



ВНЕШЭКОНОМБАНК

ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ
«БАНК РАЗВИТИЯ И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (ВНЕШЭКОНОМБАНК)»

ПРЕСС-СЛУЖБА

ОБЗОР ПРЕССЫ

25 января 2012 г.

МОСКВА-2011

СОДЕРЖАНИЕ:

ВНЕШЭКОНОМБАНК	3
ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС О РАЗМЕЩЕНИИ НАКОПИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ ПЕНСИЙ В ОБЛИГАЦИИ	3
Путин поручил изучить вопрос размещения пенсионных средств в инфраструктурные облигации [Версия 1]	4
ДЕНЬГИ ПОД РЕЛЬСЫ	5
24.01.2012 18:23:54 MSK	7
РЖД, ВЭБ и грузоотправители договорились о вложениях в ж/д инфраструктуру	7
РЖД, ВЭБ и грузоотправители подписали соглашение о привлечении инвестиций в инфраструктуру	8
КЛИЕНТЫ РЖД И ВЭБ ДОБАВЯТ ДЕНЕГ НА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ	9
ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ	11
ПУТИН УСЛЫШАЛ ЯКУНИНА	13
МЕХАНИЗМ ДЛЯ РОСТА	14
ВКЛАДЫВАТЬ ПЕНСИИ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РИСКОВАННО, УВЕРЕН ЭКСПЕРТ	16
ПРЯМАЯ РЕЧЬ	17
ВЭБ ПРИВЛЕК СТРУКТУРУ ООН ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ДОНОРСКОГО ФОНДА ПОДДЕРЖКИ РЕГИОНОВ РФ	18
ВНЕШЭКОНОМБАНК РАЗВИВАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С ООН	19
КАК ВАДИМ ШВЕЦОВ И РАВИЛЬ МУРАТОВ СТАЛИ САМЫМИ УДАЧЛИВЫМИ ЛОББИСТАМИ МОНОГОРОДОВ	20
ВЭБ ПОДДЕРЖИТ ТАТАРСТАН ПО ПРОГРАММЕ ПОДДЕРЖКИ МОНОГОРОДОВ	22
ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА	23
СВЯЗЬ-БАНК ОТКРЫЛ КРЕДИТНУЮ ЛИНИЮ ТОМСКОЙ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ	23
Банк "Глобэкс" планирует 25 января провести вторичное размещение биржевых облигаций	24
БИЗНЕС	25
ДОБРО НА ОБЪЕДИНЕНИЕ	25
РАСХОДЫ НА ПУТИНСКИЕ ПРОЕКТЫ РАСТУТ КАК НА ДРОЖЖАХ	26
ГОРНОЛЪЖНЫЙ КУРОРТ СТОИМОСТЬЮ 14 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В ЧЕЧНЕ	30
ПРОВАЛИЛИ НОВАТЭК	31
СУММЫ, НАВЕРНО, БУДУТ МЕНЯТЬСЯ, НО ПРОПОРЦИЯ ОДИН К СЕМИ ОСТАЕТСЯ	33
СОБРАЛИСЬ В ЛОНДОН	36
ВЭБ ИЗУЧИЛ ЗАЯВКУ РУССКОГО МАГНИЯ, НО БУДЕТ ИЗУЧАТЬ ЕЩЕ	37
В БУРЯТИИ НАЧИНАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ГОСТИНИЦ В ОСОБОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТУРЗОНЕ БАЙКАЛЬСКАЯ ГАВАНЬ	38
АКЦИОНЕРЫ АВИАЗАВОДА "СОКОЛ" 27 ФЕВРАЛЯ ОБСУДЯТ КРЕДИТНЫЕ СДЕЛКИ	39
ПЕРСОНАЛИИ	40
ЛУЧШИЕ ЛОББИСТЫ РОССИИ - ДЕКАБРЬ И ИТОГИ 2011 ГОДА	40
ГРУЗОВОЙ ПЕРЕВАЛ	45
РАЗНОЕ	47
ОБЗОР: ДАВОС-2012 - В ФОКУСЕ БУДУЩЕЕ ЕВРОЗОНЫ И УРОКИ АРАБСКОЙ ВЕСНЫ	47
МИР НЕВЫУЧЕННЫХ УРОКОВ	49

ВНЕШЭКОНОМБАНК



ИТАР-ТАСС (itar-tass.com), Москва, 24 января 2012 12:05:00

ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС О РАЗМЕЩЕНИИ НАКОПИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ ПЕНСИЙ В ОБЛИГАЦИИ

КЕМЕРОВО, 24 января. /Спец.корр.ИТАР-ТАСС Михаил Щербаков/. Премьер-министр РФ Владимир Путин поручил Минэкономразвития, Минфину и Минтрансу проработать вопрос о размещении накопительной части пенсий в инфраструктурные облигации. Об этом глава правительства заявил на совещании по вопросу "Об итогах реструктуризации и перспективах развития угольной промышленности".

"Значительным резервом для финансирования развития железнодорожной инфраструктуры может стать размещение средств накопительной части пенсионных сбережений в долгосрочные инфраструктурные облигации, - заявил Путин на совещании. - Прошу Минэкономразвия, Минфин, Минтранс проработать этот вопрос".

Глава правительства призвал в краткие сроки внести необходимые коррективы в Транспортную стратегию. "Эта проблема сдерживает реализацию наших планов по освоению природных ресурсов, развитию и созданию новых индустриальных центров", - отметил он, подчеркнув, что необходимо использовать различные механизмы для привлечения инвестиций, в том числе в государственно-частное партнерство.

Путин считает, что на финансирование таких проектов средства должны выделять и сами регионы. "Проекты развития железнодорожной инфраструктуры являются высокочрезвычайными и часто не имеют внутренней окупаемости, но они создают условия для роста других отраслей народного хозяйства, создания новых производственных мощностей и рабочих мест, а также существенных дополнительных доходов для бюджетов всех уровней", - пояснил он. "Считаю, что эти доходы могут быть направлены на софинансирование таких инфраструктурных проектов", - заявил премьер.

Он также уверен, что подписание соглашения между 24 крупнейшими грузоотправителями из различных отраслей промышленности с РЖД и ВЭБом позволит привлечь дополнительные средства в развитие железнодорожной инфраструктуры. "По сути, соглашение является новым механизмом обеспечения интересов как грузоотправителей, так и транспортников в целях решения главной задачи - социально-экономического развития страны и регионов", - подчеркнул глава правительства. При этом, обращает внимание Путин, "обязательства грузоотправителей увязаны с обязательствами железнодорожников по модернизации необходимой инфраструктуры, в том числе при инвестиционной поддержке государственных институтов развития".

"Мы рассчитываем, что весь комплекс этих мер позволит к 2030 году нарастить ежегодную добычу на 100 млн тонн угля, то есть должны выйти на общий уровень ежегодной добычи в 430 млн тонн", - заключил Путин. Фото ИТАР-ТАСС

<http://www.itar-tass.com/c9/323428.html>

24/01/2012 16:08:00

ПУТИН ПОРУЧИЛ ИЗУЧИТЬ ВОПРОС РАЗМЕЩЕНИЯ ПЕНСИОННЫХ СРЕДСТВ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЛИГАЦИИ [ВЕРСИЯ 1]

Добавлен комментарий представителя Внешэкономбанка (после второго абзаца).

КЕМЕРОВО, 24 янв - РИА Новости. Размещение средств накопительной части пенсионных сбережений может использоваться для развития железнодорожной инфраструктуры, сообщил премьер-министр РФ Владимир Путин на совещании по вопросам развития угольной промышленности.

"Значительным резервом для финансирования развития железнодорожной инфраструктуры может стать размещение средств накопительной части пенсионных сбережений, находящихся под управлением во Внешэкономбанке, в долгосрочные инфраструктурные облигации. Прошу Минэкономразвития, Минфин, Минтранс и Минздравсоцразвития проработать этот вопрос и вынести его на рассмотрение", - сказал он.

Директор департамента доверительного управления Внешэкономбанка Александр Попов пояснил агентству "Прайм", что ВЭБ имеет возможность вкладывать пенсионные накопления в облигации высоконадежных российских эмитентов или в облигации, обеспеченные госгарантией. Среди таких эмитентов могут быть как эмитенты, созданные для реализации инфраструктурных проектов, так и непосредственно инфраструктурные компании (РЖД <RZHD03>, ФСК ЕЭС <FEES>, "Транснефть" <TRNFP> и т.д.).

"Однако в настоящее время таких облигаций в портфеле мало, менее 50 миллиардов рублей, что составляет 3,5% от рыночной стоимости портфелей, находящихся под управлением государственной управляющей компании (ГУК). Связано это в первую очередь с тем, что объемы выпуска таких долгосрочных облигаций очень малы, рынок неразвит, на рынке, по сути, ГУК - единственный долгосрочный инвестор", - сказал Попов.

Внешэкономбанк, по его мнению, заинтересован в таких облигациях, поскольку с учетом госгарантий или государственного статуса эмитентов надежность этих инвестиций достаточно высока, а доходность их выше ОФЗ.

"Хороший пример - гарантированные государством облигации СЗКК (Северо-Западной концессионной компании). По первому купону доходность у них была установлена на уровне 11% годовых, а в целом по их бумагам доходность плавающая и устанавливается на уровне инфляция плюс 3%, что для пенсионных накоплений оптимально. По другим облигациям с фиксированным купоном доходность также выше ОФЗ на 1-1,5% годовых", - пояснил Попов.

Московские новости, Москва, 25 января 2012

ДЕНЬГИ ПОД РЕЛЬСЫ

Автор: Марина Кадыкова, m. kadykova@mn.ru, Михаил Кукушкин, m. kukushkin@mn.ru

Пенсионные средства вложат в облигации РЖД

Вчера премьер-министр Владимир Путин поручил нескольким министерствам разработать процедуру размещения средств накопительной части трудовой пенсии в инфраструктурные облигации - в бумаги ОАО "РЖД". Задача поставлена в интересах железнодорожного ведомства, которому необходимо финансирование инвестиционной программы, о повышении эффективности средств будущих пенсионеров речи не идет.

Размещение средств накопительной части пенсионных сбережений, которыми управляет Внешэкономбанк (ВЭБ), может использоваться для развития железнодорожной инфраструктуры, заявил премьер министр Владимир Путин на совещании по развитию угольной промышленности. Он уточнил, что речь идет о вложениях в долгосрочные инфраструктурные облигации, и поручил заняться этой задачей Минэкономразвития, Минфину, Минтрансу и Минздравсоцразвития.

Финансировать инвестиционную программу РЖД путем выпуска государственных инфраструктурных облигаций еще в 2010 году предложил правительству президент железнодорожной монополии Владимир Якунин. Правда, изначально он имел в виду, что эти инструменты будут размещены на свободном финансовом рынке. О том, что ВЭБ готов вложить пенсионные средства, которыми он управляет, в облигации РЖД, заявил на конференции в октябре 2011 года заместитель председателя правления банка Михаил Полубояринов. В целях сохранения этих средств ВЭБ ставит перед собой задачу диверсифицировать свой инвестиционный портфель, в частности, за счет увеличения доли долгосрочных корпоративных облигаций и обеспеченных госгарантиями бумаг компаний, участвующих в "национально значимых инфраструктурных проектах", говорится в стратегии банка до 2015 года. Полубояринов отметил тогда, что "колоссальные" сроки, на которые размещаются пенсионные накопления, и их объемы делают их очень привлекательным для РЖД источником средств. Правда, одновременно он подчеркнул, что ВЭБ готов вкладываться в долгосрочные бумаги инфраструктурных компаний при условии соблюдения требований к кредитному качеству бумаг и по рыночной доходности. Для РЖД, доходность которой, как естественной монополии, регулируется государством, второе требование может оказаться трудновыполнимым.

В Минфине идея Якунина об инфраструктурных облигациях тогда не встретила понимания. По мнению чиновников, предложенная РЖД схема, по сути, представляет собой федеральный заем. "Это то же, что нам выпустить наши облигации федерального займа, занять деньги на рынке, увеличить дефицит бюджета и включить в расходы бюджета средства на реализацию инвестиционной программы. То есть те же субсидии", - говорил на прошлогодней конференции замминистра финансов России Александр Новак (цитата по РИА Новости). Взамен Новак предложил железнодорожникам привлекать средства под частичные госгарантии займов на конкретные инвестпроекты. Например, если компания разработала проект стоимостью свыше 5 млрд руб. и готова вложить в него не менее 15% собственных средств, то госгарантии можно было бы получить еще под 50% необходимых инвестиций, говорил он. В результате РЖД могла бы снизить ставку по привлеченным кредитам и инвестиционные риски.

"Вероятные объемы выпуска и сроки обращения инфраструктурных облигаций РЖД еще не объявлены, - сказал вчера "МН" источник в железнодорожной монополии. - У нас были разногласия с Минфином по поводу того, кто будет гарантировать их погашение: государство или сама РЖД. Очевидно, теперь эта тема будет еще раз проработана".

Как сообщил вчера директор департамента доверительного управления Внешэкономбанка Александр Попов, сейчас облигаций высоконадежных российских эмитентов, обеспеченных госгарантией, в портфеле банка мало - "менее 50 млрд руб., что составляет 3,5% от рыночной стоимости портфелей, находящихся под управлением" ВЭБа. По словам Попова, причина в том, что объемы выпуска таких бумаг невелики, рынок не развит, и ВЭБ является, по сути, единственным долгосрочным инвестором. Однако, по мнению экспертов, с точки зрения интересов клиентов банка - будущих пенсионеров, преимуществами таких бумаг являются только гарантии их погашения со стороны государства и стабильность дохода. Недостаток же

заключается в низкой доходности, о чем говорили и чиновники, когда Владимир Якунин впервые озвучил свою идею. Кроме того, реализация проекта, под который выпущены такие бумаги, никогда не гарантирует возврат средств, государство также может объявить дефолт, считает старший аналитик Национального рейтингового агентства Максим Васин. Плюс ко всему госкорпорация ВЭБ может действовать в интересах государства в ущерб интересам будущих пенсионеров, говорит Васин.

Заместитель гендиректора "Allianz РОСНО Управление активами" Сергей Лукин говорит, что примеры использования пенсионных средств в инфраструктурных проектах в форме государственно-частного партнерства в России есть, но они единичны, и на их основании делать выводы об успешности такого инвестирования невозможно. Между тем, говорит президент НПФ "Стальфонд" Андрей Никитченко, частные пенсионные фонды во всем мире являются единственным рыночным инвестором в проекты инфраструктуры. "Например, около 5-10% инвестиционного портфеля любого пенсионного фонда Австралии приходится на инвестиции в инфраструктуру", - рассказывает Никитченко.

Однако в России до сих пор на законодательном уровне нет даже определения инфраструктурных облигаций, хотя участники рынка, работающие в системе обязательного пенсионного страхования, уже давно говорят о необходимости расширения перечня инструментов, в которые можно было бы инвестировать пенсионные средства.

В Минфине идея Владимира Якунина об инфраструктурных облигациях в свое время не встретила понимания. По мнению чиновников, предложенная РЖД схема, по сути, представляет собой федеральный заем

Идея выпустить инфраструктурные облигации принадлежит главе железнодорожной монополии Владимиру Якунину. ФОТО: АЛЕКСЕЙ ДРУЖИНИН/РИА НОВОСТИ

РОССИЯ-РЖД-СОГЛАШЕНИЕ-2

24.01.2012 18:23:54 MSK

РЖД, ВЭБ И ГРУЗОТПРАВИТЕЛИ ДОГОВОРИЛИСЬ О ВЛОЖЕНИЯХ В Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ

(добавлен текст после 2-го абзаца)

Кемерово. 24 января. ИНТЕРФАКС - ОАО "Российские железные дороги" (ПТС: RZHD) (РЖД), Внешэкономбанк (ВЭБ) и крупнейшие грузоотправители подписали соглашение, которое позволит обеспечить привлечение инвестиций на развитие ж/д инфраструктуры, необходимой для вывоза грузов этих промышленных компаний.

Документ, увязывающий долгосрочные обязательства грузоотправителей с обязательствами железнодорожников по модернизации необходимой инфраструктуры, было подписано во вторник в присутствии премьер-министра РФ Владимира Путина по итогам совещания по развитию угольной отрасли.

В соглашении РЖД принимает на себя обязательства обеспечить полный вывоз грузов, предъявляемых тем или иным грузоотправителем за счет увеличения пропускных способностей своих линий. Для этого совместно с промышленными компаниями перевозчик определит объемы, сроки и направления перевозок грузов в долгосрочной перспективе, потребность в увеличении пропускных способностей железных дорог, возможную окупаемость таких проектов и способы финансирования.

