СП, с начала работы до января 2016 года ОЭЗ выплатили бюджетам 40 млрд руб. налоговых и таможенных платежей. Из 21 млрд руб. налоговых производственная деятельность принесла 59%, а технико-внедренческая — 40,6%. Объем налоговых и таможенных льгот ОЭЗ за все время составил 22,6 млрд руб.

По данным Счетной палаты, на которые ссылается господин Чуйченко, на 1 января общая сумма не использованных АО ОЭЗ средств составила свыше 24 млрд руб., а совокупный доход от размещения средств на депозитах за 2006-2015 годы — 29,3 млрд руб. Регионы недофинансировали строительство объектов инфраструктуры больше чем на 40% (на 45,7 млрд руб.), вместо плановых 25 тыс. рабочих мест к 2016 году было создано 18 тыс., а на создание одного рабочего места было потрачено 10,2 млн руб. средств (этого хватило бы, чтобы платить занимающим их работникам среднюю по РФ зарплату в течение 25 лет). Как говорится в материалах контрольно-аналитического управления, в правоохранительных органах находится пять уголовных дел, связанных с хищением средств, включая хищение 509 млн руб., предназначенных на развитие инфраструктуры Липецкой области.

В апрельском отчете Счетная палата заявила о необходимости доработать механизм создания, развития и управления ОЭЗ, включая требования к целесообразности создания, доходности, рентабельности и срокам окупаемости. По данным СП, регионы подают заявки на слишком большую территорию и не успевают ее осваивать — на 1 января ОЭЗ не использовали 40% земель (84,4 тыс. га из 214 тыс. га). Заметная часть претензий аудиторов касалась туристических зон.

Это не первое покушение на ОЭЗ, которые в Минэкономки считают инструментом технологической модернизации, — ранее Минфин предложил выделять средства только успешным ОЭЗ промышленно-производственного типа, у которых объем инвестиций с момента создания зоны должен в три раза превышать затраты федерального центра на ее инфраструктуру (см. "Ъ" от 7 апреля). В Минэкономки "Ъ" вчера подтвердили работу над поручением и над оптимизацией инвестиций в них. "И в мировой истории ОЭЗ есть как очень успешные, так и неудачные примеры. Сейчас надо концентрироваться на том, чтобы их избегать. Пока можно сказать, что наши ОЭЗ вполне конкурентоспособны, а сравнение с другими странами подтверждает значимость выбранных льгот и их достойный масштаб", — сообщили в ведомстве. Софья Окунь, Денис Скоробогатько

РБК ТВ # Главные новости, Москва, 8 июня 2016 17:02

ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ САМОЛЕТ MC-21

В: Новейший российский самолет MC-21 получит ту же поддержку от государства, что и Sukhoi Superjet, сказали сегодня в Объединенной авиастроительной корпорации. Сейчас в проект вложены 100 млрд рублей, заявил президент корпорации ОАК Юрий Слюсер. 80% из них - деньги государства. MC-21 представили сегодня в Иркутске. Дмитрий Медведев, приехавший на

церемонию, заявил, что Москва и дальше будет вкладывать деньги в развитие гражданской авиации.

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ): Вашими руками, конечно, при определенной поддержке государства создается современное российское авиастроение, которое двигает вперед всю нашу экономику. Новый проект в авиастроении по вполне понятным причинам - дело совсем не дешевое. Вообще государства, у которых развито авиастроение, их очень немного, и это называется "Высшая лига", и мы ни в коем случае не должны из этой "Высшей лиги" исчезнуть.

В: МС-21 - второй после Superjet гражданский самолет, разработанный в России после распада СССР. Он должен заменить устаревшие Ту-154 и Ту-204. И стать конкурентом аэрбасу А-320, "Боингу-737" и еще канадцам из Bombardier, и бразильцам из Embraer. Российская новинка стоит 80 млн долларов, это на 20% меньше конкурентов. На создание лайнера корпорация "Иркут" получила кредит от Внешэкономбанка на 125 млн долларов. Об этом сказали в пресс-службе авиастроителя. Создатели самолета надеются, что его доля на мировом рынке в своем классе составит 10%. На сегодня заключены твердые контракты на поставку 175 МС-21 для "Аэрофлота", а также российских лизинговых компаний. Подписание других пока не планируется. В "Объединенной авиастроительной корпорации" признают, конкурировать с Airbus и Boeing будет непросто.