При окупаемости инвестиций для РЖД с грузоотправителем будет заключаться договор, предусматривающий объемы и сроки перевозок, долгосрочный уровень тарифа, взаимные гарантии сторон. Вместе с тем, при предъявлении к перевозке меньшего количества грузов промышленная компания должна будет доплатить РЖД сумму инфраструктурной составляющей тарифа "за перевозку неосвоенных объемов" (сейчас составляет 55-70% от тарифа). Для сдерживания роста тарифов приоритетным будет являться максимальное использование доступного заемного финансирования.

В случае, если расчеты укажут на некупаемость проектов по развитию ж/д инфраструктуры, промышленные организации совместно с РЖД и региональными властями должны будут сформировать комплексные инвестиционные проекты по развитию территории, включая железные дороги, и направить в ВЭБ и профильные ведомства обоснования для финансирования проектов за счет господдержки.

Таким образом, для грузоотправителей будет введен принцип "бери и плати", который должен гарантировать РЖД стабильный грузопоток и компенсации в случае недобора объемов по перевозкам. По итогам совещания министерствам транспорта РФ, экономического развития РФ, РЖД и ВЭБу будет поручено подготовить предложения по конкретным проектам до 1 мая, сообщил ранее "Коммерсантъ". Кроме того, на совещании одобрена возможность разработать спецтарифы под эти проекты.

Соглашение подписали угольщики, горно-металлургические, химические и нефтяные компании. Все они испытывают трудности с вывозом своих грузов. Особенно острый недостаток транспортных мощностей - в обеспечении новых проектов и на подъездах к портам. Расширять эти мощности РЖД не торопится из-за дороговизны проектов и отсутствия средств сверх утвержденной правительством своей инвестиционной программы, а также твердых гарантий со стороны грузоотправителей. Заключаемое соглашение призвано эти проблемы решить.

24/01/2012 13:24:00

**РЖД, ВЭБ И ГРУЗОТПРАВИТЕЛИ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПРИВЛЕЧЕНИИ
ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ**

КЕМЕРОВО, 24 янв - РИА Новости. РЖД <RZHD03>, Внешэкономбанк и крупнейшие грузоотправители подписали соглашение, которое позволит привлечь инвестиции в развитие инфраструктуры.

Соглашение, увязывающее долгосрочные обязательства грузоотправителей с обязательствами железнодорожников по модернизации инфраструктуры, подписано во вторник в Кемерово в присутствии премьер-министра РФ Владимира Путина по итогам совещания по развитию угольной отрасли.

Перед подписанием глава правительства осмотрел выставку, посвященную в основном обеспечению безопасности угольных шахт. Премьеру также продемонстрировали уникальную российскую разработку - систему ГОРНАСС, позволяющую обеспечить связь с шахтерами и спасателями как при проведении горных работ, так и при чрезвычайных ситуациях.

Reuters Россия и страны СНГ, Москва, 24 января 2012 18:38:00

КЛИЕНТЫ РЖД И ВЭБ ДОБАВЯТ ДЕНЕГ НА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Автор: Глеб Столяров, Глеб Брянский

МОСКВА/КЕМЕРОВО (Рейтер) - Российская железнодорожная госмонополия РЖД подстрахуется от некупаемости своих проектов в РФ деньгами крупнейших клиентов или государственного Внешэкономбанка (ВЭБа), следует из распространенного во вторник сообщения компании.

Компания уже несколько лет жалуется на нехватку средств на "расшировку узких мест", которые могут помешать ей вывезти все грузы в случае роста грузопотока.

РЖД подписала с ВЭБом и "промышленными организациями" соглашение о развитии инфраструктуры для обеспечения полного вывоза грузов, говорится в сообщении.

В список подписавших соглашение крупнейших клиентов РЖД попали 25 компаний, в том числе металлургические, химические и угольные концерны, сказали несколько источников Рейтер, знакомых с деталями соглашения.

Стороны договорились, что РЖД будет строить новые и расширять старые железнодорожные магистрали, исходя из договоров с грузоотправителями, в которых будут прописаны объемы и сроки вывоза их грузов.

Если проект окупается в приемлемые для монополии сроки, финансировать строительство будет сама РЖД за счет собственных или заемных средств. Но если компании предъявят к перевозке меньшее количество грузов, чем прописано в договоре, им придется компенсировать монополии недостающий объем.

А при финансировании некупаемых проектов сможет помочь ВЭБ, следует из сообщения.

Компании, РЖД и региональные власти в этом случае "инициируют формирование комплексных инвестиционных проектов по развитию территории, включая железные дороги, и направляют во Внешэкономбанк и профильные ведомства обоснования реализации данных проектов за счет средств государственной поддержки".

Ранее РЖД говорила, что она не в состоянии привлечь заемные средства на проекты, срок окупаемости которых превышает 20 лет.

СКОЛЬКО НУЖНО И СКОЛЬКО МОЖНО

В сообщении не указано, сколько денег РЖД нужно на новые стройки, однако менеджеры монополии уже заявляли, что для "расшировки узких мест" инфраструктуры до 2015 года необходимо не менее 600 миллиардов рублей для того, чтобы вывезти дополнительные 230 миллионов тонн грузов.

Сегодняшних возможностей инфраструктуры РЖД хватает лишь на вывоз существующих грузов (1,241 миллиарда тонн в 2011 году), но к 2015 году грузопоток, по прогнозу РЖД, должен вырасти почти на 20 процентов.

Из этих денег РЖД сама готова вложить только 200 миллиардов рублей, а оставшиеся 400 миллиардов менеджмент монополии предложил найти государству. Привлечь средства можно либо за счет введения инфраструктурной составляющей в тариф, либо за счет субсидий из бюджета, говорил журналистам старший вице-президент РЖД Вадим Михайлов в августе прошлого года.

Цифры по-прежнему актуальны, сказал Рейтер источник в компании, но подробных расчетов до 2020 года компания пока не делала.

Однако возможности ВЭБа ограничены, сообщил Рейтер другой источник, знакомый с ситуацией, а лимит на подобные проекты РЖД составляет лишь 150 миллиардов рублей.

ПЕНСИИ В ДОРОГУ

Другим подходящим вариантом привлечения средств для строительства железных дорог менеджер РЖД считает выкуп ВЭБом облигаций компании.

Премьер РФ Владимир Путин в выступлении на совещании в четверг поддержал позицию РЖД: "Значительным резервом для финансирования железнодорожной инфраструктуры может стать размещение средств накопительной части пенсионных сбережений, находящихся в управлении Внешэкономбанка, в долгосрочные инфраструктурные облигации".

ВЭБ не возражает против того, чтобы тратить пенсионные накопления на облигации РЖД, следует из слов директора департамента доверительного управления ВЭБа Александра Попова, переданных Рейтер через представителя банка.

"ВЭБ имеет возможность вкладывать пенсионные накопления в облигации высоконадежных российских эмитентов или в облигации, обеспеченные госгарантией", - сказал он.

Среди них могут быть как компании, "созданные для реализации инфраструктурных проектов, так и непосредственно инфраструктурные компании (РЖД, ФСК ЕЭС, Транснефть)".

Сейчас в портфеле ВЭБа таких облигаций лишь на 50 миллиардов рублей, или 3,5 процента от рыночной стоимости портфелей под управлением ГУК (государственной управляющей компании), сообщил он.

"Объемы выпуска таких долгосрочных облигаций очень малы, рынок неразвит, на рынке, по сути, ГУК - единственный долгосрочный инвестор".

А доходность таких облигаций выше, чем доходность облигаций федерального займа (ОФЗ), отметил Попов.

"В целом по их бумагам доходность плавающая и устанавливается на уровне инфляция плюс 3 процента, что для пенсионных накоплений оптимально", - считает Попов.

Сейчас у РЖД в обращении 14 выпусков российских облигаций на общую сумму 200 миллиардов рублей, в том числе 15-летние бумаги.

Весной прошлого года монополия разместила 20 летние евробонды на сумму 650 миллионов фунтов стерлингов, а в 2010 году - 7-летние облигации в долларах на \$1,5 миллиарда.

<http://ru.reuters.com/article/businessNews/idRURXE80N1DM20120124>



Ведомости, Москва, 25 января 2012

ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ

Автор: Алексей Непомнящий, Галина Камнева, Елена Мазнева, ВЕДОМОСТИ

Гарантийные перевозки РЖД вводит для грузоотправителей контрактный принцип "бери или плати"

Как решить проблему невывоза грузов

РЖД переходит с крупными клиентами на договоры "бери или плати" и требует от них гарантии перевозок до 2030 г.

РЖД и ВЭБ вчера подписали с крупными грузоотправителями страны соглашения, предусматривающие принцип "бери или плати". Компании должны будут предоставить РЖД планы по вывозу грузов на несколько лет вперед, а монополия обязуется обеспечить безусловное исполнение их заявок на перевозку, в том числе и за счет расширения инфраструктуры, говорится в тексте соглашения (копия есть у "Ведомостей"). Но если грузоотправитель не сможет обеспечить заявленный объем перевозок, он все равно будет обязан выплатить РЖД инфраструктурную составляющую тарифа. По массовым грузам ее доля - 30-40% от общей цены перевозки, говорит гендиректор Infranews Алексей Безбородов.

Подписать соглашение РЖД предложила 25 металлургическим, химическим, нефтяным и угольным компаниям (см. врез), следует из документа. Кто именно поставил подписи под документом, представитель РЖД сказать не смог. Администрация Кемеровской области, где расположены предприятия нескольких компаний из списка, сообщила, что документ подписан 24 грузоотправителями. Отказалась от подписания UC Rusal, знают сотрудники двух компаний из списка. Представитель UC Rusal от комментариев отказался.

Пока документ носит рамочный характер, конкретные обязательства по объемам грузов и инвестициям РЖД в расширение мощностей будут зафиксированы в контрактах, которые монополия предполагает заключить с грузоотправителями позже, рассказали "Ведомостям" сотрудники нескольких из них. Документ поможет решить проблему с невывозом грузов, полагает управляющий директор по угольному бизнесу En+ Андрей Чурин. В прошлом году она обострилась: как сообщала сама РЖД, если в начале года она не могла удовлетворить лишь несколько процентов заявок, то к осени отказывала в исполнении около трети перевозчиков. В этом компания винила частных операторов, неоптимально управляющих своим парком, и узкие места инфраструктуры, на ликвидацию которых компания просила у правительства более 400 млрд руб.

Промышленники пойдут на заключение контрактов "бери или плати", отметили опрошенные "Ведомостями" сотрудники компаний. Они законтракуют около 70-80% необходимых объемов, чтобы избежать штрафов при изменении конъюнктуры, объясняют два из них. Однако РЖД хочет, чтобы промышленники представили свои планы по перевозке грузов до 2030 г., а это вряд ли возможно - никто не планирует производственную деятельность на такой срок, указывают собеседники. Грузоотправители готовы гарантировать объем перевозок максимум на 3-5 лет, говорят они. Применение принципа "бери или плати" может быть оправданным только при отсутствии затрат со стороны грузоотправителей на расширение путей общего пользования, подчеркнул представитель "Сибура".

Принцип "бери или плати" - распространенная практика в газовом секторе, так заключаются долгосрочные контракты на поставку и транспорт газа. Такой контракт предусматривает возможность пересмотра его условий - либо в определенный период времени (так называемый арбитражный период), либо при "существенном" изменении рыночных условий. Соглашение РЖД и промышленников также предусматривает возможность освобождения сторон от ответственности при наступлении форс-мажорных обстоятельств, резких колебаниях рынка и замещении согласованных объемов перевозок транспортировкой других видов грузов. Детали

механизмов, которые будут использоваться в соглашениях между грузоотправителями и РЖД, должны быть проработаны к 1 мая, отметил сотрудник монополии. Представитель РЖД от комментариев отказался.-

Кого попросили подписать

ММК, "Северсталь", НЛМК, "Мечел", "Металлоинвест", Evraz, UC Rusal, "Лукойл", "Роснефть", ТНК-ВР, "Русснефть", "Славнефть", "Башнефть", "Сибур", "Уралхим", "Еврохим", "Фосагро", "Уралкалий", СУЭК, "Кузбассразрезуголь", "СДС-уголь", "Сибуглемет", "Белон", Кузбасская топливная компания, "Востсибуголь" (входит в En+).

РБК daily, Москва, 25 января 2012

ПУТИН УСЛЫШАЛ ЯКУНИНА

Автор: ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА

И согласился с идеей инфраструктурных облигаций РЖД

Премьер-министр Владимир Путин дал поручение ведомствам проработать механизм инвестирования пенсионных накоплений в инфраструктурные облигации. Фактически это означает, что правительство поддержало идею руководства "Российских железных дорог" (РЖД), ранее предлагавшего подобный вариант.

24 января Владимир Путин провел в Кемерове совещание "Об итогах реструктуризации и перспективах развития угольной промышленности". Результатом этой встречи стало подписание между РЖД, ВЭБом и 24 грузоотправителями соглашения, увязывающего долгосрочные обязательства грузоотправителей с обязательствами железнодорожников по модернизации инфраструктуры. Проекты развития железнодорожной инфраструктуры глава правительства назвал "высокозатратными и часто не имеющими внутренней окупаемости".

Вместе с тем "значительным резервом для финансирования развития железнодорожной инфраструктуры может также стать размещение средств накопительной части пенсионных сбережений, находящихся под управлением Внешэкономбанка, в долгосрочные инфраструктурные облигации", пояснил Путин. Он поручил Минфину, Минтрансу и Минэкономразвития до 1 мая "проработать этот вопрос и вынести его на рассмотрение".

По словам заместителя директора департамента госрегулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития Гаида Булатова, привлечение средств накопительной части пенсионных сбережений в развитие железнодорожной инфраструктуры можно считать положительным моментом. "Мы считаем, что это интересный резерв и длинные деньги, подобное практикуется во всем мире. В данном случае государство выступает гарантом сохранности инвестиций как собственник инфраструктуры", - отметил он. По его словам, объем пенсионных средств, в которых заинтересованы РЖД, - до 400 млрд руб. - значительно превышает реальные потребности. Госкомпания может самостоятельно профинансировать эти проекты за счет собственных и привлеченных средств, рассуждает г-н Булатов.

В РЖД не смогли назвать сумму, на которую рассчитывает монополия, сославшись на то, что еще не производили расчетов. "На данный момент есть предложение, оно актуально, и механизм по нему будет прорабатываться", - пояснили в компании.

При этом еще в середине прошлого года глава железнодорожной монополии Владимир Якунин в своем письме главе правительства указывал, что до 2015 года компании для финансирования инвестпроектов потребуется господдержка в размере 400 млрд руб. Эту сумму он предлагал профинансировать за счет пенсионных накоплений.

В Минтрансе РБК daily напомнили, что средства пенсионных накоплений лишь один из возможных источников финансирования инфраструктуры железнодорожного транспорта. В качестве других источников в ведомстве назвали бюджетные ассигнования, использование госгарантий, привлечение средств Инвестфонда и др.



Гудок, Москва, 25 января 2012

МЕХАНИЗМ ДЛЯ РОСТА

Автор: ОЛЬГА СОЛОМОНОВА, СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

В ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ТЕПЕРЬ СВЯЗАНЫ ИНТЕРЕСЫ ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ТРАНСПОРТНИКОВ

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ВЛАДИМИР ПУТИН В КЕМЕРОВЕ ПОДПИСАЛ ДОЛГОСРОЧНУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДО 2030 ГОДА, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩУЮ УВЕЛИЧЕНИЕ ДОБЫЧИ НА 100 МЛН ТОНН. В НЕЙ ОПРЕДЕЛЕННЫ МЕХАНИЗМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, КОТОРЫЕ БУДУТ РЕАЛИЗОВЫВАТЬ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ, И БИЗНЕСМЕНЫ, И ЧИНОВНИКИ.

"Реализация программы позволит к 2030 году увеличить добычу угля в 1,4 раза, до 430 млн тонн, - заявил в ходе совещания премьер Владимир Путин. - Однако для решения проблем с вывозом необходима коренная модернизация существующих железнодорожных линий". При этом премьер отметил, что для этого потребуются корректировать Транспортную стратегию до 2030 года.

В 2011 году компании добыли 335 млн тонн угля, и транспортная инфраструктура сейчас работает на пределе. Зарубежные рынки (в первую очередь азиатские) росли очень быстро, и на транспорте сказались неточности планирования. Так, при разработке "Стратегии-2030" РЖД в 2007 году исходили из предельной цифры добычи в Кузбассе на уровне 190 млн тонн. А уже сейчас лицензии выданы на 220 млн тонн. При этом в Кузбассе еще возможно обеспечить ежесуточную погрузку более 8 тыс. вагонов в сутки (сейчас грузится около 6 тыс.), но "лишние" поезда все равно встанут на подходах к портам, которые очень слабо оснащены современной разгрузочной техникой. Премьер предложил ряд мер, чтобы решить транспортную проблему. По его словам, в ликвидации слабых мест инфраструктуры должны участвовать все: государство, ОАО "РЖД", грузовладельцы, железнодорожные операторы. Чтобы обеспечить координацию большого количества заинтересованных компаний, премьер предложил им создать саморегулируемую организацию, аналогичную "Совету рынка" в электроэнергетике. "Совет рынка", в частности, занимается организацией оптовой торговли мощностями в электроэнергетике, туда входят все поставщики, и поэтому там эффективно действуют механизмы гарантий поставок.

И вчера на встрече в Кемерове был сделан первый шаг в направлении, подсказанном премьером: РЖД, Внешэкономбанк и крупнейшие грузоотправители подписали соглашение о развитии железнодорожной инфраструктуры для обеспечения нужд промышленности.

Суть его в следующем: грузовладельцы разрабатывают долгосрочные планы по объемам и направлениям вывоза угля, а РЖД под гарантии обязательной оплаты этих перевозок привлекают доступное финансирование, в том числе и заемное, и гарантируют вывоз продукции. Если проект развития инфраструктуры для какого-то направления оказывается некупаемым, то участники обращаются в органы власти, инициируют формирование комплексных инвестиционных проектов по развитию территории, включая железные дороги. К разработкам подключаются профильные министерства и Внешэкономбанк, который оказывает государственную финансовую поддержку.

В своем выступлении президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин подчеркнул, что железнодорожники уже давно и успешно взаимодействовали с угольщиками. "Те вопросы, которые сегодня рассматриваются, являются продолжением первого Госсовета, посвященного этой теме в Между-реченске в 2003 году, - напомнил Владимир Якунин. - Наши планы строились на основе так называемого межсетевых баланса. Мы вынуждены были выяснять у энергетиков, каким образом будет развиваться энергетика, вынуждены были сотрудничать с владельцами

разрезов, выяснять, какие будут объемы добычи, и под это закладывать соответствующие программы развития стратегии. Мне кажется, что это, наверное, один из немногих примеров использования этого зарекомендовавшего себя способа координации взаимодействия и частного капитала, и государства".

Ранее РЖД публиковали расчеты, согласно которым компании необходимо до 2015 года дополнительно к инвестпрограмме порядка 400 млрд руб. для вывоза всей произведенной продукции, а до 2020 года сумма инвестиций по трем направлениям - Кузбасс - Северо-Запад, Кузбасс - Юг и Кузбасс - Дальний Восток - оценивается в 800 млрд руб. Как говорят в компании, особенно важно, что на правительственном уровне фиксируются обязательства бюджета по развитию инфраструктуры, в том числе через выпуск инфраструктурных облигаций, использование механизмов пенсионных фондов, а также прямых бюджетных инвестиций.



Русская Служба Новостей, Москва, 24 января 2012 14:27:00

ВКЛАДЫВАТЬ ПЕНСИИ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РИСКОВАННО, УВЕРЕН ЭКСПЕРТ

Автор: РСН

Сегодня Владимир Путин на совещании по развитию угольной отрасли затронул вопрос размещения накопительной части пенсионных сбережений, находящихся под управлением во Внешэкономбанке в инфраструктурные облигации. Эти средства могут использоваться для развития железнодорожной инфраструктуры, сообщил премьер-министр на совещании по вопросам развития угольной промышленности.

Директор Института социальной политики Высшей школы экономики Сергей Смирнов считает, что такие меры могут грозить потерей пенсионных сбережений. Такое мнение он высказал в интервью "Русской службе новостей", комментируя инициативу В.Путина.

"Это может грозить потерей сбережений, потому что, кто даст гарантии, что подобного рода скандалы [как скандал с хищением около 9 млрд рублей, выделенных правительством России на строительство в Московской области Центральной кольцевой автодороги - РСН], не произойдут с теми же самыми высокоскоростными магистралями. Нет абсолютно никаких гарантий", - отметил эксперт.

"А почему собственно за счет будущего пенсионера должны строиться эти магистрали? Может быть нам проще вложить деньги в акции какого-то ТЦ и получить короткую прибыль, а не откладывать их на долгий срок. Главное, чтобы было право выбора. Да, это важный ресурс. Но почему не для развития дорог или строительства жилищного или геологоразведочных работ? Почему РЖД должно пользоваться этими плодами, а не их конкуренты? Нужно развивать и отечественное машиностроение, можно размещать деньги "молчунов" и в оборонку",- добавил С.Смирнов.

Напомним, что под управление Внешэкономбанка попали деньги граждан, которые не проявили инициативу в отношении размещения накопительной части своих будущих пенсий.

<http://www.rusnovosti.ru/news/183906/>

Коммерсант®

Коммерсант # Review, Москва, 25 января 2012 6:00:00

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Какие стратегические инициативы нужны России?

Сергей Васильев, зампред Внешэкономбанка:

- Стратегических инициатив должно быть много. Их нельзя сводить к одной двум абстрактным задачам. В каждой отрасли свои стратегические инициативы. Если мы говорим о модернизации народного хозяйства, то речь должна вестись о выделении конкретных стратегических инициатив в каждом секторе. Другой вопрос, как должны определяться приоритеты. Это должно решать правительство вместе с экспертным сообществом.

24/01/2012 12:22:00

ВЭБ ПРИВЛЕК СТРУКТУРУ ООН ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ДОНОРСКОГО ФОНДА ПОДДЕРЖКИ РЕГИОНОВ РФ

МОСКВА, 24 янв - РИА Новости. Внешэкономбанк (ВЭБ) в рамках реализации совместного с ПРООН (Программа развития Организации объединенных наций) проекта "Развитие государственно-частного партнерства в России" начинает процесс формирования Донорского фонда, сообщила пресс-служба госкорпорации.

"Донорский фонд будет сформирован для оказания технической помощи администрациям регионов в виде предоставления целевых грантов на переподготовку кадров, развитие нормативно-правовой базы, подготовку предпроектной документации для решения социальных проблем на условиях ГЧП в регионах с низкой бюджетной обеспеченностью", - говорится в сообщении.

За период реализации Стратегии развития ВЭБа на 2011-2015 годы планируется привлечь не менее 100 миллионов рублей от корпоративных доноров и заинтересованных российских и международных организаций для предоставления грантов органам государственного и муниципального управления в Российской Федерации.

Кроме того, Внешэкономбанк заключил соглашение с Европейской экономической комиссией Организации объединенных наций (ЕЭК ООН) о создании Международного центра государственно-частного партнерства.

"Целью Международного центра ГЧП является создание условий для развития ГЧП в мире и на национальном уровне в форме межстрановой кооперации и страновой специализации", - поясняет ВЭБ.



ВНЕШЭКОНОМБАНК РАЗВИВАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С ООН

24 января 2012
РИА Ореанда-Новости

НОВОСТИ КОМПАНИЙ. Женева. ОРЕАНДА-НОВОСТИ . Внешэкономбанк и Европейская экономическая комиссия Организации объединённых наций (ЕЭК ООН) заключили соглашение о создании Международного центра государственно-частного партнёрства (ГЧП) при ЕЭК ООН.

Согласно условиям соглашения реализация мероприятий по взаимному сотрудничеству будет осуществляться в соответствии с принятым сторонами на 2012 год Рабочим планом. Целью Международного центра ГЧП является создание условий для развития ГЧП в мире и на национальном уровне в форме межстрановой кооперации и страновой специализации.

Также Внешэкономбанк в рамках реализации совместного с ПРООН (Программа развития Организации Объединённых Наций) проекта "Развитие государственно-частного партнёрства в России" начинает процесс формирования Донорского фонда. Согласно Стратегии развития Внешэкономбанка на период 2011-2015 гг. Донорский фонд будет сформирован для оказания технической помощи администрациям регионов в виде предоставления целевых грантов на переподготовку кадров, развитие нормативно-правовой базы, подготовку предпроектной документации для решения социальных проблем на условиях ГЧП в регионах с низкой бюджетной обеспеченностью.

За период реализации Стратегии планируется привлечь не менее 100 млн руб. от корпоративных доноров и заинтересованных российских и международных организаций для предоставления грантов органам государственного и муниципального управления.

Бизнес Online (business-gazeta.ru), Казань, 24 января 2012 12:43:00

КАК ВАДИМ ШВЕЦОВ И РАВИЛЬ МУРАТОВ СТАЛИ САМЫМИ УДАЧЛИВЫМИ ЛОББИСТАМИ МОНОГОРОДОВ

ВЭБ ВЫДЕЛЯЕТ ТАТАРСТАНУ ДЕНЬГИ НА САПФИРЫ, АВТОМОБИЛИ И ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ ПАРКИ

Сегодня стало известно, что Внешэкономбанк (ВЭБ) сформировал пакет из 37 перспективных проектов для модернизации экономики в моногородах общей стоимостью 368,2 млрд. рублей. Одним из крупнейших получателей финансовой помощи стали моногорода Татарстана. В частности, речь идет о финансовом участии ВЭБа в совместном проекте "Форда" и "Соллерса" в Набережных Челнах и нескольких проектах в Чистополе. БИЗНЕС Online выяснил некоторые их подробности.

ПОСЛЕ ПИКАЛЕВА

ВЭБ сформировал в единый пакет предложения властей российских регионов по модернизации экономики моногородов. Процесс шел практически два года - после того, как по итогам событий в Пикалево президент Дмитрий Медведев дал соответствующее поручение. Общая стоимость всех проектов - 368,2 млрд рублей. При этом сам ВЭБ готов вложить 265,4 млрд рублей. Кроме того, на различных стадиях экспертизы находятся еще 24 инвестиционных проекта на общую сумму в 163,2 млрд рублей, сообщают сегодня "Известия" со ссылкой на зампреда ВЭБа Ирину Макиеву. В целом итогом реализации проектов должны стать новые 36 тыс. рабочих мест.

Интересно, что больше всего госинвестиций получают регионы Приволжского федерального округа - в ПФО будут реализованы в общей сложности 19 проектов на 232,3 млрд рублей. Причем основным получателем в ПФО станет Татарстан. Согласно опубликованному на сайте госкорпорации списку моногородов, в модернизации экономики которых участвует ВЭБ, в республике таковыми признаны Набережные Челны и Камские Поляны (входят в так называемый "пилотный" перечень моногородов), а также Чистополь, входящий в "дополнительный" список.

КТО В СПИСКАХ?

В частности, ВЭБ делает ставку на создание совместного предприятия Ford-Sollers в Набережных Челнах. В него госкорпорация намерена вложить 39 млрд рублей (при общей стоимости проекта в 74,5 млрд). Напомним, что соглашение между ВЭБом и Sollers было подписано в сентябре на форуме в экономическом форуме в Сочи в присутствии президента РТ Рустама Минниханова. Безусловно, это лоббистская удача Вадима Швецова, который, казалось, потерпел крах с предыдущим своим проектом на территории Татарстана - СП с итальянским "Фиатом", о старте которого было объявлено в разгар кризиса. Кстати, на него Швецов также пытался получить кредит ВЭБа и вроде даже заручился поддержкой Путина в этом вопросе, но денег так и не получил. Как видим, с фордовским проектом попытка оказалась гораздо более удачной.

Кроме того, в Набережных Челнах с участием ВЭБа предполагается создание производства искусственных сапфиров. О некоторых подробностях этого проекта в ходе интернет-конференции с читателями БИЗНЕС Online рассказывал мэр автограда Василь Шайхразиев. По его словам, искусственные сапфиры будут идти на изготовление светодиодных ламп, которые применяются в машиностроении, в часах, в других точных механизмах. По программе производство должно начаться до 2013 года.

Кроме того, в списке проектов - заводы в Чистополе по производству радиаторов, инновационного оборудования и упаковочных материалов. Речь идет о проектах, которые реализуются в рамках индустриального парка "Чистополь". Как известно, создание этого парка курирует первый вице-премьер Равиль Муратов. Как он заявлял несколько месяцев назад в СМИ, общий объем инвестиций в этот парк должен составить 3,2 млрд. рублей.

Отметим, что ВЭБ производит и другие значительные вливания в экономику РТ. В частности, в прошлом году он привлек от клуба иностранных банков кредит в размере 0,5 млрд. долларов сроком на 5 лет на реализацию проекта "Аммоний" в Менделеевске общей стоимостью 1,6 млрд. долларов.

БИЗНЕС Online

Комментарии

Антон Сайфутдинов - вице-президент "ААЦ-инвест"(резидент индустриального парка в Чистополе):

- Бизнес-план нашей компании в Чистополе находился на проработке в ВЭБе, однако я пока не могу сказать, одобрен наш бизнес-план или нет. Наш проект - действительно в инновационной сфере. Мы разрабатываем ресиверы со встроенной ГЛОНАСС-навигацией для всего модельного ряда АвтоВАЗа. Цель проекта - создание завода по производству автокомпонентов, и бизнес-структуры оператора "Волна". Ведь появляется большое количество пользователей системы. Если упрощенно, система позволит осуществлять обработку данных, поступающих с оборудования ГЛОНАСС. По сути, это аналог "электронного правительства" в автомобиле, который позволит автовладельцу в числе всего прочего оплачивать штрафы ГИБДД, коммунальные услуги и т.д. Первый транш инвестиций - около 1,5 млрд. рублей.

Вообще, с точки зрения развития моногорода необходима среда для развития малого бизнеса. Почему люди стремятся к тому, чтобы в их городе провели какое-либо крупное спортивное мероприятие? Потому что это дает толчок развитию сервисных структур. Поэтому развитие производств дает толчок как раз развитию и малого бизнеса, который будет обслуживать это производство - комплектующие, различные услуги и так далее. Наш проект как раз и рассчитан на подобный эффект. В Чистополе есть предприятия, специализирующиеся на точном машиностроении, есть специалисты определенной квалификации, способные работать на специализированном конвейере. Наша компания рассчитывает на создание 1,5-2 тыс. рабочих мест - с точки зрения развития Чистополя, где 70-80 тыс. человек населения, это очень серьезно. Владимир Жуйков - зампредела торгово-промышленной палаты РТ:

- Любые инвестиции в конкретную территорию имеют положительный эффект. Другое дело правильно ли они направлены, дают ли они максимальный синергетический эффект или можно было бы вложить те же средства несколько иначе с большей эффективностью. Мы сейчас рассуждаем с чистого листа, не имея никакого сравнительного анализа по вложению средств, поэтому и говорим, что это хорошо. По моногородам одна из главных проблем - это занятость, там всегда стоит вопрос перераспределения свободных людских ресурсов. Поэтому любая форма, способствующая созданию рабочих мест через развитие новых производств или через поддержку существующего бизнеса будет положительной.

Дилюс Шавалиев - генеральный директор инвестиционной компании "Капитал Менеджмент":

- Проблема моногородов известна, все доходы бюджета и зарплаты жителей города завязаны на предприятиях одной отрасли, и если начинаются проблемы, трясет, как говорится, всех. Однако если вкладывать в развитие производства, то нужна его диверсификация. Если в Челнах с бизнесом все в порядке и проект ВЭБа по финансированию Соллерса это скорее инвестпроект, то в Чистополе мы имеем гораздо больше проблем. Там необходимо создавать производственное ядро, вокруг которого будет развиваться малый бизнес. Если вкладывать в развитие малого бизнеса, то все-таки сначала необходимо создать такое ядро крупное производство, вокруг которого появятся бизнесы по транспортным перевозкам, запчастям, комплектующим и т.д. Для появления малого и среднего бизнеса нужна какая-то основа. Сначала в том же Чистополе необходимо создать ее, а уж потом активизируется малый бизнес.

<http://www.business-gazeta.ru/article/53014/>

Казань 24 (kazan24.ru), Казань, 24 января 2012 11:45:00

ВЭБ ПОДДЕРЖИТ ТАТАРСТАН ПО ПРОГРАММЕ ПОДДЕРЖКИ МОНОГОРОДОВ

"Внешэкономбанк" (ВЭБ) сформировал пакет из 37 перспективных проектов для модернизации экономики в моногородах. Такое поручение было дано Президентом Дмитрием Медведевым в 2009 году после волнений в Пикалево и Байкальске. Сначала свое видение развития моногородов должны были представить местные власти, а потом ВЭБу поручалось объединить их в единый портфель. Наконец первые программы удалось сформировать в пакет.