ЮРИЙ СЛЮСАРЬ (ПРЕЗИДЕНТ ПАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ"): Мы надеемся, что он найдет своего клиента и покупателя. Он действительно удобнее, эргономичнее для пассажиров за счет того, что самый большой в своем классе фюзеляж, самый широкий. Это соответственно более широкие кресла, более широкие полки, это более широкие проходы, это большая эргономичность. И он выгоднее для авиакомпаний, постольку поскольку он имеет лучшую экономику. И очень надеемся, что покупатели смогут оценить. Очень непростая амбициозная задача в продвижении этого самолета. Вы знаете, две корпорации выпускают самолеты в этом классе, это в принципе удовлетворяет требованиям рынка, поэтому стать третьим очень непростая задача.

В: Отмечу, что пока МС-21 ни разу не взлетал. Первый испытательный полет запланирован на следующий год. А начало серийного производства на 2020-й.

РБК, 9 июня 2016

ПЯТЬ ВОПРОСОВ О НОВОМ САМОЛЕТЕ

В Иркутске показали опытный образец нового российского самолета — среднемагистрального лайнера МС-21. С его помощью Россия надеется потеснить на мировом рынке Boeing и Airbus

Что такое МС-21?

МС-21 (Магистральный самолет XXI века) — первый российский среднемагистральный самолет, вторая после Sukhoi Superjet-100 масштабная отечественная разработка в гражданской авиации со времен СССР. Дальность полета нового лайнера будет составлять 6-6,4 тыс. км в зависимости от модели.

С начала 2000-х МС-21 разрабатывали в АО «Опытно-конструкторское бюро им. А.С. Яковлева» и ПАО «Корпорация «Иркут»: обе компании контролируются государственной Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК). ОАК, в которую входят около 30 компаний, занимается разработкой, производством и послепродажным обслуживанием самолетов военного и гражданского назначения.

Планируется, что МС-21 заменит в парке российских авиакомпаний Ту-154 и Ту-204. В регулярной эксплуатации сейчас находится около 15 Ту-154 и примерно 20 Ту-204, отмечает партнер консалтинговой компании Consiros Дмитрий Миргородский. Кроме того, МС-21 может прийти на смену уже устаревшим Boeing 737-300/400/500, считает эксперт: парки российских авиакомпаний насчитывают около 50 этих моделей, а их возраст приближается к критическим 15-20 годам.

Пока разрабатываются две версии самолета: МС-21-300 на 163-211 мест и более компактный вариант лайнера — МС-21-200 на 132-165 мест.

Презентация опытного экземпляра не означает, что самолет готов к эксплуатации. Летные испытания запланированы на конец 2016 года, а начало серийного производства — на 2017 год. С 2020 года «Иркут» планирует ежегодно производить по 20 самолетов МС-21, с 2023 года — нарастить производство до 70 машин в год.

Сколько стоило создание нового самолета?

Создание МС-21 обошлось в 100 млрд руб., сообщил президент ОАК Юрий Слюсарь после церемонии выкатки лайнера. «Из них порядка 80% — это деньги от государства в виде разной помощи, 20 млрд руб. — это собственные средства, которые корпорация израсходовала на этот проект», — отметил он. Выручка госкорпорации за 2015 год составила 352 млрд руб., чистый убыток — 109 млрд руб.

Создание самолета с нуля в общей сложности требует до \$15 млрд инвестиций (свыше 950 млрд руб. по текущему курсу), говорит главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Сеницкий.

Для сравнения, объем инвестиций в создание Sukhoi Superjet-100 составил «порядка \$2 млрд», говорил бывший глава ОАК Михаил Погосян в интервью газете «Ведомости». Официальная презентация Sukhoi Superjet состоялась в сентябре 2007 года, а первые поставки начались в 2011-м, то есть спустя четыре года после выкатки. С тех пор произведено чуть более 100 самолетов, говорит Миргородский.

Зачем России новый самолет?

«Государств, в которых развито авиастроение, не очень много. Это называется высшая лига, и мы ни в коем случае не должны из этой лиги исчезнуть», — заявил премьер Дмитрий Медведев на церемонии выкатки опытного образца самолета.

Семейство МС-21 ориентировано на самый востребованный сегмент мирового рынка пассажирских самолетов — узкофюзеляжные среднемагистральные самолеты, говорит Сеницкий. При этом МС-21 и Sukhoi Superjet-100 рассчитаны на разные рынки, подчеркивает эксперт: по мировой классификации Superjet является региональным самолетом, и его вместимость почти вдвое меньше, чем у МС-21.

Эксперты Boeing в своем прогнозе авиарынка на 2015-2034 годы отмечали, что рынок узкофюзеляжных среднемагистральных самолетов лидирует по темпам роста и остается крупнейшим сегментом в авиастроении. По прогнозам Boeing, в ближайшие два десятилетия авиакомпаниям потребуется почти 27 тыс. подобных воздушных судов. Эти самолеты являются основой мирового парка авиакомпаний, перевозя до 75% пассажиров по более чем 70% маршрутов. Увеличение данного сегмента происходит за счет роста лоукостеров и традиционных авиакомпаний на развивающихся рынках, сказано в отчете Boeing.

Сейчас рынок, по сути, примерно поровну поделен между двумя игроками — Boeing и Airbus, говорит Миргородский: в год они производят примерно 6 тыс. самолетов. По его словам, производство на 100% обеспечено заказами, которые распределяются на несколько лет вперед.

При этом «Иркут» до 2035 года рассчитывает выпустить примерно 1080 самолетов, говорил вице-президент компании Кирилл Будаев. По его словам, 300-350 из них будет продано на внутреннем рынке и еще 650-700 — на внешнем.

Кто готов купить новые самолеты?

Первая поставка заказчику самолетов МС-21-300 запланирована на конец 2018 года, сообщило «РИА Новости» со ссылкой на информационные материалы к презентации самолета.

«Иркут» уже получил заказы с предоплатой на 175 лайнеров. В том числе 50 самолетов заказал «Аэрофлот» (через лизинговую компанию «Авиакапитал-Сервис» — «дочку» «Ростеха»), 30 — «ВЭБ-лизинг», 50, с опционом еще на 22 машины, — «Ильюшин Финанс», сообщил ТАСС. 35 самолетов «Авиакапитал-Сервис» заказал для нужд государственных структур (МЧС, Минобороны и др.), подтверждал «Ростех». Еще по 100 самолетам достигнуты предварительные договоренности и подписаны рамочные соглашения, сообщила ОАК.

Первым иностранным заказчиком могут стать «Азербайджанские авиалинии». В среду, 8 июня, перевозчик подписал меморандум с «Ильюшин Финанс» о заинтересованности в покупке до февраля 2017 года десяти самолетов МС-21. Также заключено соглашение о намерении с египетской Cairo Aviation на поставку до десяти самолетов.

У «Иркута» есть соглашение с индонезийской Cresom Burj Berthad, рассказывал президент корпорации Алексей Федоров. Идут переговоры о поставке самолетов авиакомпании Air Tanzania, сообщало «РИА Новости». Интерес проявляли Саудовская Аравия и Иран, говорили в ОАК.

Чем МС-21 превосходит конкурентов?

Основными конкурентами МС-21 станут Boeing 737 MAX и Airbus-320 Neo, считает Сеницкий. Сравнивать МС-21 с конкурентами как по техническим характеристикам, так и по цене еще рано, подчеркивает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак: впереди этап летных испытаний и сертификации. Сказать что-то конкретное можно будет после того, как будет реализована первая партия в 100 самолетов, считает Рыбак.

Каталожная стоимость нового российского самолета составляет от \$85 млн, сообщил ТАСС. У Airbus-320 Neo она начинается с \$90 млн, у Boeing 737 MAX — со \$100 млн.

По мнению Синицкого, пока можно говорить только о технических преимуществах: у российского лайнера — более широкий фюзеляж, что увеличивает комфортабельность салона и сокращает время посадки и высадки пассажиров. MC-21 позволит авиакомпаниям на 20% сократить время оборота воздушного судна в аэропорту, говорится на сайте «Иркут». Кроме того, вместимость MC-21 больше, чем у конкурентов, на 10-15 мест в зависимости от комплектации.

В материале к презентации самолета пресс-служба «Иркут» указывает, что эксплуатация MC-21 может снизить расходы перевозчиков на 12-15%. Возможно, за счет большей топливной эффективности, рассуждает Миргородский: MC-21 — первый российский самолет с широким использованием композиционных материалов, что делает его более легким.



Москва, 8 июня 2016 16:08

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ОТВЕРГЛИ ПЛАНЫ ПО "РАЗМОРОЗКЕ" ПЕНСИОННЫХ НАКОПЛЕНИЙ

Постепенное повышение пенсионного возраста также пока не обсуждается

Москва. 8 июня. INTERFAX.RU - Правительство РФ пока не планирует "разморозку" пенсионных накоплений, сообщила журналистам вице-премьер РФ Ольга Голодец.