Об этом "Известиям" рассказала руководитель рабочей группы при правительственной комиссии, зампред госкорпорации Ирина Макиева. Общая стоимость всех проектов - 368,2 млрд. рублей. При этом сам ВЭБ готов вложить 265,4 млрд. рублей. Кроме того, на различных стадиях экспертизы находятся еще 24 инвестиционных проекта на общую сумму 163,2 млрд. рублей. Итогом реализации проектов должны стать 36 тыс. новых рабочих мест. В качестве соинвесторов выступают другие институты развития, например ГК "Роснано".

Больше всего госинвестиций получит Приволжский федеральный округ - там будут реализованы 19 проектов на 232,3 млрд. рублей, преимущественно в Татарстане. Основную ставку ВЭБ делает на создание совместного предприятия "Форд-Соллерс" в Набережных Челнах, в которое госкорпорация намерена вложить 39 млрд. рублей (при общей стоимости проекта 74,5 млрд.). При этом бюджетный эффект от реализации проекта ожидается в 38,6 млрд. рублей в год. Кроме того, в Набережных Челнах предполагается создание производства искусственных сапфиров. В Чистополе планируется построить заводы по производству радиаторов, инновационного оборудования и упаковочных материалов. Также в Татарстане, в городе Менделеевске предполагается крупный химический проект - новый комплекс (общей стоимостью 61.8 млрд. рублей) по выработке аммиака, метанола и гранулированного карбамида.

<http://kazan24.ru/news/117670.html>

ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА

ИА ФК-Новости (fcinfo.ru), Москва, 24 января 2012 15:13:00

СВЯЗЬ-БАНК ОТКРЫЛ КРЕДИТНУЮ ЛИНИЮ ТОМСКОЙ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ

Томский филиал Связь-Банка открыл возобновляемую кредитную линию ОАО "Томская судоходная компания" с лимитом задолженности 100 млн рублей. Кредитная линия привлечена для пополнения оборотных средств компании на срок до 15 января 2015 года, сообщила пресс-служба банка.

ОАО "Томская судоходная компания" осуществляет грузовые и пассажирские перевозки по рекам Обь-Иртышского бассейна в районы Томской, Новосибирской областей, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, проводит погрузочно-разгрузочные работы в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Справка:

ОАО АКБ "Связь-Банк" основано в 1991 году. Генеральная лицензия Банка России № 1470. Банк располагает сетью из 51 филиала в регионах РФ. Участник системы обязательного страхования вкладов.

Главным акционером Связь-Банка является Государственная корпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)".

Рейтинговое агентство Fitch Ratings присвоило Связь-Банку долгосрочный рейтинг дефолта эмитента в иностранной и национальной валюте на уровне "BB", национальный долгосрочный рейтинг на уровне "AA-(rus)". Перспективы для рейтингов стабильные.

Служба кредитных рейтингов Standard & Poor's присвоила Связь-Банку долгосрочный кредитный рейтинг контрагента "BB" и рейтинг по национальной шкале "ruAA". Прогноз изменения рейтингов - "Стабильный".

По данным Центрального Банка Российской Федерации Связь-Банк входит в список 30 крупнейших банков России.

<http://www.fcinfo.ru/themes/basic/materials-index-list.asp?folder=1446&foundID=300591>

24/01/2012 17:39:00

БАНК "ГЛОБЭКС" ПЛАНИРУЕТ 25 ЯНВАРЯ ПРОВЕСТИ ВТОРИЧНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ БИРЖЕВЫХ ОБЛИГАЦИЙ

МОСКВА, 24 янв - РИА Новости. Входящий в тридцатку крупнейших в РФ банк "Глобэкс" <glbx01>, дочерний банк ВЭБа, планирует в среду, 25 января, в день оферты по трехлетним облигациям серии БО-02 на 5 миллиардов рублей, провести вторичное размещение выкупленных облигаций, говорится в материалах к размещению.

Объем доразмещения будет зависеть от объема, предъявленного к оферте. Ориентир доходности составляет 10,07-10,14% годовых, что соответствует цене 100,1-100% от номинала.

По выпуску установлена ставка в 9,9% годовых до конца срока обращения. Погашение запланировано на 22 июля 2013 года. Выпуск включен в ломбардный список ЦБ РФ.

В настоящее время у банка в обращении находятся шесть выпусков биржевых облигаций и еще два выпуска готовятся к размещению.

Банк "Глобэкс" основан в 1992 году. Большая часть акций (99,16%) банка принадлежат государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)". По данным Центра экономических исследований "РИА Аналитика", банк "Глобэкс" по состоянию на 1 октября 2011 года занимал 31-е место по объему активов среди российских банков.

БИЗНЕС



Ведомости, Москва, 25 января 2012

ДОБРО НА ОБЪЕДИНЕНИЕ

Автор: Екатерина Соболев,

ВЭБ готовится получить 100% ИФК

Переход лизинговой компании ИФК под контроль Внешэкономбанка, которого рынок ждал почти два года, может завершиться к концу 2012 г. В декабре акционерам ИФК удалось согласовать предварительные принципы сделки, в результате ВЭБ должен получить 100% актива, рассказал "Ведомостям" руководитель "ВЭБ-инвеста" Юрий Кудимов.

По его словам, консолидация ИФК пройдет в два этапа. Сначала будут выкуплены акции, принадлежащие НРК Александра Лебедева (см. справку): ИФК учредит специальную структуру, которая получит бумаги акционера, а он, в свою очередь, получит от ИФК восемь принадлежащих ей самолетов Ту-204 (сейчас в лизинге у подконтрольной Лебедеву авиакомпании Red Wings).

Этот этап сделки должен завершиться в марте, говорит Кудимов. После этого ВЭБ приступит к переговорам с основным владельцем ИФК - государственной ОАК. Как будут оплачиваться ее бумаги - деньгами или активами, пока не решено, отмечает Кудимов. Но весь процесс консолидации должен завершиться до конца года, прогнозирует один из сотрудников госкорпорации.

Вице-президент ОАК Александр Туляков подтвердил "Ведомостям" факт переговоров с ВЭБом. "Мы заинтересованы в отчуждении [этих] активов", - заявил он, но прогнозы по стоимости сделки и по ее структуре раскрывать не стал.

Стоимость сделки пока не согласована, уверяет источник в Минпромторге: ВЭБ только заказал оценку ИФК и, согласно предварительным данным, разброс по стоимости большой - 6-19 млрд руб.

Неизвестна и дальнейшая судьба ИФК. Ведь у Внешэкономбанка уже есть компания "ВЭБ-лизинг", которая занимается самолетами - правда, иностранного производства. Топ менеджмент ИФК настаивает на сохранении самостоятельности, говорит источник, близкий к ВЭБу. Согласится ли ВЭБ, не ясно. Но вопрос объединения ИФК и "ВЭБ-лизинга" пока не первоочередной, отмечает собеседник. Представители ИФК сделку не комментируют.

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО" (ИФК)

ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ АКЦИОНЕРЫ - Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК, 48,4%), Национальная резервная корпорация (НРК, 25,8%), ВЭБ (21,4%), топ-менеджмент ИФК (4,4%).

ВЫРУЧКА (2011 г., данные компании) - 5 млрд руб., ожидаемая прибыль - более 250 млн руб., портфель заказов - 31 млрд руб.



Slon.ru, Москва, 25 января 2012 5:04:00

РАСХОДЫ НА ПУТИНСКИЕ ПРОЕКТЫ РАСТУТ КАК НА ДРОЖЖАХ

Автор: Марина Затейчук

Операционный бюджет Чемпионата мира по футболу-2018, который будет проводиться в России, увеличился до 900 млн евро. Первоначально он заявлялся на уровне в \$641 млн. Об изменениях бюджета объявили в связи с приездом в Москву президента ФИФА Зеппа Блаттера, который решил повидаться со своим давним другом Владимиром Путиным.

Увеличение смет крупнейших инвестиционных проектов с участием государства - обычно их называют путинскими из-за особого внимания к ним со стороны председателя правительства - не редкость. Slon посмотрел, как с годами менялись бюджеты наиболее крупных государственных проектов или федеральных целевых программ, и посчитал, насколько выросла их стоимость по сравнению с изначально заявленной. Больше всего выросла смета ФЦП ГЛОНАСС: за 10 лет план по расходам на развитие космической навигации в 2002-2011 гг. увеличился почти в 6 раз - с 23,6 млрд руб. до 140 млрд руб. И уже известно, что Роскосмос получит еще 330 млрд руб. на реализацию программы в следующие 9 лет. Почти в пять раз вырос за четыре года бюджет саммита АТЭС, в три-четыре раза подорожала сочинская Олимпиада.

Изначально заявленный (в мае 2010 г.) операционный бюджет России на проведение Чемпионата мира по футболу-2018 составлял \$641,3 млн. По последним данным, эта цифра выросла до 900 млн евро (из них 800 млн выделит ФИФА), сообщил в пятницу министр спорта, туризма и молодежной политики Виталий Мутко. Деньги из операционного бюджета пойдут на оплату проживания, переезда команд, а также на оплату аренды стадионов и тренировочных баз. Насколько увеличится общий бюджет чемпионата, пока неизвестно. В заявке России на проведение ЧМ называлась цифра в \$15,5 млрд. Из них на строительство и реконструкцию стадионов к мероприятию должно быть потрачено \$3,82 млрд, на возведение и обновление гостиничной инфраструктуры (в том числе и на тренировочные поля) - еще \$11 млрд.

Затем в апреле 2011 года на встрече с журналистами Виталий Мутко представил проект предварительной оценки расходов на ЧМ-2018. Согласно проекту, на строительство стадионов предполагалось потратить 116,5 млрд руб. (из бюджета и из внебюджетных источников), на тренировочные поля - 10,3 млрд руб., на гостиницы - 82,9 млрд руб. (в основном из внебюджетных источников). Бюджет оргкомитета ЧМ - 29,8 млрд руб.

Наконец, летом 2011 г. Мутко сообщил о готовящемся законопроекте "Об организации и проведении в РФ чемпионата мира по футболу 2018 года". В финансовом обосновании к законопроекту называлась общая сумма затрат в 632,4 млрд руб. (\$22,5 млрд). Из них 241,6 млрд руб. планируется потратить на строительство и реконструкцию дорог. Непосредственно на проведение чемпионата Минспорттуризма просит 299,4 млрд руб. В эту сумму включены сметы на строительство и реконструкцию 10 стадионов (123,0 млрд руб.), тренировочных баз для команд-участниц (46,4 млрд руб.), обеспечение бесплатного проезда болельщиков по железной дороге и ряд других статей. Но и эта оценка лишь предварительная: "указанный в финансово-экономическом обосновании законопроекта объем денежных средств не является официально утвержденной суммой расходных обязательств РФ и субъектов", - уточняется на сайте Минспорттуризма.

ФЦП "Глобальная навигационная система" на 2002 - 2011 гг. была утверждена российским правительством в августе 2001 г. Согласно первоначальному паспорту программы, она должна была обойтись в 23,6 млрд руб., из которых 11,4 млрд приходилось на внебюджетные источники. Постановлением правительства от 14 июля 2006 г. была утверждена новая редакция ФЦП с объемом финансирования уже в 70,2 млрд руб. Наконец, в сентябре 2008 г. Владимир Путин подписал новое постановление о выделении дополнительных 67 млрд руб. При этом около 10 млрд руб. этой суммы выделила Роскартография на создание электронных цифровых карт городов и дорог. Таким образом общий бюджет программы, рассчитанной до конца 2011 г.,

составил 140 млрд руб. (23,2 млрд - внебюджетные источники), а с 2001 г. он вырос в 5,9 раз. В 2010 г. Счетная палата провела проверку расходования средств на ГЛОНАСС. И она показала, что, несмотря на своевременное и полное финансирование из федерального бюджета, требуемые значения были достигнуты только по 18 из 28 показателей.

В 2011 г. была сформирована новая федеральная целевая программа ГЛОНАСС до 2020 г., которая находится на утверждении в правительстве. Летом 2011 г. в Роскосмосе сообщили, что на реализацию программы ведомство просит более 402 млрд руб. до 2020 г. А в конце года стало известно, что ФЦП предусматривает выделение на развитие космической навигации 330 млрд руб. за 9 лет.

Согласно опубликованным Минфином 5 августа 2010 г. "Основным направлениям бюджетной политики на 2011 - 2013 гг." государство собиралось потратить на Сколково за этот период 54 млрд руб. (в 2011-м - 15,0 млрд, в 2012 г. - 22,0 млрд, в 2013 г. - 17,1 млрд). В июне 2010 г. Минфин представил расчеты, согласно которым на Сколково планируется потратить уже 110,5 млрд руб. с оговоркой, что сумму надо корректировать в меньшую сторону. В октябре того же года глава фонда "Сколково" Виктор Вексельберг заявил о достижении договоренности с Минфином, согласно которой финансирование Сколково до 2013 г. увеличится до 85 млрд руб. Всего же, по словам миллиардера, в развитие "Сколково" планируется инвестировать за 3 - 5 лет порядка 180 - 200 млрд руб. - это общая оценка, включающая в себя и госсредства, и средства привлеченных инвесторов. А согласно "Основным направлениям бюджетной политики на 2012 г. и плановый период 2013 и 2014 гг." в 2012 г. на Сколково решили выделить 27,1 млрд руб., в 2013 г. - 17,1 млрд руб. В качестве дополнительных источников финансирования инновационных проектов предполагается привлечь частные инвестиции в объеме 62,5 млрд руб. Таким образом, первоначально запланированные инвестиции государства в Сколково до 2013 г. увеличились за год на 5,1 млрд руб.

30 декабря 2011 г. Внешэкономбанк зарегистрировал специальный фонд для финансирования проектов "Сколково" - "ВЭБ-инновации", так как напрямую финансировать "Сколково" госкорпорации не позволяет меморандум. ВЭБ выделил фонду 1 млрд руб. из собственных средств, которые будут потрачены на реализацию шести проектов в течение 2012 года.

Для проведения в 2012 году саммита в рамках форума АТЭС и в рамках программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г." в 2007 г. правительство утвердило подпрограмму "Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе". Первоначально в паспорте программы указывалось, что общий объем средств, необходимых для ее реализации, составляет 148,5 млрд руб. (из них 36,7 млрд - из внебюджетных источников). Затем постановлениями правительства в финансирование программы трижды вносились изменения: в 2008 г. его увеличили до 284,2 млрд, в 2009 г. - до 553,4 млрд, и наконец в 2010 г. - до 662,9 млрд руб., из них 423,7 млрд - внебюджетные средства. В последнюю редакцию подпрограммы включено строительство судостроительных верфей "Восток-Раффлз" и "Звезда-DSME", организация скоростного железнодорожного движения между Владивостоком и аэропортом "Кневичи" и создание рекреационной зоны на территории "Дальзавода". Таким образом, смета подготовки Владивостока к саммиту АТЭС с 2007 г. увеличилась в 4,46 раз.

В декабре 2011 г. вице-премьер Игорь Шувалов еще раз подтвердил названный общий объем инвестиций на подготовку к саммиту на уровне около 600 млрд руб.

2007 г., согласно Федеральной целевой программе по развитию Сочи, на проведение зимней Олимпиады в 2014 г. предполагалось выделение 313,9 млрд руб. (185,8 млрд - из федерального бюджета, за счет средств бюджета Краснодарского края и Сочи 9,2 млрд). Но уже в следующем году председатель Счетной палаты Сергей Степашин заявил, что расходы на Олимпиаду в Сочи вдвое превысят заявленную ранее ее стоимость. В 2008 г. ФЦП была преобразована в правительственную программу строительства олимпийских объектов и развития Сочи как горноклиматического курорта. По данным "Карты проекта: создание механизмов эффективной региональной политики", подготовленного в 2009 г. Министерством регионального развития и попавшего в СМИ, за 2009 - 2012 гг. на реализацию правительственной программы планировалось потратить уже 1,054 трлн руб., из которых 699,3 млрд руб. выделял бы федеральный бюджет (в 2007 г. за те же 2009 - 2012 гг. предполагалось финансирование в размере 169,1 млрд руб.). Еще спустя год Минрегионразвития официально дало оценку инвестиций в Олимпиаду в 950 млрд руб. "Объем инвестиций беспрецедентен, - заявил замминистра регионального развития Юрий Рейльян, - цена олимпийского проекта - 950 млрд руб.". В Минфине тогда же неофициально сообщили, что "с 2008 по 2014 г. затраты составят 1,3

трлн руб., из которых около 800 млрд приходится на федеральный бюджет". Таким образом, первоначальный бюджет Олимпиады за 4 года вырос в три-четыре раза.