"Планов по "размораживанию" (*пенсионных накоплений - ИФ*) пока нет", - сказала Голодец.

Голодец отметила, что вопрос постепенного повышения пенсионного возраста также пока не обсуждается.

Отвечая на вопрос о том, может ли правительство РФ после парламентских выборов вернуться к теме повышения пенсионного возраста, Голодец отметила, что "это вопрос не столько политический, сколько экономический и социальный".

"Это вопрос сбалансированности системы. Насколько хватает средств, на какое количество пенсионеров. И это все счетная модель", - сказала вице-премьер.

Правительство РФ на протяжении последних трех лет вводило мораторий на формирование пенсионных накоплений.

Ранее сообщалось, что Минфин предлагает еще на год продлить мораторий на формирование накопительной пенсии, это позволит сэкономить 400 млрд рублей за счет сокращения трансферта.

Глава ЦБ РФ Эльвира Набиуллина признавала, что существует риск заморозки пенсионных накоплений и в 2017 году, поскольку внешние условия достаточно негативные, и нужно время, чтобы бюджет адаптировался к ним при контроле дефицита и оптимизации расходов.

ЦБ и Минфин работают над предложениями по совершенствованию пенсионной системы для того, чтобы сохранить накопительный элемент, но чтобы он в меньшей степени был зависим от бюджета.

БИЗНЕС

газета.ru

Москва, 8 июня 2016 14:34

"МЫ ВЫЖИЛИ, И С НАМИ СТОИТ ИМЕТЬ ДЕЛО"

Автор: Рустем Фаляхов

Интервью с главой "Донбиотеха" Вадимом Варшавским

Вадим Варшавский строит завод "Донбиотех", инвестирует в добычу угля, производство вольфрама и свинины, вкладывается в коньячный бизнес. И при этом не только не жалуется на санкции и банкиров, но и привлекает к своим проектам западных инвесторов. Как у него получается строить бизнес без жалоб, Варшавский рассказал в интервью "Газете.Ru".

Новости СМИ2

- Завод "Донские биотехнологии" строится не первый год, с 2010-го? Похоже, проект затянулся. Не жалеете, что ввязались в этот бизнес?

- Очень хороший вопрос. Если коротко, то да, жалею.

- Почему с трудом продвигается?

- А тут уже коротко не получится ответить. Это не первый мой бизнес в нашей стране. Я создал проект "Русская свинина". Это один из крупнейших проектов на юге России. И начинал в одно время с "Мираторгом" братьев Линник. Потом я построил завод металлургический под Ростовом-на-Дону. Угольный бизнес был - компания "Русский уголь". Еще у нашей компании бизнес во Франции - производство коньяка в одноименной провинции под маркой "Крузет", в Великобритании были проекты.

- Разнообразные, однако, у вас направления: свинина, металлургия, коньяк... А вы же по образованию инженер?

- Горный инженер. У меня два образования, еще второе есть - экономическое. Настоящее. В Советском Союзе еще было получено. Знаете, я что понял? Прогресс двигают дилетанты, одухотворенные мечтой.

- То есть если бы вы заранее знали, через какие препоны придется продираться, вы бы не взялись ни за металлургию, ни за биотехнологии?

- Не взялся бы. И в этом, наверное, есть парадокс. Я, наверное, такой не один в этой жизни. Конечно, я не биолог по образованию, я дилетант в сфере биотехнологий. Но когда я взялся развивать животноводство, то усвоил главное. В животноводстве это конверсия кормов и генетика. Основные две вещи, которые определяют эффективность производства. Про генетику отдельный разговор, а по поводу кормов я вам приведу один простой пример.

Чтобы вырастить свинью за пять или шесть месяцев, надо кормить ее 26 видами кормов. Основа корма - белок. А он формируется из аминокислот. Существуют так называемые незаменимые аминокислоты. И для каждого живого организма есть понятие "лимитирующая аминокислота". Это та аминокислота, на которой формируется сам белок. Вот, например, для свиней это лизин, лимитирующая аминокислота. Лизин становится частью серьезного бизнеса. И мы сегодня, все, кто занимается свиноводством и птицеводством, в частности, мы покупаем эти незаменимые аминокислоты за рубежом.