В прошлом году глава Контрольного управления Кремля Константин Чуйченко на встрече с президентом сообщил о неприятных фактах, связанных с ценообразованием на сыпучие стройматериалы: цена на них выросла с 360 до 800 руб. за тонну, в то время как в среднем по стране она составляет 250 - 400 руб. Президент Медведев поручил проверить расходование средств, выделяемых на строительство олимпийских объектов.

В июне 2007 г. российский "Газпром" и концерн Eni подписали меморандум о взаимопонимании по проекту газопровода "Южный поток", который по дну Черного моря должен соединить Россию и Южную Европу. В ноябре 2007 г. глава Eni Паоло Скарони сообщил, что общий объем инвестиций в "Южный поток" составит около \$10 млрд (6,8 млрд евро). В июле 2008 г. министр энергетики РФ Сергей Шматко привел оценку инвестиций на уровне \$20 млрд (около 13 млрд евро), а осенью того же года эту цифру подтвердил и Скарони.

В феврале 2009 г. свои расчеты по смете на строительство "Южного потока" впервые озвучил сам "Газпром". В презентации зампредаправления монополии Александра Медведева, подготовленной ко встрече с инвесторами, строительство South Stream оценивалось в 19 - 24 млрд евро (\$24-31 млрд). Однако Владимир Путин с такой суммой инвестиций не согласился: спустя месяц премьер-министр заявил, что строительство "Южного потока" обойдется всего в 10 млрд евро, "а может быть, и меньше, с учетом падения цен на стройматериалы". В мае того же 2009 г. появились уже новые цифры и от "Газпрома": предправления Алексей Миллер сказал, что "капитальные затраты на строительство морского участка - через Черное море - и сухопутных участков через транзитные страны составят 8,6 млрд евро". Но через год "Газпром" пересмотрел ее в третий раз и повысил до 15,5 млрд евро. Из этой суммы около 10 млрд евро придется на морской участок газопровода и порядка 5,5 млрд евро - на сухопутную европейскую трассу.

28 декабря 2009 г. была запущена первая очередь нефтепровода "Восточная Сибирь - Тихий океан" ("ВСТО-1") - труба длиной 2694 км проходит от Тайшета (Иркутская область) до Сковородино (Амурская область). Строительство ВСТО ведется за счет собственных и заемных средств "Транснефти".

Первоначально проект в целом оценивался в \$11,5 млрд, а стоимость первой очереди, которая должна была пройти по маршруту Тайшет - Усть-Кут - Казачинское - Тында - Сковородино, оценивалась в \$6,5 млрд или 164,0 млрд руб. в ценах 2004 г.

Но в 2006 г. по инициативе Владимира Путина предполагаемая трасса трубопровода была перенесена за пределы водозаборной зоны Байкала. В результате стоимость проекта была пересмотрена. С учетом инфляции, увеличения протяженности на 20% и сложности маршрута (Тайшет - Усть-Кут - Талакан - Алдан - Сковородино), а также роста цен на трубы, стройматериалы и оборудование, смета проекта первой очереди на конец 2006 г. составила, согласно рабочей документации "Транснефти", уже \$11,2 млрд или 303,3 млрд руб.

Оценки стоимости проекта с тех пор многократно менялись. В августе 2007 г. Госэкспертиза утвердила увеличение расчетной стоимости проекта ВСТО-1 на 11% до \$12,5 млрд, или до 337,12 млрд руб. На конец октября 2007 г. из акта проверки спецкомиссией "Транснефти" объемов выполненных работ по строительству объектов первой очереди ВСТО от 4 ноября 2007 г. стало известно, что смета проекта составила около \$14 млрд, или 344,5 млрд руб. В феврале 2008 г. Николай Токарев сообщил, что стоимость первой очереди останется на уровне 346 млрд руб.

В начале 2009 г. бюджет по строительству первой очереди ВСТО оценивался уже в 450 млрд руб.: 390 млрд - на строительство трубы, около 60 млрд - на порт Козьмино. 23 апреля того же года из отчета Счетной палаты, проводившей проверку расходов при реализации проекта, стало известно, что "Транснефть" увеличила стоимость первой очереди нефтепровода ВСТО на 9% - проект подорожал до 491,3 млрд руб. "с учетом пересчета на период строительства". Однако в мае 2010 г. президент "Транснефти" Николай Токарев сообщил Владимиру Путину, что первая очередь проекта обошлась в 381 млрд рублей. В презентации "Транснефти" для аналитиков от 3 июня 2011 г. говорится, что стоимость расширения ВСТО-1 составляет еще 72,7 млрд руб. Таким образом, стоимость проекта с 2004 г. выросла почти в три раза, до 450 млрд руб.

В ноябре 2010 г. блогер Алексей Навальный написал, что при строительстве ВСТО более 120 млрд руб. были незаконно освоены в ходе строительства ВСТО, выложив в своем блоге сканы засекреченных документов, подготовленных по результатам проверки строительства ТС ВСТО экспертами ОАО "Транснефть" и переданных в Счетную палату.

Первоначально проект нефтепровода "Восточная Сибирь - Тихий океан" (ВСТО) в целом оценивался в \$11,5 млрд, а стоимость второй очереди (предусматривающей строительство

магистрального трубопровода по маршруту Сковородино - Благовещенск - Биробиджан - Хабаровск - СМНП "Козьмино" общей мощностью до 50 млн тонн в год и протяженностью 2045 км) должна была составить в ценах 2004 г. около \$5 млрд или 125 млрд руб. В 2006 г. вторая очередь ВСТО была оценена в 320-330 млрд руб. В 2007-м оценка выросла до 353,7 млрд руб., а в 2008-м, в связи с изменением маршрута трубопровода к северу от Хабаровска по просьбе правительства края, смета проекта увеличилась еще на 20 млрд руб. Дальше оценки опять несколько раз менялись. В конце 2009 г. глава "Транснефти" Николай Токарев заявил, что "проектная стоимость всех объектов ВСТО-2 - порядка 350 млрд руб.", а в мае 2010 г. он же сообщил Владимиру Путину, что "вторая очередь ориентирована на 323 млрд рублей". Наконец, весной 2011 г. сама "Транснефть" оценила инвестиции во вторую очередь ВСТО в 326,9 млрд руб. Ее строительство ведется с января 2010 г. и должно завершиться в 2014 г.

http://slon.ru/russia/smety_na_putinskie_proekty_rastut_kak_na_drozhzhakh-733955.xhtml



Интерфакс, Москва, 24 января 2012 15:19:00

ГОРНОЛЫЖНЫЙ КУРОРТ СТОИМОСТЬЮ 14 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В ЧЕЧНЕ

Ростов-на-Дону. 24 января. ИНТЕРФАКС-ЮГ - Всесезонный горнолыжный курорт "Ведучи" стоимостью более 14 млрд рублей будет построен в Чечне, сообщил в интервью агентству "Интерфакс-Юг" основной инвестор проекта предприниматель Руслан Байсаров.

"Активная фаза строительства должна начаться во второй декаде апреля 2012 года. Уже сейчас проложено более 30 км технических дорог, построен рабочий городок, завершены предпроектные работы. Я уже потратил почти миллиард собственных средств. Общую сумму инвестиций мы пока оцениваем в 14 млрд рублей", - сказал он.

По словам Р.Байсарова, собственные средства составят около 30% общей стоимости проекта, остальное - привлеченные средства. Проект уже прошел экспертизу в ОАО "Корпорация развития Северного Кавказа", Внешэкономбанке, министерстве регионального развития РФ.

Профилирование трасс и подбор оборудования осуществляет компания Ecosign Mountain Resort Planners Ltd. (Канада), разработку инфраструктуры и обеспечение мероприятий по проведению соревнований по правилам Международного олимпийского комитета - компания Danzl & Partners (Австрия). Для реализации проекта в Чеченской республике зарегистрировано ООО "Ведучи".

По мнению Р.Байсарова, проект является уникальным, в том числе по протяженности лыжных трасс, которые будут построены на курорте.

"Самая протяженная трасса в "Ведучи" будет 12,5 км, что позволит курорту войти в топ-10 европейских горнолыжных курортов с самыми протяженными лыжными трассами. Вы можете себе представить возможность непрерывного быстрого 20-минутного спуска? Это очень и очень хорошее предложение", - отметил он.

Кроме того, будут проложены четыре категории трас (зеленые, синие, красные и черные по международной классификации) для лыжников всех возрастов и с разным опытом.

Курорт "Ведучи" будет представлять собой комфортабельные гостиницы, шале и объекты рекреации, построенные в традиционном для этого горного регионах стиле чеченских каменных башен.

Территория курорта "Ведучи" составит около 800 га. Основная зона катания расположится на северных склонах хребта Данедук.

<http://www.interfax.ru/tourism/tourisminf.asp?sec=1470&id=227380>

Ведомости, Москва, 25 января 2012

ПРОВАЛИЛИ НОВАТЭК

Автор: Милана Челпанова, Ведомости

... Проблемы с причалом в порту Усть-Луга возникли не только у "Роснефтьбункера" Геннадия Тимченко

Как восстанавливают причалы в порту Усть-Луга

Проблемы со строительством терминалов в Усть-Луге возникли не только у "Роснефтьбункера" Геннадия Тимченко. Пострадал и соседний причал "Новатэка"

О том, что проблемы возникли и при строительстве причала "Новатэка" в порту Усть-Луга, сказано в письме президента "Транснефти" Николая Токарева вице-премьеру Игорю Сечину от 20 января (копия есть у "Ведомостей"). Чиновник правительства подтвердил получение письма.

"Ремонт расхождений шпунтовой стенки причала "№" 6 (который строит "Новатэк - УстьЛуга") в 70-метровой зоне от причала "№" 5 ("Роснефтьбункера") в полном объеме не завершен", - пишет Токарев.

О проблемах на причалах "№" 4 и "№" 5, которые нужны для перевалки нефти БТС-2, Ростехнадзор сообщил правительству еще в начале октября. Ведомство в ходе проверки обнаружило провалы на обоих причалах; к середине ноября один из них вырос до 150 м. Из-за этого запуск уже построенной БТС-2 был перенесен с начала декабря на I квартал этого года, Сечин поручил провести экспертизу объектов и потребовал еженедельно отчитываться ему о ситуации.

Провалы на причалах возникли из-за расхождения причальной (шпунтовой) стенки - из-за этого стал вымываться песок, писал Токареву гендиректор "Роснефтьбункера" Константин Хамлай. На двух причалах к 11 января таких расхождений насчитали 78, следует из письма Сечину замминистра транспорта Виктора Олерского (см. врез).

На соседнем терминале "Новатэка" проблемы оказались аналогичными. И это не удивительно, говорит сотрудник Ростехнадзора: изначально четвертый-седьмой причалы были единым проектом и шпунтовую стенку сооружал для них один подрядчик. Название этой компании собеседник не раскрыл.

Придется ли переносить сроки запуска терминала "Новатэка", пока не ясно. Представитель компании не стал это комментировать, назвав проблему со строительством причала "рабочей ситуацией". Первую очередь газоконденсатного терминала мощностью 3 млн т "Новатэк" планировал запустить в IV квартале 2012 г., вторая очередь терминала, еще на 3 млн т, должна заработать в конце 2015 г.

У причала "Новатэка" к 20 января не были завершены дноуглубительные работы, следует из письма Токарева. Дело осложняется тем, что между "Новатэк - Усть-Луга" и Северной дноуглубительной компанией нет договора, отмечает автор письма. Завершились ли работы по дноуглублению и восстановлению причала ко вчерашнему вечеру, представитель "Новатэка" не сказал. Сотрудник Ростехнадзора заявил, что "Росморпорт" известил ведомство об окончании работ по дноуглублению на причале "№" 6.

Получить комментарии "Росморпорта" не удалось; представитель Северной дноуглубительной компании отказался обсуждать ситуацию.

Ремонт причальной стенки терминала "Новатэка" необходим для запуска четвертого и пятого причалов, говорит сотрудник Ростехнадзора: в противном случае грунт продолжит вымываться и с терминала Тимченко. Возможность эксплуатации причальных сооружений "Роснефтьбункера" будет определена после дополнительных исследований грунта причалов "№" 4 и "№" 5, завершения ремонта шпунтовой стенки причалов "№" 5 и "№" 6 и выполнения дноуглубительных работ у шестого причала, пишет Токарев.

Минимальная цена восстановления причалов "Роснефть бункера" и "Новатэка" - 100 млн руб., посчитал гендиректор агентства Infranews Алексей Безбородов. "Провалы такого масштаба, как на терминалах "Роснефтьбункера" и "Новатэка", - уникальный случай для одного из самых

развитых портовых регионов, Северо-Западного", - говорит Безбородов. По его данным, таких проблем не было ни с одним портовым проектом в регионе.-

"Роснефть бункер" закончил ремонт

К 20 января на четвертом причале ремонт шпунтовой стенки был завершен, а на пятом продолжался, дноуглубительные работы были выполнены, следует из письма Токарева. Восстановление шпунтовой стенки причалов "№ 4 и "№ 5 (работы по бетонированию стенки) завершено полностью, сказал вчера представитель "Роснефть бункера". Сейчас идет экспертиза объекта, отмечает он, не называя сроки ее возможного окончания.

"НОВАТЭК"

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ГАЗА

КРУПНЕЙШИЕ АКЦИОНЕРЫ: предправления Леонид Михельсон и Геннадий Тимченко (около 46%), Total (14,09%), "Газпром" (9,99%).

ВЫРУЧКА (9 месяцев 2011 г.) - 125,4 млрд руб.

ЕВИТДА - 61,9 млрд руб.

ЧИСТЫЙ ДОЛГ - 78,9 млрд руб.

Провалы на четвертом и пятом причалах (на фото) "Роснефтьбункер" засыпал еще в прошлом году

РБК daily, Москва, 25 января 2012

СУММЫ, НАВЕРНО, БУДУТ МЕНЯТЬСЯ, НО ПРОПОРЦИЯ ОДИН К СЕМИ ОСТАЕТСЯ

Автор: Инга ВОРОБЬЕВА

Глава департамента Особых экономических зон Минэкономразвития Дмитрий Левченков о Северном Кавказе

Туристический кластер Северного Кавказа растет как гриб - по крайней мере, на бумаге. Сколько дополнительных средств понадобится на расширение границ вдвое (до 350 тыс. га), когда наконец будет запущен первый курорт и почему инвесторы идут на Кавказ по национальному признаку, корреспонденту РБК daily ИНГЕ ВОРОБЬЕВОЙ рассказал глава департамента ОЭЗ Минэкономразвития ДМИТРИЙ ЛЕВЧЕНКОВ.

УДВОЕНИЕ ОЭЗ

- Правительство включило в туристический кластер Северного Кавказа горные склоны Ингушетии и каспийское побережье Дагестана, в результате чего территория расширилась фактически вдвое. Сколько дополнительных инвестиций потребуется от государства? - Изначально концепция проекта исходила из следующей пропорции: общая стоимость - 450 млрд руб., из них 60 млрд руб. - федеральные, на инфраструктуру. Понятно, что на этапе подготовки концепции это цифры достаточно условные. Когда основные объекты инфраструктуры на всех курортах будут спроектированы и пройдут госэкспертизу, появится окончательная сумма. Думаю, она может быть понятна уже в этом году.

- На госэкспертизу придут пожелания инвесторов? Или сумму, необходимую для строительства дополнительной инфраструктуры, назовет управляющая компания - ОАО "Курорты Северного Кавказа" (КСК)?

- Расчеты будет готовить КСК с учетом пожеланий инвесторов. Направит их в Минэкономразвития, совместно с Минтрансом и другими заинтересованными ведомствами будет рассчитана окончательная потребность.

- Но уже сейчас понятно, что расходы государства на проект (пока он существует только на бумаге) будут расти.

Руководство КСК прогнозирует - вдвое...

- Изначально в кластер входило шесть регионов, добавился седьмой. Дополнительные вложения инвесторов в новые ОЭЗ (каспийское побережье Дагестана и горные курорты Ингушетии) предварительно определены, подписаны соответствующие меморандумы. Это около 70 млрд руб. Что касается инфраструктуры... В настоящий момент смета обсчитывается, и до конца года мы получим относительно реальную цифру.