- Значит, вы решили построить завод по производству биодобавок к кормам на замену аналогичным импортным?

- Основой нашего проекта послужил немецкий лизин - "Биолиз". Мы строим на Дону производственный комплекс по глубокой переработке зерна, производству комбикормов, глютенa и аминокислот, того же лизина. Партнер - немецкая компания Evonik Industries, один из мировых лидеров по производству продуктов специальной химии. Ее продукция представлена более чем в 100 странах, промышленные предприятия расположены в 24 странах.

- Немецкие партнеры не удивлены, что сроки реализации проекта затягиваются?

- Не удивлены.

- Сколько они вложили?

- Вместе с компанией Evonik мы вложили €40 млн, по 20 млн каждая. Всего проект тянет на €207 млн. А остальную нагрузку берет на себя банк.

- А где же поддержка со стороны государства? Если компания готова построить завод, который будет производить инновационную продукцию, можно, наверное, было бы помочь?
- К государству у меня нет вопросов. Политическая воля есть. Нам выделили кредиты, нам выделили субсидии стопроцентные. Можно об этом только мечтать. Даже сейчас, в эпоху серьезного глобального кризиса, нас кредитуют, нам помогают. Ну вот максимально, что могло сделать государство, сделало. Минсельхоз, крупный госбанк, администрация Ростовской области - всюду, безусловно, была оказана максимальная поддержка.
- От Внешэкономбанка?
- Пока нет.
- А в **Премии развития** ВЭБа участвуете для чего? В номинации "Лучший проект с участием иностранных инвестиций". Один из участников честно сказал: для нас ВЭБ - это как защитный механизм.
- Для нас такое участие - скорее момент престижа.
- Итак, мы выяснили: господдержка есть. Но почему же тогда тормозится строительство "Донских биотехнологий", если государство декларирует заботу об инновациях и импортозамещении? У вас же как раз два в одном...
- Все проблемы, которые возникают в этом конкретно бизнесе - производстве аминокислот, они возникли из-за Китая. Они построили огромное количество мощностей за счет масштабной политики субсидирования, и стоимость аминокислот на внешних рынках упала. Наш бизнес-план оказался под вопросом. Но после сворачивания субсидий многие китайские производители закрылись, и сейчас стоимость аминокислот вновь растет. И потребность в производстве аминокислот от "Донбиотеха" соответственно выросла.
- Что еще тормозит? Сам порядок ведения строительства в Российской Федерации - он регулируется нормами еще Совета народных комиссаров, есть такие документы, я могу вам показать.
- Ну и потом, завод, который мы строим, - это все-таки не типовое производство. На этой почве возникают трудности с банками-кредиторами. Никто же нормативы не придумал, понимаете, для новых технологий. Банку нужно конкретно говорить, как это работает. Банк, прежде чем выдать кредит, просит: покажите, докажите. Почему эта бактерия, а почему нельзя взять другую бактерию? Но это биология. Почему есть хорошее и плохое вино? Там тоже процесс брожения. Потому что бактерии ведут себя по-разному.
- Короче, сложно все, непривычно, я с банком постоянно нахожусь в диалоге. Ничего страшного. Мы - пионеры. Evonik тоже завод в Бразилии построил, начал строить примерно в те же сроки, но до сих пор его не запустил. Тоже есть масса проблем. Это же биотехнологии, инновации.
- А в частные банки обращались за кредитом?
- Никто не дал. Ну нет таких частных банков. И потом, на десять лет кредит... Это сейчас нереально. Не для частного банка такие вещи.
- Только на госбанки рассчитываете?
- Пока да. Ну не готов я госбанкиров ругать. У нас иногда с ними дело до слез доходит, понимаете? Они тоже переживают за наш бизнес. Я просто реально вижу, люди переживают.
- Проблема на самом деле не только с биотехнологиями. Я занимаюсь еще сверхчистыми металлами - производством чистого вольфрама. Мы - крупнейший производитель вольфрамового концентрата. И тут тоже приходится убеждать, доказывать: ребята, стране нужен свой вольфрам, это двигатели самолетов, и я уж не говорю про танки и ракеты, про "Армату" и про все остальное, где это применяется. Но нельзя требовать большего, понимаете? Существуют риски. Для банка кредитование инновационного производства - это риски. И они за это тоже отвечают, предусмотрена уголовная ответственность, административная, карьерная ответственность.
- Поэтому я считаю, что институты развития и госбанки в этом случае молодцы. Берут на себя риски неизведанного. Но доказывать приходится с трудом, попотеть приходится.
- Не надоело? Не хочется во Францию перенести бизнес? Хлопот меньше, доход выше.
- Это провокационный вопрос, но я вам на него отвечу. Просто как человек, гражданин, который любит эту страну. Это не пафос. У меня здесь четыре внука, все внуки мои здесь, дети мои здесь, образование они все здесь получили. Я бы мог дать образование детям где угодно и горжусь этим. Но они учились здесь. И я здесь живу. А туда мне не хочется. Знаете, почему не хочется?
- Скучно будет после российских горок?
- Нет, это все сугубо прагматично. Там тоже веселухи хватает. Французские банки нашу компанию начали кредитовать только два-три года назад. При этом наша компания там, во