- Через год после старта проекта вдруг выяснилось, что существующей на Кавказе инфраструктуры явно недостаточно. Недавно КСК заявили о необходимости строительства четырех новых аэропортов и реконструкции двух старых (к 2018 году турпоток составит 40 тыс. человек в сутки, сейчас пропускная способность южных аэропортов - 20 тыс. в день). Уже понятно, сколько это будет стоить, а главное - за чей счет строиться?

- Проект строительства аэропортов на Кавказе для нужд проекта пока детально не прорабатывался. Но совершенно очевидно, что они нужны, - туристы должны добираться до курортов максимально быстро и удобно. Скорее всего, аэропорты будут строиться на принципах государственно-частного партнерства. К примеру, взлетная полоса - за счет государства, здание аэропорта - за счет инвесторов. Подобные удачные примеры в России уже есть в том же Сочи.

ЧУЖИЕ ЗДЕСЬ НЕ ХОДЯТ

- Все ли курорты нашли якорных инвесторов?

- Фактически - да. Меморандумы с ними оформлены. С французскими инвесторами (госбанк развития Caisse des Depots et Consignations) в конце прошлого года подписано соглашение о создании СП. Они намерены инвестировать в несколько курортов, в том числе в дагестанский Матлас.

В прошлом году они не раз посетили Кавказ. С главой Минэкономразвития Эльвирой Набиуллиной в июле 2011 года ездили в Дагестан. Просмотрели детальную проработку на уровне экспертов, сами извели, исходили склоны. В основном их интересуют горнолыжные курорты, гостиничная инфраструктура. - Соотношение частных и государственных денег в проекте как-то изменится?

- Суммы, наверно, будут меняться, но пропорция один к семи остается. Если смотреть по аналогии с другими ОЭЗ (всего их в России 25, включая северокавказские, запускались в 2005 - 2006 годах), то там на 42 млрд руб. федеральных средств заявлено 360 млрд частных инвестиций. Примерно 50 млрд уже вложено.

- Но Кавказ - это не просто особая экономическая зона, а "особая особая"...

- Согласен. Но, по сути, любой проект - это комбинация двух факторов: рисков и доходности. Риски здесь есть... Но и доходность тоже, учитывая дополнительные льготы для Кавказа, предусмотренные принятыми в конце прошлого года поправками в федеральный закон: обнуление федеральной части налога на прибыль (2%), возможное снижение до нуля региональной части (сейчас 18%). Освобождение на срок до десяти лет от налогов на имущество и землю, транспортного налога. Плюс бесплатная инфраструктура для частных инвесторов и, по сути, символическая плата за предоставляемые земельные участки. Задача государства - минимизировать риски.

- Быть может, соотношение рисков и доходности не такое привлекательное? Ведь якорными инвесторами в Ингушетию и Дагестан пришли бизнесмены местного происхождения - Сулейман Керимов и Ахмет Полонкоев. А курорт в Кабардино-Балкарии и вовсе взялся поднимать глава республики Арсен Каноков...

- Было бы странно, наверно, если бы наоборот: Арсен Каноков инвестировал в Ингушетию, а Полонкоев с Керимовым - в Кабардино-Балкарию. В Дагестан еще, правда, французы собираются вложиться. Надеюсь, дойдет до практической реализации. Проведены также переговоры с южнокорейской компанией на предмет инвестиций в инфраструктурные объекты, в частности в энергетику. Не думаю, что имеет смысл делить инвесторов по национальному признаку... В конечном счете ведь важно, чтобы были построены современные объекты туристической индустрии, которые могли бы конкурировать на международном уровне.

- Какова расчетная окупаемость кавказских курортов?

- Все они долгоокупаемые. Туриндустрия - это не производство и не торговля. Думаю, курорты будут окупаться за 10 - 15 лет.

ПОЛОВИНУ ДЕНЕГ НАШЛИ

- На какую сумму заключены меморандумы с инвесторами по кластеру?

- "Нафта-Москва" Сулеймана Керимова намерена инвестировать в прибрежную часть Дагестана порядка 40 млрд руб., "Акрополь" Ахмета Полонкоева - 27 млрд руб. в Ингушетию. Глава Кабардино-Балкарии Арсен Каноков собирается вложить в курорты Приэльбрусья порядка 1 млрд долл. Намерения французов - больше 1 млрд евро, Южной Кореи - 1 млрд долл. Ожидаем, что до конца года будем регистрировать этих инвесторов как резидентов особых экономических зон и подписывать уже предметные соглашения.

- Получается, исходя из самой простой арифметики половина частного капитала, необходимого на кластер (200 млрд из 390 млрд руб.), найдена?

- В целом да. Достаточно неплохой результат для начала, ведь проект стартовал чуть более года назад. Инвесторов нашли даже с учетом того, что пока не спроектирована и не построена инфраструктура, а это очень важно.

- То есть пока ни рубля из заложенных на инфраструктуру 60 млрд не потрачено?

- На стройку - нет. Инфраструктура будет строиться под конкретные проекты. Четырехсторонние соглашения (Минэкономразвития - КСК - регионы - муниципалитеты) заключены со всеми субъектами, входящими в проект.

- В процессе подписания были проблемы: регионам пытались навязать расходы на инфраструктуру, хотя изначально предполагалось, что она будет построена за счет КСК...

- Регионы и муниципалитеты финансово не будут участвовать в строительстве инфраструктуры. Но выделение земельных участков, предоставление налоговых льгот инвесторам - за местными властями.

- Если взять частные инвестиции, какая часть из них - зарубежный капитал, какая - наш?

- Примерно 50 на 50.

- Как убеждаете иностранцев, что там безопасно?

- Если взять статистику по преступлениям в России, Северный Кавказ далеко не на первом месте. Где-то в середине списка. Зато в России больше нет таких красивых гор. Исторически все курорты: и горнолыжные, и бальнеологические, и морские - на Северном Кавказе. Вопрос, конечно, важный. В рамках проекта создана специальная группа по безопасности.

- Есть ли понимание, когда будет запущен первый курорт?

- Первая очередь Архыза будет запущена уже в этом году. Другие курорты - в 2015 - 2016 годах.

Стройка идет где-то два года. К 2015 году мы ожидаем порядка 40 - 50 тыс. туристов, к 2020 году - до 400 тыс.

- Верите ли вы, что Кавказ (взять тот же сервис) действительно сможет конкурировать с мировыми курортами?

- Думаю, постепенно это все реально.

В ОБХОД КАДЫРОВА

- Чечня - единственная из республик Северного Кавказа, не вошедшая в туристический кластер. Ее глава Рамзан Кадыров выражал недовольство, что их обошли. Возможно ли, что по примеру Ингушетии в кластер добавят и Чечню?

- Заявки мы пока не получали - здесь должна быть инициатива региона. Ингушетия достаточно активно продвигала себя в этот проект начиная с 2010 года. Подготовили заявку, нашли инвестора, что самое главное. Если будут заявка и инвестор от Чечни, мы, конечно же, рассмотрим вопрос. - Еще один регион Кавказа - Ставрополье - также претендовал на ОЭЗ туристического типа, правда, отдельную от кластера.

Проект еще жив?

- Вопрос рассматривается. Правительство в конце прошлого года на одном из совещаний поручило властям региона подготовить предложения по участию в проекте совместно с ОАО "Курорты Северного Кавказа". Предложения пока не поступили к нам в министерство. Мы, естественно, их рассмотрим. Стоимость и масштабы пока не определены.

Риски здесь есть... Но и доходность тоже, учитывая дополнительные льготы для Кавказа



Ведомости, Москва, 25 января 2012

СОБРАЛИСЬ В ЛОНДОН

Автор: Олег Сальманов, Мария Рожкова, ВЕДОМОСТИ

Кто продаст акции "Ростелекома" в Лондоне

"Ростелеком" может все-таки продать часть своих акций при прохождении листинга на Лондонской фондовой бирже (LSE). Инвесторам будет предложен пакет акций, ранее принадлежавший бывшему гендиректору "Связьинвеста" Евгению Юрченко

Во время листинга на LSE могут быть проданы 3,86% обыкновенных акций "Ростелекома", которые его "дочка" "Мобител" готовится выкупить у ВТБ в ходе buy-back. Об этом сообщил вчера сам оператор. "Мобител" покупает у банка 3,8% обыкновенных акций, которые ВТБ приобрел в его интересах у Сулеймана Керимова, говорит близкий к "Ростелекому" источник. Человек из окружения Керимова это подтверждает и добавляет: оставшиеся у предпринимателя почти 2% "Ростелекома" будут проданы во время SPO.

Для выкупа 1,689% "Ростелекома" "Мобител" привлек кредит ВТБ на 8,3 млрд руб. сроком на год по ставке трехмесячного MosPrime + 3,25 п. п. годовых, сообщил "Ростелеком"; таким образом, акции выкупаются у банка по 167 руб. за бумагу. Остальные 2,17% будут приобретены также с привлечением банковского финансирования, условия сейчас обсуждаются, говорит источник в "Ростелекоме". Покупка всех 3,86% по 167 руб. за акцию обойдется "Мобителу" почти в 19 млрд руб., или \$614 млн по сегодняшнему курсу ЦБ. Это больше лимита на программу buyback, установленного советом директоров "Ростелекома", - \$500 млн. Дополнительные акции покупаются вне программы buy-back, объясняет источник в совете директоров "Ростелекома".

По завершении сделки "Мобител" будет владеть 6,55% "Ростелекома" и сможет использовать их для оплаты активов либо реализовать часть акций на SPO, говорится в сообщении оператора.

5,8%-ный пакет "Ростелекома", часть которого выкупает сейчас "Мобител", Керимов купил в ноябре 2011 г. у бывшего гендиректора "Связьинвеста" Евгения Юрченко. Тот тоже говорил, что планирует продать эти акции в ходе SPO в Лондоне. Но осенью он продал большую часть пакета, заложенного по сделкам репо, после того как котировки акций обрушились и ему пришлось вести переговоры с банками кредиторами.

Руководство "Ростелекома" рассказывало о планах провести листинг на LSE до конца 2011 г. Но его пришлось отсрочить: британскому регулятору фондового рынка потребовалось больше времени на согласование проспекта.-

ОАО "РОСТЕЛЕКОМ"

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОПЕРАТОР СВЯЗИ

АКЦИОНЕРЫ: "Связьинвест" (43,4% голосующих акций), Росимущество (7,4%), ВЭБ (2,4%).

КАПИТАЛИЗАЦИЯ НА ММВБ - 457 млрд руб.

ВЫРУЧКА (МСФО, 2010 г.) - 275,7 млрд руб.

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ - 40,8 млрд руб.

Rosinvest.com, Москва, 24 января 2012 14:33:00

ВЭБ ИЗУЧИЛ ЗАЯВКУ РУССКОГО МАГНИЯ, НО БУДЕТ ИЗУЧАТЬ ЕЩЕ

Внешэкономбанк (ВЭБ) провел предварительную экспертизу заявки, связанную с кредитованием проекта Русский магний. "Предварительная экспертиза завершена. На днях в ВЭБ были переданы документы для комплексной экспертизы проекта. Это огромный пакет документов. Возможно, решение ВЭБ примет не ранее, чем через три месяца. Проведение экспертизы - это очень серьезная и большая работа", - сообщил представитель Русского магния.

Представители Внешэкономбанка пока воздерживаются от расширенных комментариев. "Внешэкономбанк в настоящее время изучает возможность своего участия в данном проекте. До принятия решений органами управления банка мы не можем говорить ни об условиях финансирования, ни о сроках возможного предоставления кредитных средств", - пояснили в пресс-службе Внешэкономбанка.

Напомним, в конце 2011 г. у проекта, связанного со строительством магниевого завода, появились два инвестора - Роснано и корпорация Металлы Восточной Сибири (дочерняя структура ИФК Метрополь). В 2012 г. уставный капитал уральского предприятия будет увеличен за счет дополнительной эмиссии в пользу новых акционеров компании. "Инвесторы вложат в строительство завода до 3 млрд руб. Основную сумму из необходимых 17 млрд руб. инвестиций в строительство магниевого завода внесет Внешэкономбанк. ВЭБ будет долями предоставлять кредитное финансирование проекта в течение 30 месяцев на общую сумму в 13 млрд руб.", - ранее пояснял министр промышленности Свердловской области Александр Петров.

По планам правительства Свердловской области, уже в 2013 г. по завершении всех юридических и финансовых процедур начнется строительство завода. В производственном цикле Русского магния будет совмещен выпуск двух основных продуктов - металлического магния и осажденного диоксида кремния.

<http://rosinvest.com/novosti/895696>

Народный Хурал Республики Бурятия, Улан-Удэ, 25 января 2012 4:02:00

В БУРЯТИИ НАЧИНАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ГОСТИНИЦ В ОСОБОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТУРЗОНЕ БАЙКАЛЬСКАЯ ГАВАНЬ

В Бурятии начинается строительство в особой федеральной туристической зоне "Байкальская гавань", где ранее созданы первые очереди инфраструктуры. Об этом сообщил корр. ИТАР-ТАСС президент республики Вячеслав Наговицын.

"На участках турзоны "Турка" и "Пески" в нынешнем году будут сданы и примут посетителей первые гостиницы. Один пятизвездочный отель откроется в Улан-Удэ. А первая очередь горнолыжного курорта "Гора Бычья" начнет работать к концу года", - отметил Вячеслав Наговицын на пресс-конференции.

Всесезонный горнолыжный курорт "Гора Бычья" с 29 трассами общей протяженностью 40 км, рассчитанный на ежегодный прием 300 тыс туристов - один из самых амбициозных проектов "Байкальской гавани". Инвестсоглашение по строительству курорта стоимостью 1 млрд долларов подписано между Бурятией, Внешэкономбанком, акционерным обществом "Особые экономические зоны" и компанией "Русресортс" /"Rusresorts"/ на форуме "Сочи-2010". Кроме того, по словам Наговицына, в 2012 году продолжится расширение инфраструктуры "Байкальская гавань". В числе приоритетов: старт строительства ЛЭП-220 Татаурово - Баргузин для электроснабжения турзоны, а также - проектирование аэропорта "Байкальской гавани" /для легкой авиации/ в Горячинске и завершение модернизации взлетно-посадочной полосы в международном аэропорту Улан-Удэ "Байкал". Турзона "Байкальская гавань" формируется на восточном побережье озера-моря. На ее создание уже направлено более 2 млрд рублей из бюджетов всех уровней. Общий объем заявленных частных инвестиций составляет 36 млрд рублей при 8 млрд рублей запланированных государственных вложений. С 2016 года Бурятия готовится принимать ежегодно не менее 1,8 млн туристов - в пять раз больше, чем в настоящее время, при этом оказывать услуг на сумму до 13 млрд руб в год.

http://egov-buryatia.ru/novosti-egov-buryatiaru/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=25200&cHash=24228d9c6b93ab82bc6b7bf105e982e4

РОССИЯ-АВИАЗАВОД-АКЦИОНЕРЫ-СОБРАНИЕ

24.01.2012 12:11:00 MSK

АКЦИОНЕРЫ АВИАЗАВОДА "СОКОЛ" 27 ФЕВРАЛЯ ОБСУДЯТ КРЕДИТНЫЕ СДЕЛКИ

Нижний Новгород. 24 января. ИНТЕРФАКС - Акционеры ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (ПТС: NASO) (Нижний Новгород) на внеочередном собрании 27 февраля обсудят ряд сделок с заинтересованностью, говорится в сообщении авиазавода.

В повестку собрания включен вопрос об одобрении двух допсоглашений к договору займа от 27 декабря 2010 года между ОАО "РСК "МиГ" (заимодавец) и авиазаводом "Сокол" (заемщик) на сумму \$27,432 млн, привлекавшегося для финансирования текущей деятельности.

Акционерам также предстоит обсудить договор беспроцентного займа от 28 декабря 2011 года между ОАО "ОАК" (заимодавец) и "Соколом" (заемщик) на сумму 290 млн рублей для финансирования реконструкции и техперевооружения действующего производства авиазавода в рамках федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2007-2010 годы и на период до 2015 года". Срок возврата займа - до 31 декабря 2017 года включительно.

Кроме того, акционеры рассмотрят вопрос об одобрении кредитного соглашения от 23 ноября 2011 года между банком ВТБ (ПТС: VTBR) и заводом. Лимит кредитной линии до момента получения госгарантии РФ - 2,2 млрд рублей, в период с даты предоставления госгарантии РФ - 2,659 млрд рублей. Цель кредитования - выполнение гособоронзаказа. Срок погашения кредитной линии - 31 декабря 2015 года включительно, размер процентной ставки - 8,9% годовых.

В повестку собрания вошел вопрос об одобрении кредитного соглашения с ВТБ об открытии кредитной линии с лимитом 2,466 млрд рублей для выполнения гособоронзаказа. При этом лимит не может превышать 2,1 млрд рублей до момента получения госгарантии РФ. Срок погашения кредитной линии - 31 декабря 2016 года включительно. Размер процентной ставки - не более ставки рефинансирования ЦБ РФ на дату заключения кредитного соглашения, увеличенной на 3% годовых.

В связи с этим, акционерам предстоит одобрить договор о предоставлении госгарантии РФ на сумму не более 2,466 млрд рублей. Договор заключается между Минфином РФ (гарант), госкорпорацией "Внешэкономбанк" (агент), банком ВТБ (бенефициар) и авиазаводом "Сокол" (принципал). Срок действия госгарантии РФ равен сроку действия кредитной линии по кредитному соглашению между банком ВТБ и заводом, увеличенному на 70 календарных дней.

Собрание пройдет в заочной форме. Реестр акционеров, имеющих право на участие в собрании, закрыт по данным на 20 января 2012 года.

В сообщении отмечается, что владельцы привилегированных акций имеют право голоса при голосовании по всем вопросам повестки дня внеочередного собрания в связи с тем, что на годовом собрании 27 мая 2011 года решение о выплате дивидендов не принималось.

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (Москва) принадлежит 87,98% уставного капитала НАЗ "Сокол" (95,32% обыкновенных акций).

ПЕРСОНАЛИИ

НЕЗАВИСИМАЯ

Независимая газета, Москва, 25 января 2012

ЛУЧШИЕ ЛОББИСТЫ РОССИИ - ДЕКАБРЬ И ИТОГИ 2011 ГОДА

Автор: СЕРГЕЙ ТУРАНОВ

Обмен кадрами

Перестановки в Кремле и правительстве повлияли и на рейтинг лучших лоббистов в декабре. Переход в администрацию президента увеличивает "вес" Сергея Иванова. Агентство Экономических новостей по заказу "Независимой газеты" продолжает регулярное исследование - насколько эффективна работа представителей коммерческих и государственных структур, депутатов, направленная на лоббирование проектов, которые отражают интересы определенных структур, отраслей, регионов или слоев общества. В российской научной литературе существует несколько подходов к толкованию термина "лоббизм", и мы используем его самую широкую трактовку - деятельность по отстаиванию своих активных интересов. Тем более что именно это понятие лоббизма укоренилось в русском языке и постоянно используется в СМИ. Речь идет о так называемом "цивилизованном лоббировании", не подразумевающим подкуп чиновников или депутатов.

Настоящее исследование проводилось по итогам декабря прошедшего года. Также был вычислен средний рейтинг по итогам 2011 года, причем он определялся только в тех случаях, если кандидатура предлагалась для оценки экспертам не менее чем два раза.

В группу экспертов входят Сергей Марков (Институт политических исследований), Андрей Нечаев (Российская финансовая корпорация), Вячеслав Никонов (фонд "Политика", фонд "Русский мир"), Виктор Ермаков (Российское агентство поддержки малого и среднего бизнеса), Николай Вар дуль ("Финансовая газета", "Новая газета"); Валерий Хомяков (Совет по национальной стратегии), Игорь Харичев (Центр прикладных избирательных технологий), Михаил Сергеев ("Независимая газета"), Алексей Зудин (Центр политической конъюнктуры России), Марк Урнов (фонд аналитических программ "Экспертиза"), Юрий Бондаренко (фонд "Возвращение"), Александр Тутушкин (аналитик), Сергей Туранов (Агентство экономических новостей), Шод Муладжанов ("Московская правда"), Юрий Якутин ("Экономика и жизнь") и другие.

Прошедшие в декабре выборы в Государственную Думу, а также последовавшие за ними весомые кадровые перестановки в правительстве и администрации президента привели к заметным изменениям рейтинга ряда номинантов.

Так, в номинации "первых лиц" он заметно возрос у Сергея Иванова, поменявшего вице-премьерское кресло на пост главы администрации президента. Увеличился "вес" Вячеслава Володина, который стал первым заместителем Иванова, покинув пост руководителя аппарата правительства. Он курирует внутреннюю политику, чем ранее занимался Владислав Сурков. Очков Володину добавило также то, что в новом составе Государственной Думы несколько руководящих постов досталось депутатам от "Единой России", считающимся его ставленниками. Сурков же, став вице-премьером, сохранил достаточно высокий рейтинг.

Распределение постов руководителей комитетов в Госдуме сказалось и на "весе" ряда номинантов.

Так, позиции Владимира Плигина укрепились - ему удалось сохранить пост руководителя комитета по конституционному законодательству и госстроительству. Рейтинг Валерия Язева и

Владислава Резника, которые потеряли посты соответственно вице-спикера и главы комитета по финансовому рынку, уменьшился, но места в "топ-25" они сохранили. Язев, например, считается одним из основных лоббистов интересов "Газпрома" в Госдуме. В этой же номинации в рейтинговой таблице дебютировал Антон Силуанов, в декабре получивший титул полноценного министра финансов, избавившись от приставки "и.о."

"Топ-25" региональной номинации покинул теперь уже бывший губернатор Вологодской области Вячеслав Позгалев, ставший первой жертвой относительной неудачи "Единой России" на парламентских выборах. Он ушел в отставку, хотя результат выборов для правящей партии в области был далеко не самым худшим по сравнению с другими регионами.

Уменьшение рейтинга губернатора Сахалинской области Александра Хорошавина можно связать с тем, что Министерство энергетики посчитало нецелесообразным строительство третьей очереди завода сжиженного природного газа в проекте "Сахалин-2", которое лоббировал губернатор.

Глава Магаданской области Николай Дудов активно лоббирует развитие авиасообщения на Дальнем Востоке, которое невозможно без организации льготных перевозок. И улучшение его рейтинговых позиций в декабре связано с тем, что премьер Владимир Путин поддержал предложения губернатора расширить число льготных маршрутов, включив в него рейсы из Магадана в Хабаровск.

В номинации "первых лиц" рейтинговую таблицу по итогам 2011 года возглавил, как и в 2010 году, первый вице-премьер Игорь Шувалов. Второе место занял бывший глава администрации президента Сергей Нарышкин, покинувший рейтинг после назначения спикером Госдумы, так как эта должность по определению не связана с лоббированием. Впервые в годовую "призовую тройку" попал Сергей Иванов, возглавивший администрацию президента в декабре и потеснивший с третьего места Алексея Миллера ("Газпром").

В региональной номинации лидерство московского мэра Сергея Собянина было неоспоримо в течение всего года. Третьим "призером" стала Валентина Матвиенко, пребывавшая в должности губернатора Санкт-Петербурга до августа прошедшего года, а вторым - сменивший ее на этом посту Георгий Полтавченко.

В "профессиональной" номинации первое место по итогам прошедшего года занял Владислав Сурков, в основном за счет баллов, полученных за время работы в администрации президента. Вторым стал вице-премьер Игорь Сечин, возглавлявший итоговую рейтинговую таблицу в 2010 году. Третьим - Алексей Кудрин, который получал высокие оценки экспертов до своей отставки с постов вице-преьера и руководителя Минфина.

Лоббисты – первые лица

Место в декабре	Ф.И.О.	Декабрь 2011 г.	Ноябрь 2011 г.	Средний в 2011 г.	Место в 2011 г.
Очень сильная эффективность					
1	Шувалов И.И. (федеральное правительство)	4,55	4,57	4,55	1
2	Иванов С.Б. (администрация президента)	4,47	4,34	4,28	3
3	Зубков В.А. (федеральное правительство)	4,35	4,33	4,25	4
4	Миллер А.Б. («Газпром»)	4,18	4,15	4,21	5
5	Якунин В.И. («Российские железные дороги»)	4,13	4,09	4,12	6
6	Дерипаска О.В. («Базовый элемент», ОК «РУСАЛ»)	4,07	4,10	4,10	7
7	Тимченко Г.Н. (компания Gulvot, портфельный инвестор)	4,06	4,04	4,05	9–10
8–9	Усманов А.Б. («Газпром инвестхолдинг», «Металлоинвест»)	4,02	4,04	4,05	9–10
8–9	Фридман М.М. (холдинг «Альфа групп»)	4,02	4,00	4,06	8
Сильная эффективность					
10	Чемезов С.В. («Ростехнологии», Союз машиностроителей)	3,97	3,92	3,90	13
11	Ковальчук Ю.В. (банк «Россия»)	3,92	3,94	3,98	11
12	Алекперов В.Ю. («ЛУКОЙЛ»)	3,88	3,85	3,95	12
13	Токарев Н.П. («Транснефть»)	3,72	3,70	3,57	15
14	Дмитриев В.А. (Внешэкономбанк)	3,64	3,62	3,75	14
15	Костин А.Л. (ВТБ)	3,62	3,67	3,54	16
16	Греф Г.О. (Сбербанк РФ)	3,60	3,56	3,49	17
17	Худайнатов Э.Ю. («Роснефть»)	3,59	3,58	3,48	18
18	Рашников В.Ф. (Магнитогорский металлургический комбинат)	3,56	3,54	3,43	19
19–20	Евтушенков В.П. (АФК «Система»)	3,53	3,50	3,42	20
19–20	Потанин В.О. («Интеррос»)	3,53	3,52	3,38	22–24
21	Савельев В.Г. («Аэрофлот – Российские авиалинии»)	3,52	3,50	3,39	21
22	Прохоров М.Д. (портфельный инвестор, группа «Онексим»)	3,41	3,32	3,38	22–24
23	Чубайс А.Б. («Роснано»)	3,36	3,40	3,38	22–24
24–25	Керимов С.А. (Совет Федерации, «Нафта-Москва»)	3,33	3,36	3,28	25
24–25	Мордашов А.А. («Северсталь»)	3,33	3,30	3,25	26
Средний рейтинг		3,81	3,85		

Лоббисты – региональные лидеры

Место в декабре	Ф.И.О.	Декабрь 2011 г.	Ноябрь 2011 г.	Средний в 2011 г.	Место в 2011 г.
Очень сильная эффективность					
1	Собянин С.С. (Москва)	4,65	4,63	4,64	1
2	Полтавченко Г.С. (Санкт-Петербург)	4,41	4,38	4,37	2
3-4	Ткачев А.Н. (Краснодарский край)	4,28	4,23	4,25	4
3-4	Якушев В.В. (Тюменская область)	4,28	4,34	4,24	5
5	Кадыров Р.А. (Чеченская Республика)	4,17	4,23	4,19	6-7
6	Абрамович Р.А. (Чукотский АО, портфельный инвестор)	4,14	4,17	4,19	6-7
7	Хамитов Р.З. (Республика Башкортостан)	4,10	4,06	3,93	9
Сильная эффективность					
8	Минниханов Р.Н. (Республика Татарстан)	3,90	3,81	3,68	11
9	Тулеев А.М. (Кемеровская область)	3,89	3,98	4,06	8
10	Шанцев В.П. (Нижегородская область)	3,75	3,72	3,62	12
11	Евкуров Ю.Б. (Республика Ингушетия)	3,61	3,66	3,66	10
12	Мишарин А.С. (Свердловская область)	3,51	3,42	3,29	15
13	Шпорт В.И. (Хабаровский край)	3,25	3,28	3,07	18
14-15	Борисов Е.А. (Республика Саха (Якутия))	3,18	3,13	3,02	19
14-15	Кресс В.М. (Томская область)	3,18	3,10	3,06	17
16	Сердюков В.П. (Ленинградская область)	3,15	3,17	3,17	16
17-18	Гордеев А.В. (Воронежская область)	3,12	3,05	2,81	23
17-18	Дарькин С.М. (Приморский край)	3,12	3,28	3,38	14
19	Громов Б.В. (Московская область)	3,09	3,04	2,96	21
20	Мезенцев Д.Ф. (Иркутская область)	3,03	2,66	2,64	24
21	Юревич М.В. (Челябинская область)	3,01	3,04	2,99	20
Средняя эффективность					
22	Артяков В.В. (Самарская область)	2,71	2,71	2,84	22
23-24	Хорошавин А.В. (Сахалинская область)	2,65	2,74	2,58	26-27
23-24	Дудов Н.Н. (Магаданская область)	2,65	2,68	2,61	25
25	Карлин А.Б. (Алтайский край)	2,62	2,68	2,58	26-27
Средний рейтинг		3,50	3,51		

Лоббисты-«профессионалы»

Место в Ф.И.О. декабре		Декабрь 2011 г.	Ноябрь 2011 г.	Средний в 2011 г.	Место в 2011 г.
Очень сильная эффективность					
1	Сечин И.И. (федеральное правительство)	4,61	4,59	4,55	2
2	Володин В.В. (администрация президента)	4,58	4,45	4,27	4
3	Сурков В.Ю. (федеральное правительство)	4,55	4,61	4,58	1
4	Козак Д.Н. (федеральное правительство)	4,23	4,18	4,25	5
5	Тосунян Г.А. (Ассоциация российских банков)	4,08	4,11	4,10	6
6	Шохин А.Н. (Российский союз промышленников и предпринимателей)	4,06	4,07	4,06	7
7-8	Набиуллина Э.С. (Министерство экономического развития)	4,04	4,09	4,06	8
7-8	Голикова Т.А. (Министерство здравоохранения и социального развития)	4,04	4,07	4,04	9
9	Артемьев И.Ю. (Федеральная антимонопольная служба)	4,02	4,04	3,95	12
10	Ресин В.И. (депутат Госдумы)	4,00	4,02	4,00	10
Сильная эффективность					
11	Шмаков М.В. (Федерация независимых профсоюзов России)	3,91	3,86	3,76	13
12	Христенко В.Б. (Министерство промышленности и торговли)	3,89	3,86	3,96	11
13	Титов Б.Ю. («Деловая Россия»)	3,64	3,61	3,51	16
14	Трутнев Ю.Л. (Министерство природных ресурсов и экологии)	3,51	3,47	3,55	15
15	Силуанов А.Г. (Министерство финансов)	3,42	-	-	-
16-17	Левитин И.Е. (Министерство транспорта)	3,41	3,43	3,42	18
16-17	Плигин В.Н. (депутат Госдумы)	3,41	3,30	3,30	21-22
18	Авен П.О. (Альфа-банк)	3,35	3,38	3,33	19
19	Скрынник Е.Б. (Министерство сельского хозяйства)	3,31	3,33	3,32	20
20	Шматко С.И. (Министерство энергетики)	3,30	3,28	3,30	21-22
21-22	Резник В.М. (депутат Госдумы)	3,28	3,51	3,56	14
21-22	Торшин А.П. (Совет Федерации)	3,28	3,26	3,25	23-24
23	Кигим А.С. (Всероссийский союз страховщиков)	3,25	3,28	3,25	23-24
24	Язев В.А. (депутат Госдумы, Российское газовое общество)	3,22	3,28	3,43	17
25	Борисов С.Р. («ОПОРА России»)	3,21	3,24	3,23	25
	Средний рейтинг	3,74	3,74		

Коммерсант, Москва, 25 января 2012

ГРУЗОВОЙ ПЕРЕВАЛ

Автор: Александр Панченко, Роман Асанкин

Александр Волошин возглавит совет директоров ПГК

Владимир Лисин, ставший в декабре владельцем крупнейшей на железнодорожном рынке Первой грузовой компании, определился с ее управленческой командой. По данным "Ъ", совет директоров ПГК может возглавить бывший глава администрации президента Александр Волошин, а гендиректором компании станет руководитель транспортного холдинга UCLH Олег Букин. Господин Волошин, сохраняющий вес в политических и деловых кругах, призван обеспечить относительную независимость ПГК от ОАО РЖД.

Источники "Ъ" на рынке рассказали, что на прошлой неделе совет директоров ОАО "Первая грузовая компания" сформировал список кандидатур для нового состава совета. В список вошли девять человек - столько же, сколько входит в совет директоров и сейчас. По данным собеседников "Ъ", ОАО РЖД, которое после продажи в декабре прошлого года 75% акций ПГК Владимиру Лисину сохранило 25% акций, будет представлено вице-президентом монополии, бывшим гендиректором ПГК Салманом Бабаевым и руководителем департамента дочерних и зависимых обществ Алексеем Давыдовым. Остальных кандидатов выдвигает Владимир Лисин. Официально новый состав утвердят на собрании акционеров 10 февраля.

Среди внесенных в список кандидатов в совет - Александр Волошин, утверждают два собеседника "Ъ", добавляя, что именно он должен стать председателем совета (сейчас его возглавляет начальник департамента планирования и бюджетирования ОАО РЖД Илья Рящин).