Франции, создала 80 рабочих мест, это много для Франции, поверьте, это много. Мы платим колоссальные налоги. На каждый евро заработанный - 82 цента налогов. Мы там производим продукции на несколько десятков миллионов евро, если с акцизами считать. Продаем и там, и здесь. Но когда ввели санкции, нам решили закрыть счета.

- А что конкретно инкриминируют?

- А никаких обвинений. Но проводят проверку и нашим адвокатам неофициально дают понять, что нас тут видеть не хотят. Они просто сказали: закрывайте счета. И все. До сентября вы должны закрыть счета в нашем банке.

- Закроете?

- Нет, мы сейчас подали апелляцию в Банк Франции. Вы если думаете, что там как-то по-другому, то вы заблуждаетесь, там все то же самое. Бюрократия высших мастей. Единственное, чем, может быть, Франция отличается от российских реалий, - никто не берет. Взятки не берут. Суд является достаточно независимым институтом - от чиновников, от налоговой инспекции, от всех, от полиции...

И сильная адвокатура. Вот эти традиции французские правовые - они достаточно сильны. В этом наша надежда.

- На ПМЭФ поедете?

- Обязательно.

- А что Россия сейчас может предложить западному инвестору? Санкции, экономика в минусе...

Что власть и бизнес в России могут сказать Западу?

- Что мы выжили. И с нами стоит иметь дело. Это первый меседж.

- Уже пережили, считаете?

- Низшую фазу - да. Это мы пережили. Я по металлургии знаю тему, когда цена падала в октябре 2015 года ниже себестоимости. Мы много на экспорт поставляем нашей продукции. Мы это все пережили. Тяжело было. Гораздо хуже санкций - падение цены на нефть и на другие экспортные товары.

Нас отрезали от финансовых источников, от наших собственных же денег, которые лежат в активах западных институтов развития. Значит, нас элементарно отрезали от пользования своими же деньгами.

Но мы и это пережили. Российская экономика начала адаптироваться. Это второй меседж. Началась адаптация, и это не голословное утверждение. Мы же выпускаем арматуру, у нас один из крупнейших производителей арматуры на юге России, и не только в России, мы и в Москву поставляем эту продукцию. Ну так вот - мы имеем заказы сегодня на арматуру. Через пропасть страна перепрыгнула. А дальше зависит от нас: туда вернуться или вперед пойдём, а может быть, еще следующая будет пропасть.



Москва, 8 июня 2016 10:27

ПРОЕКТ CHEVROLET NIVA-2 ОБОЙДЕТСЯ В 12-14 МЛРД РУБ., ГОСУДАРСТВО РАССМОТРИТ ПОДДЕРЖКУ - ГУБЕРНАТОР

8 июня. Interfax-Russia.ru - "GM-АвтоВАЗу" требуется 12-14 млрд рублей, чтобы начать выпуск Chevrolet Niva второго поколения, сообщил губернатор Самарской области Николай Меркушкин журналистам в Самаре во вторник.

"Надо 12-14 млрд рублей на производство нового поколения автомобилей мощностью 120 тыс. автомобилей в год", - сказал Н.Меркушкин. По словам губернатора, ранее заемные средства планировалось получить от ВЭБа, однако этого не произошло.

Глава региона пояснил, что тема "GM-АвтоВАЗа" обсуждалась в понедельник в ходе его встречи с президентом РФ Владимиром Путиным. "Владимир Владимирович дал поручение (первому вице-премьеру РФ - ИФ) Игорю Шувалову рассмотреть варианты поддержки этого проекта", - добавил он.

Как сообщалось, запуск производства Chevrolet Niva второго поколения первоначально был запланирован на 2016 год.