"Александр Волошин до сих пор имеет большой политический вес, - поясняет один из собеседников "Ъ". - ПГК - актив не только коммерческий, но и политический. Есть разные риски, которые может нивелировать человек, входящий во многие кабинеты".

Другой собеседник "Ъ" добавляет, что господин Волошин призван "снизить давление ОАО РЖД на ПГК - монополия, оставаясь акционером, возможно, будет пытаться жестко контролировать компанию или навязывать ей участие в тех или иных схемах по управлению вагонным парком" (в конце прошлого года ОАО ЖД получило право привлекать вагоны частных собственников для обеспечения перевозок).

Согласно положению о выплате вознаграждений членам совета директоров ПГК, Александр Волошин как председатель совета и при сохранении прибыльности компании на уровне 2011 года (в первом полугодии прибыль составила 10,2 млрд руб.) может получить до \$2 млн в год. В среднем члены совета директоров ПГК ранее получали по \$400-500 тыс. в год, утверждает источник "Ъ", близкий к компании. Сам господин Волошин на запрос "Ъ" не ответил.

ПГК - крупнейшая в СНГ транспортная компания в сфере железнодорожных перевозок. В управлении ПГК находится более 235 тыс. вагонов (около 23% всех работающих в России вагонов). Доля компании в объеме перевозок грузов по сети российских железных дорог составила в 2010 году 22,5% (перевезено более 300 млн тонн). Выручка за первое полугодие 2011 года - 58 млрд руб., чистая прибыль - 10,2 млрд руб.

Неофициально известна и кандидатура нового гендиректора ПГК. Место Игоря Асатурова займет глава транспортного холдинга UCLH (подконтролен Владимиру Лисину, объединяет железнодорожные компании, порты и паромства) Олег Букин, утверждают собеседники "Ъ". Куда уйдет Игорь Асатуров и кто заменит в UCLH господина Букина, они не знают. Телефоны обоих топ-менеджеров вчера не отвечали.

Гендиректор Независимой транспортной компании (вторая по величине железнодорожная компания Владимира Лисина, входит в UCLH) Александр Сапронов, которому до сих пор прочили место гендиректора в ПГК, появится в компании только в качестве члена совета директоров. Но сам сменит основное место работы - в ближайшее время его назначат вице-президентом Новолипецкого меткомбината, основного актива господина Лисина, рассказали собеседники "Ъ" на рынке. Это подтвердили и в группе НЛМК, сообщив, что о назначении будет объявлено в ближайшее время.

"Для Александра Сапронова управление железнодорожными компаниями, включая ПГК, где он работал несколько лет, пройденный этап. В последнее время он занимался постановкой задач, касающихся внутренней логистики предприятий НЛМК и глобального транспортного обслуживания комбината. Теперь ему доверили решать эти задачи", - говорит один из собеседников "Ъ". Кто заменит господина Сапронова в качестве главы НТК, еще не решено: скорее всего, это будет один из его четырех заместителей.

"На фоне резкого роста железнодорожного дивизиона сам UCLH утратил значимость в структуре активов Владимира Лисина, поэтому понятно, что предприниматель поставил в качестве гендиректора ПГК самого близкого профессионала", - говорит глава агентства Infranews Алексей Безбородов. Елена Сахнова из "ВТБ Капитала" понимает логику решения и по назначению главой совета директоров ПГК Александра Волошина: по ее мнению, в последнее время ОАО РЖД совершает "плохо прогнозируемые и неприятные для частных железнодорожных компаний действия, от которых вполне может потребоваться весомая защита".

ДОСЬЕ

В КАКИЕ СОВЕТЫ ДИРЕКТОРОВ ВХОДИЛ АЛЕКСАНДР ВОЛОШИН

На момент увольнения с поста главы администрации президента России в октябре 2003 года Александр Волошин был председателем совета директоров госкомпании РАО "Единые энергетические системы России". Эту должность он занимал вплоть до разделения компании в 2008 году. Также в 2004-2008 годах возглавлял совет директоров ОАО "Системный оператор - Центральное диспетчерское управление ЕЭС" и входил в совет директоров ОАО "Федеральная сетевая компания ЕЭС". В 2008 году недолгое время был членом советов директоров ОАО "РАО "Энергетические системы Востока"", ОАО "Интер РАО ЕЭС" и ОАО "Холдинг МРСК". С декабря 2008-го по июнь 2010 года господин Волошин возглавлял совета директоров ГК "Норильский никель". В августе 2010 года он вошел в совет директоров интернет-поисковика Yandex, а в сентябре возглавил совет директоров ОАО "Уралкалий". В апреле 2011 года Александр Волошин вернулся в кресло председателя совета директоров "Норникеля", однако в июне покинул этот пост, оставшись рядовым членом совета.

РАЗНОЕ

МИР-ДАВОС-ФОРУМ-ОБЗОР

25.01.2012 8:01:55 MSK

ОБЗОР: ДАВОС-2012 - В ФОКУСЕ БУДУЩЕЕ ЕВРОЗОНЫ И УРОКИ АРАБСКОЙ ВЕСНЫ

Давос. 25 января. ИНТЕРФАКС - Швейцарский горнолыжный курорт Давос-Клостерс в последнюю неделю января по традиции станет неформальной "мировой столицей" - на годовую сессию Всемирного экономического форума, которая пройдет с 25 по 29 января, съедутся более 2,5 тыс. делегатов, в том числе порядка 40 руководителей международных организаций и примерно столько же глав государств.

Название форума в этом году - "Большая трансформация: создавая новые модели" ("The Great Transformation: Shaping New Models"). Впрочем, эта довольно расплывчатая формулировка не должна вводить в заблуждение - в центре повестки дня Давоса-2012 будут проблемы еврозоны. Кроме того, Давос вернет долг арабской весне: год назад во время форума она только набирала обороты, и египетские события, бурно обсуждавшиеся в кулуарах, в официальной программе тогда по объективным причинам отсутствовали. На этот раз анализу последствий и уроков событий в арабских государствах посвящена значительная часть повестки.

Удачное попадание составителей программы - иранский вопрос, который как раз перед форумом выбился в лидеры мировой повестки. Панель с простым и четким названием "Что если Иран разрабатывает ядерное оружие?" призвана, судя по составу участников, среди которых министр обороны Израиля Эхуд Барак, дать простые и четкие ответы.

Российские власти в последние годы придерживаются в отношении Давоса тактики чередования. В 2009 году страну на форуме представлял Владимир Путин, в 2010 году - Алексей Кудрин. В 2011 году в Давос вновь приехал член тандема - президент Дмитрий Медведев. В 2012 году российскую делегацию опять возглавит вице-премьер - на этот раз Игорь Шувалов.

Впрочем, несмотря на снижение уровня представительства по сравнению с прошлым годом, своя панель у России будет и в этот раз (в 2010 году страна осталась без собственного пункта в повестке дня Давоса). Да и снижение это, в общем, скорее формальное - год назад приезд Д.Медведева в Альпы из-за теракта в Домодедово получился скомканным и укороченным, и фактически за всех отдувался тот же И.Шувалов.

Однако в целом Россия, несмотря на интригующие внутривнутриполитические события последних месяцев, ближе к периферии внимания форума-2012, чем к его центру. С европейской тематикой сейчас конкурировать вообще бесполезно, кроме того, изменения, которые внутри России кажутся тектоническими, для нейтрального наблюдателя пока не выглядят столь уж судьбоносными.

Без российской политики в год президентских выборов, конечно, не обойдется, но представлять ее будет не один из фаворитов гонки, как в 1996 году (тогда Давос посетил лидер КПРФ Геннадий Зюганов), а экс-министр финансов А.Кудрин. В программе российской панели он дипломатично обозначен как профессор из Санкт-Петербурга.

ЕВРОПА И ВСЕ-ВСЕ-ВСЕ

Официально форум-2012 откроет выступление канцлера ФРГ Ангелы Меркель (год назад эта роль выпала ДюМедведеву). Приедет в Давос и британский премьер Дэвид Кэмерон, который при желании сможет пообщаться сразу с двумя предшественниками - Гордоном Брауном и Тони Блэром.

Внимание рынков будет приковано не только к заявлениям политических лидеров ЕС, но и к словам Марио Драги, который впервые посещает Давос в статусе главы ЕЦБ. Его выступление состоится 27 января.

Постсоветское пространство делегирует на форум президентов Украины, Казахстана и Азербайджана Виктора Януковича, Нурсултана Назарбаева и Ильхама Алиева.

Президентов и премьеров в Давос отправляют также Мексика, ЮАР, Польша и многие другие государства.

В Давос съедутся руководители всех ведущих межгосударственных организаций - ООН (Пан Ги Мун), Всемирного банка (Роберт Зеллик), МВФ (Кристин Лагард), ЕБРР (Томас Милов), ВТО (Паскаль Лами), МАГАТЭ (Юкия Аmano), МОК (Жак Рогге) и других.

США, чьи лидеры - редкие гости на форуме, второй год подряд делегируют главу Минфина Тимоти Гайтнера, компанию которому составит торговый представитель страны Рон Кирк.

СТАБИЛЬНЫЙ СОСТАВ

Состав российской корпоративной сборной в Давосе год от года меняется мало.

В Швейцарию неизменно приезжают главные госбанкиры - Владимир Дмитриев (ВЭБ), Герман Греф (Сбербанк (PTC: SBER)), Андрей Костин (ВТБ (PTC: VTBR)). Частный бизнес представят Олег Дерипаска, Алексей Мордашов, Вагит Алекперов, Виктор Вексельберг, Владимир Евушенков, Леонид Михельсон, Дмитрий Пумпянский.

Планируют визит в Альпы и руководители ряда крупнейших госкомпаний, среди которых Анатолий Чубайс ("Роснано"), Эдуард Худайнатов ("Роснефть" (PTC: ROSN)), Евгений Дод ("РусГидро" (PTC: HYDR)), Виталий Савельев ("Аэрофлот" (PTC: AFLT)), Игорь Комаров ("АвтоВАЗ" (PTC: AVAZ)).

Портить настроение российской делегации, особенно чиновникам, по традиции будет глава фонда Hermitage Capital Уильям Браудер. В прошлом году он нарушил плавное течение российской панели, забросав И.Шувалова нелицеприятными вопросами про защиту прав инвесторов в России и смерть юриста Сергея Магнитского.

Мировую корпоративную элиту в Давосе-2012 представят CEO и главы советов директоров Siemens, Vodafone, Dell, Unilever, Glencore, Renault - Nissan, Citigroup, JP Morgan, Goldman Sachs, Credit Suisse, UBS, HSBC, Barclays, BP, Shell, Chevron, Total, Unilever, Alcoa, ArcelorMittal, Nestle, Rio Tinto, BAT, Lufthansa и других ведущих компаний и банков.

Завсегдатай альпийского курорта Билл Гейтс будет обсуждать с участниками форума мировую продовольственную безопасность, а ветеран Давоса - во всех смыслах - Джордж Сорос расскажет о своем видении финансовых проблем еврозоны и США.

Роль лидера культурной повестки дня Давоса, которую в 2010 году играл создатель "Аватара" Джеймс Кэмерон, а в 2011 году - актер Роберт Де Ниро, на сей раз предназначена режиссеру и продюсеру Люку Бессону.

Ведомости.ru, Москва, 25 января 2012

МИР НЕВЫУЧЕННЫХ УРОКОВ

Автор: Екатерина Кравченко, Михаил Оверченко, ВЕДОМОСТИ

Участники Всемирного экономического форума ждут нарастания глобального кризиса и намерены искать новую модель роста экономик. Российский бизнес чувствует себя более уверенно

Сегодня открывается 42-я сессия Всемирного экономического форума (ВЭФ) в Давосе (Швейцария), главная тема - "Великое преобразование: построение новых моделей".

Капитализм в его нынешнем виде больше не подходит для нашего мира, заявил основатель и председатель ВЭФ Клаус Шваб: "Мы не выучили уроки кризиса 2009 г. Срочно необходимы глобальные преобразования, а начать надо с возрождения чувства социальной ответственности". Чтобы реализовать, а не ограничить потенциал человечества в нынешнем веке, требуются новые модели развития, смелые идеи и личное мужество, считают организаторы форума.

Сессии ВЭФ будут посвящены переосмыслению традиционных ценностей - от индикаторов экономического и общественного успеха до роли мировых банков, от способности демократическими методами преодолеть экономический и политический кризис до выгод глобализации и технологических достижений. Откроет форум канцлер Германии Ангела Меркель. Решение многих из этих вопросов связано с тем, какие модели развития смогут предложить азиатские страны - им посвящено более десятка сессий форума, Китаю - шесть.

России посвящена одна сессия под стандартным названием "Перспективы России". Обсуждать их будут бывший министр финансов Алексей Кудрин, президент ВТБ Андрей Костин, вице-премьер Игорь Шувалов, гендиректор Alcoa Клаус Кляйнфелд, президент ЕБРР Томас Милов, председатель совета директоров Vimpelcom Оги Фабела и редактор Thomson Reuters Кристина Фриланд. Российских неформальных мероприятий больше - завтраки Сбербанка и "ВТБ капитала" с инвесторами и прием Российского фонда прямых инвестиций. Формат завтрака удобен, отмечает представитель "ВТБ капитала": "У многих инвесторов рабочий день начинается рано, работа основной части форума еще не начнется, поэтому они не отвлекаются".

Форум посетят главы государств и правительств более чем 30 стран, российскую делегацию возглавит Игорь Шувалов, говорит помощник президента Аркадий Дворкович, который и сам примет участие в форуме. Самое ценное на форуме - не публичные выступления, а общение в кулуарах, признает он.

Самым крупным российским проектом в Давосе будет Российский фонд прямых инвестиций, куда государство вложит \$10 млрд на условиях, что инвестиции будут совместными с иностранцами.

В России оптимистов в этом году больше, чем в мире, - 48%, но меньше, чем было в прошлом году (60%).

У России остаются возможности для роста, о которых другие страны, например пораженная кризисом Европа, могут только мечтать, отмечает директор Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, который входит в список молодых глобальных лидеров ВЭФ. Перспективы российского бизнеса выглядят лучше, согласен президент ВТБ Андрей Костин, но в этом году стало хуже с ликвидностью, западные рынки капитала практически полностью закрылись. Ужесточения условий кредитования для отечественного корпоративного сектора Костин не ожидает.

Темпы роста рынка упадут, уже есть проблемы с ликвидностью, признает и президент "АвтоВАЗа" Игорь Комаров. Худшее для реального сектора - снижение уровня ликвидности и последовавший за этим рост кредитных ставок на 1-1,5 процентного пункта, соглашается гендиректор "Евросибэнерго" Евгений Федоров: "Но мы надеемся, что банковская система - в том числе с помощью правительства - подстроится под нынешние условия и ликвидность вернется на рынки".

Ситуация в экономике, политике и отрасли будет ухудшаться, но компании смогут улучшить экономические показатели, уверен гендиректор "Русагро" Максим Басов.

70% глобальных топ-менеджеров планируют менять стратегию из-за динамики потребительского спроса и экономических условий. Опрошенные "Ведомостями" российские менеджеры менять стратегию бизнеса либо вообще не планируют, либо называют это корректировкой. Корректируются только тактика и средства достижения стратегических целей с учетом сложной ситуации в мировой экономике, отмечает, например, Костин. Но все опрошенные "Ведомостями" российские менеджеры нацелены на сокращение затрат.

Кризис возможен только в финансовой сфере, считает гендиректор "Магнита" Сергей Галицкий.

У российских компаний свои проблемы, возражает Басов: "Ухудшилось восприятие страны инвесторами, растут затраты (стоимость газа, электроэнергии, удобрений, горюче-смазочных материалов, зарплаты), хромает качество инфраструктуры, нет защиты от роста тарифов".

Но самое большое количество делегатов заявили фонд "Сколково" и "Базовый элемент". В делегации пять участников, говорит представитель "Баззла". Группа всегда так представлена на форуме, поясняет он, поскольку она - стратегический партнер форума, этот статус позволяет зарегистрировать такое количество участников. У ВЭФ таких партнеров 109, стоимость статуса - 500 000 швейцарских франков в год. Российские партнеры ВЭФ, помимо "Баззла", - ВТБ, "Лукойл", Сбербанк, "Тройка диалог", "Вымпелком".

Опрос 1258 руководителей компаний из 60 стран PricewaterhouseCoopers показал, что 40% директоров больше уверены в перспективах своих компаний, чем глобальной экономики. Фото: