



**ВНЕШЭКОНОМБАНК**

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

**ПРЕСС-СЛУЖБА**

**ОБЗОР ПРЕССЫ**

**25 апреля 2013 г.**

**МОСКВА-2013**

**СОДЕРЖАНИЕ:**

<b>ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА .....</b>	<b>3</b>
РФПИ НА СОВЕТЕ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ ПРЕДЛОЖИЛ КОМПЛЕКС ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ИНИЦИАТИВ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	3
ТЕЛЕКАНАЛ "РОССИЯ 24", КУРС ДНЯ, 23.04.2013, 20:15 .....	5
МИБ и МСП БАНК НАМЕРЕНЫ СПОСОБСТВОВАТЬ ИМПОРТУ ОБОРУДОВАНИЯ ИЗ ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ МАЛЫМ БИЗНЕСОМ .....	9
УКРАИНСКАЯ "ДОЧКА" ВЭБ УВЕЛИЧИЛА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 4 РАЗА В I КВ 13/12ГГ .....	10
<b>ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ .....</b>	<b>11</b>
БЮДЖЕТНЫЙ КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫХ КОМПАНИЯХ В РФ .....	11
"НАРАЩИВАТЬ РАСХОДЫ ЕЩЕ БОЛЬШЕ - БЕЗУМИЕ" .....	12
ВТБ УВОДИТ БИЗНЕС С КИПРА .....	16
НЕБАНКОВСКАЯ ТРЕТЬ ВТБ .....	18
<b>БИЗНЕС .....</b>	<b>20</b>
СПУЩЕН НА ВОДУ ТАНКЕР «КОНСТРУКТОР ЖИВОТОВСКИЙ» .....	20
ИТОГИ ЗАОЧНОГО ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ РОСНАНО .....	22
ХЛОПОНИНСКИЙ КУРОРТ .....	23
ИГОРЬ СЕЧИН БЕРЕТ ОСК НА БУКСИР .....	24
РУСАЛ НАПРАВИТ ПОЛУЧЕННЫЕ ОТ ПРОДАЖИ ДОЛИ НОРНИКЕЛЯ СРЕДСТВА НА ВЫПЛАТУ ДОЛГА СБЕРБАНКУ .....	26
САМОЛЕТЫ - ПРОСТО "СУПЕР" .....	27
<b>РАЗНОЕ .....</b>	<b>31</b>

# ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА

Пресс-Релизы ПРАЙМ, Москва, 24 апреля 2013 10:45:00

## **РФПИ НА СОВЕТЕ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ ПРЕДЛОЖИЛ КОМПЛЕКС ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ИНИЦИАТИВ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Москва, 23 апреля 2013 г. - Генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев принял участие во втором заседании Совета по инвестициям при Председателе Государственной думы РФ. Мероприятие прошло под руководством спикера Госдумы Сергея Нарышкина и было посвящено развитию института проектного финансирования в России. Также обсуждались вопросы, связанные с совершенствованием условий концессионных соглашений и механизм инфраструктурных облигаций с расширением возможностей институциональных инвесторов по их использованию.

Как было отмечено на заседании, сегодня законодательство не содержит нормы, позволяющие на принципах проектного финансирования привлекать компаниям финансовые ресурсы в долгосрочные инфраструктурные проекты, что, в частности, связано с отсутствием возможности предоставления в залог будущих денежных потоков от проекта.

Кроме того, участники встречи отметили необходимость распространения мер, действующих в отношении автомобильной инфраструктуры, на все иные объекты концессионных соглашений. Главным образом это относится к контрактам жизненного цикла (КЖЦ), участию финансовых организаций в качестве стороны концессиональных соглашений и необязательности типового контракта.

В отношении инфраструктурных облигаций обсуждалась возможность расширения условий вложения в них средств пенсионных накоплений.

Комментируя итоги заседания, глава РФПИ Кирилл Дмитриев отметил: "В интересах российской экономики сегодня необходимо обеспечить мощный приток инвестиций в инфраструктурные проекты, и поэтому мы уделяем пристальное внимание вопросам развития проектного финансирования, которые вынесли на сегодняшнее заседание. Мы очень рады, что большинство членов Совета поддержали конкретные предложения и комплексный подход к решению данного вопроса".

В заседании приняли участие постоянные члены Совета: заместитель Министра экономического развития России Сергей Беляков, заместитель Министра финансов России Алексей Моисеев, председатель Совета директоров ОАО "Северсталь" Алексей Мордашов, глава совета директоров Группы "Альфа-Банк" Петр Авен, руководитель Федеральной службы по финансовым рынкам Дмитрий Панкин, управляющий партнер по странам СНГ "Эрнст энд Янг" Карл Джоханссон, соруководитель Sberbank CIB Рубен Варданян, председатель правления ООО "Дойче Банк" Йерг Бонгартц, глава совета директоров ОАО "Уралкалий и руководитель рабочей группы по созданию международного финансового центра в РФ Александр Волошин, заместитель министра энергетики Михаил Курбатов, а также главы профильных комитетов Госдумы - председатель комитета по гражданскому, уголовному, арбитражному и процессуальному законодательству Павел Крашенинников и председатель комитета по бюджету и налогам Андрей Макаров.

Совет по инвестициям создан при Председателе Государственной Думы РФ с целью повышения инвестиционной активности в экономике России путем изменения законодательства. На заседаниях данной структуры вырабатываются рекомендации по совершенствованию действующих норм и правил в целях стимулирования инвестиционного спроса и предложения.

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) основан в июне 2011 года для осуществления доходных инвестиций в капитал компаний на принципах соинвестирования преимущественно в России. Управляющая компания Фонда является 100% дочерним обществом Внешэкономбанка. В рамках каждого инвестиционного проекта РФПИ привлекает инвестиционных партнеров, взнос которых как минимум не меньше вноса самого Фонда, что должно стать катализатором роста прямых инвестиций в российскую экономику.



## ТЕЛЕКАНАЛ "РОССИЯ 24", КУРС ДНЯ, 23.04.2013, 20:15

Ведущий Алексей Бобровский

ВЕДУЩИЙ: Начнем с события, которое, в принципе, состоялось вчера, однако сегодня, естественно, его обсуждают многие деловые СМИ. Имеется в виду совещание в Сочи у Владимира Путина, где обсуждались проблемы российской экономики. Естественно, опасения, которые сейчас в отношении российской экономики существуют, требуют, наверное, четко выстроенной программы.

В общем, Владимир Путин поручил Игорю Шувалову и Эльвире Набиуллиной представить к 15 мая один общий документ со всеми предложениями по развитию российской экономики. Главные цели - это, естественно, рост доходов населения, стимулирование деловой активности, поддержка реального сектора и, конечно, ускорение ВВП.

В первом квартале, напомню, показатель вырос всего на 1,1%, и поэтому Минэкономразвития, собственно, и понизило прогноз на год.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Позиция Министерства финансов и некоторых представителей экспертного сообщества, с одной стороны, представителей Министерства экономического развития и части экспертного сообщества - с другой, их позиции, мягко говоря, не во всех аспектах совпадают.

Поэтому, как мы и договорились, я жду от вас завершения этой дискуссии - собственно говоря, даже не дискуссии, а сведения в один документ предложений, которые максимально отражали бы потребности нашей экономики с точки зрения обеспечения темпов её роста и свели бы к минимуму те противоречия, которые сегодня существуют в самом правительстве и в экспертном сообществе.

ВЕДУЩИЙ: Значит, в числе тревожных сигналов и замедление промышленного производства, рост безработицы в начале года, а также падение объемов экспорта. В первом квартале на 6 миллиардов долларов упал экспорт, эти данные приводит уже Минэкономразвития. По итогам же 3 месяцев он не превысил 132 миллиардов долларов, то есть упал почти на 5%. В общем, сказалось снижение и европейского спроса в том числе.

Что ж, кроме того, Владимир Путин поручил правительству, это к 1 июля, подготовить предложения по ограничению "золотых парашютов" для топ-менеджеров - тоже очень интересная тема. Ну и в инфраструктуру будут готовиться вкладывать пенсионные деньги. И, в общем, что из этого сейчас требуется обсудить?

Вчерашнее предложение Андрея Белоусова, главы Минэкономразвития, тоже сегодня нашло обсуждение. Дело в том, что вопрос привлечения длинных денег за счет инфраструктурных проектов - давнишняя идея правительства, ну и в этот раз можно говорить, что первый шаг будет все-таки сделан. Речь идет о двух компаниях, это РЖД и ФСК, и те инфраструктурные облигации, которые они готовятся выпустить, как раз и получают вот в качестве капитала, видимо, и деньги, в том числе Пенсионного фонда. Каким образом этот механизм может работать, вообще что это за история - подробности у Анны Львовой.

Репортаж Анны Львовой

КОРР.: Пенсионеры профинансируют РЖД и ФСК. Власти наконец-то решились тратить на инфраструктурные проекты деньги из Пенсионного фонда. А в будущем, возможно, и Фонда национального благосостояния, но через "Внешэкономбанк". В июне этого года 2 госмонополии выпустят инфраструктурные облигации. Лимит для каждой - 100 миллиардов рублей. РЖД планирует на этом не останавливаться и к 2015-му привлечь еще 200 миллиардов. Важная оговорка - целевые проекты должны быть прибыльными. Ставка ценных бумаг должна превышать инфляцию как минимум на процент-полтора.

- Для Пенсионного фонда, конечно, в первую очередь имеет значение реальная доходность его инвестиций. Если купонная ставка по инфраструктурным облигациям будет привязана к индексу потребительских цен плюс определенная маржа, в долгосрочной перспективе это обеспечит как раз положительный реальный доход для Пенсионного фонда, что выглядит вполне привлекательно, на мой взгляд, для него.

КОРР.: РЖД давно хотела привлечь пенсионные резервы. У компании огромная инфраструктура до 2020 года. Основная часть денег должна пойти именно на инфраструктуру. Но своими ресурсами компания может обеспечить только две трети затрат. А получить кредит на проекты с большим сроком окупаемости очень сложно. Таким образом, инфраструктурные

облигации призваны решить проблему длинных денег в России. Только о частных инвесторах речь по-прежнему не идет. Выпуски бондов полностью покроем "Внешэкономбанк".

Еще одна проблема - Фонд национального благосостояния. Он должен обеспечить следующие выпуски, но его статус до сих пор не прояснили. Во-первых, во что инвестировать? В надежное или доходное? Изначально предполагалось играть агрессивнее, чем резервный фонд. По факту деньги вложены в низкодоходные иностранные облигации, а частично лежат на депозитах ВЭБа. Во-вторых, за счет чего пополнять? По закону, ФНБ может получать прибыль от управления активами либо от дополнительных нефтегазовых доходов. Сейчас баланс организации примерно 2,7 триллиона рублей. За последнее время он практически не меняется и не будет пополняться в ближайшие 6 лет, это прогноз Минфина. Ведь по бюджетному правилу, сначала избыток доходов идет в резервный фонд, пока он не достигнет 7% от ВВП. Сейчас там нет даже 4. Минэкономразвития хочет снизить отметку до 5%. Когда это может произойти - непонятно. Единственный комментарий главы ведомства по этому поводу - "Жизнь покажет".

ВЕДУЩИЙ: Ну что ж, эту и другие темы мы сейчас обсудим вместе с гостем в студии. Гость программы "Курс дня" Кирилл Дмитриев - генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций. Кирилл Александрович, добрый вечер!

Кирилл ДМИТРИЕВ, генеральный директор РФПИ: Здравствуйте, Алексей!

ВЕДУЩИЙ: Давайте начнем, действительно, с этих инфраструктурных облигаций. Вообще вложения в инфраструктуру там одна из этих тем, которые и вы активно лоббируете и пытаетесь продвигать эту идею. Но здесь вот придуман, ну не придуман механизм - наконец выбрали механизм, который уже существует в мире и давно используется, и мы просто в таких масштабах будем его, наверное, чуть ли не первый раз, действительно, опробовать. Ну РЖД и ФСК, наверное, отдельная тема - обсуждение этих компаний, почему именно им, стоит ли такие большие средства направлять. Но это инфраструктурные облигации и средства Пенсионного фонда. Как вам такой механизм? Какие основные моменты, на которые нужно обращать внимание, чтобы понять, как это должно работать.

Кирилл ДМИТРИЕВ: Безусловно, Российский фонд прямых инвестиций является частью группы "Внешэкономбанка" и нацелен на привлечение иностранных инвесторов на территорию России. Безусловно, то, что сейчас в том числе внутренние деньги России будут вкладываться в инфраструктурные проекты, это крайне важно, потому что инфраструктурные проекты - это рост экономики, и правильные методы вложения позволяют и пенсионным деньгам получать хорошую доходность, именно вкладывать их внутри страны в долгосрочные проекты. Поэтому, безусловно, то, что "Внешэкономбанк" обладает значительным инфраструктурным опытом и выбран именно как вот агент для этих инвестиций в первые такие размещения пенсионных денег, это, безусловно, очень правильно, важно, и компании, и плюс этому проекту, да, безусловно. И то, что мы видим - что есть очень важные также барьеры на пути дополнительных инвестиций инфраструктурные проекты, в проектное финансирование, которые надо снимать. Вот сегодня как раз у нас была встреча консультативного совета по инвестициям при Сергее Евгеньевиче Нарышкине в Думе, и один из главных вопросов был о том, как снимать барьеры для инфраструктурных облигаций, и для проектного финансирования. Потому что, к сожалению, таких барьеров еще до сих пор довольно много.

ВЕДУЩИЙ: Сейчас вот эту тему подробнее обсудим. Я все-таки еще ко вчерашнему мероприятию хотел вернуться. Обсуждались проблемы российской экономики вместе с президентом и целым рядом экспертов. И здесь надо понимать, что, действительно, замедление - есть там и внешние факторы, хотя очень много говорилось о внутренних проблемах. Вот такой парадокс, вы занимаетесь прямыми инвестициями, и, в принципе, у нас прямые инвестиции показывают хорошую динамику, там рост приличный при оттоке капитала, но там Андрей Белоусов очень многое объяснил и сказал, почему это происходит. Но, в принципе, какие еще возможности? Если мы используем прежде всего иностранный капитал и если это прямые инвестиции, то здесь вы уже об этом много говорили, и тем не менее - какие возможности есть для, может быть, оживления экономики в какие-то достаточно краткие сроки? Возможно ли это вообще? Те задачи, которые сейчас будут ставиться перед чиновниками и перед Игорем Шуваловым, и перед Эльвирой Набиуллиной, насколько они осуществимы, чтобы нам не потерять этот год в рецессии?

Кирилл ДМИТРИЕВ: Мы считаем, что это сложно, но возможно, и в России все-таки есть серьезный запас прочности, и как раз Андрей Рэмович об этом тоже говорил вчера - о том, что все-таки утилизация и возможность увеличить производство ряда предприятий сохраняется на большом уровне, и у России есть серьезный резерв повышения продуктивности, потому что во многих отраслях это можно делать, и также роста в регионах, потому что мы знаем, что регионы хорошо растут. Поэтому на фоне проблем в Европе, в Соединенных Штатах, безусловно, в России есть больше возможностей для роста. Но чтобы их реализовать, действительно надо привлекать как внешние инвестиции, и Андрей Рэмович упоминал, что по прямым иностранным

инвестициям это фактически рекордный год, который был, в прошлом году - это очень важно. Но также надо открывать внутренний рынок инвестиций, строить внутреннего сильного долгосрочного инвестора. Поэтому то, что пенсионные деньги входят в инфраструктурные проекты, то что пенсионным компаниям и страховым компаниям будут созданы правильные инструменты, это именно то, что позволит росту продолжать траекторию роста в России.

КОРР.: Ну если вот вернуться к сегодняшнему мероприятию, вы вместе с другими экономистами обсуждали все это с депутатами, есть ли механизмы, и поняли ли эти механизмы депутаты, это тоже очень важный вопрос, я без какого-то тут ерничества говорю, потому что очень важно, если они понимают этот механизм, то это достаточно быстро все принимается, вот, то, что вы предлагаете? Когда мы говорим о вложениях в инфраструктурные проекты, всегда есть множество вопросов, главный из них - что у нас, к сожалению, только на длинную дистанцию можно предложить механизм возврата этих денег. О быстрых каких-то привлечении дохода от вложений в инфраструктурные проекты речи пока не идет, и инвесторов, кстати, это беспокоит. Вот что вы им говорили, до чего договорились?

Кирилл ДМИТРИЕВ: В рамках комитета по инвестициям при Сергее Евгеньевиче Нарышкине была очень важная дискуссия сегодня, потому что мы очень комплексно посмотрели на то, как снять барьеры по проектному финансированию, структурным облигациям и концессионным соглашениям. И что очень важно, часто дискуссии идут по конкретным законопроектам. Мы же фактически посмотрели более 20 законопроектов и нормативных актов и сказали, что надо комплексно сделать, чтобы действительно рынок внутреннего проектного финансирования пошел. В этой работе принимали участие более 30 ведущих экспертов, и действительно была проделана очень качественная работа. И что важно отметить, что Дума действительно очень серьезно, позитивно восприняла эту работу, потому что Дума крайне заинтересована в том, чтобы рост возобновился и инфраструктурные проекты хорошо существовали. Поэтому мы обсудили, например, что, когда выделяются концессионные соглашения, они более-менее нормально работают для автодорог, но их надо распространять на другие элементы инфраструктуры. Также, например, в автодорогах есть большая проблема по землям, которые прилегают к этим автодорогам, и мы предложили то, что тоже эти земли должны выделяться в рамках вот этой концессии. То есть, есть ряд простых, понятных решений, которые если применить, будет гораздо больше денег приходиться в инфраструктурные проекты в России как извне, так и из России самой.

ВЕДУЩИЙ: Ну и инвесторы, в принципе, готовы к этим инициативам? Потому что одно дело там договориться с депутатами, другое дело - чтобы эти механизмы уже работали на практике, потому что пока все, что предлагалось, это там, естественно, не ваша вина, и это было не вашим делом, все оборачивалось, скажем так, не очень хорошо, потому что механизмы эти не работали, скажем честно.

Кирилл ДМИТРИЕВ: Знаете, мы берем тоже много из опыта, потому что вот мы сейчас возглавляем группу В20 по инвестициям и инфраструктуре и фактически видим, что большинство стран сталкиваются с похожими проблемами: как привлекать частные деньги в инфраструктурные проекты. И они сумели на каком-то этапе прийти к очень правильным решениям. Например, очень важно, что, когда государство подписывает какие-то соглашения, дает какие-то гарантии, это не ограничивается трехлетним бюджетным сроком, потому что мы говорим о 10-15-летних проектах, а что есть инструменты все-таки государству сказать: да, на 10-15 лет мы обеспечиваем гарантии, концессионные соглашения. Поэтому все эти инструменты работают в других странах, и мы их вырабатываем совместно с ведущими мировыми инвесторами, которые заинтересованы инвестировать, но требуют каких-то базовых условий для того, чтобы чувствовать комфортно со своими инвестициями.

ВЕДУЩИЙ: А есть, кстати, страны, которые вы могли бы так в пример привести, или там их, может быть, много, этих стран, ну хотя бы так вот перечислить, где эти механизмы работают, насколько хорошо и давно?

Кирилл ДМИТРИЕВ: Знаете, мы берем из различных стран по самому лучшему элементу, что есть. Например, в Китае очень интересные долгосрочные инфраструктурные планы. Они смотрят на 20-25 лет, и такой подход - это крайне интересно. В Англии есть очень простые позитивные элементы именно проектного финансирования. Там очень легко смотреть на проект не только с точки зрения залога зданий и активов, а залога будущих денежных потоков, что позволяет инвесторам инвестировать не только в саму компанию, но и в определенные проекты этой компании, которые ей нравятся. Поэтому мы хотим собрать с различных стран наилучшие элементы того, что есть - в России тоже очень много хороших примеров - и на базе этого сделать такой набор лучших практик, которые мы как раз лидерам стран "двадцатки" презентуем в сентябре во время встречи "двадцатки".

ВЕДУЩИЙ: Вы очень интригующе упомянули, что у России есть хорошие примеры. Но опять же, вот есть ли российские примеры, которые стоит отметить просто?

Кирилл ДМИТРИЕВ: Ну вы знаете, мы считаем, что, во-первых, вот те инструменты, которые сейчас создаются, например, тот же инструмент вроде Российского фонда прямых инвестиций по соинвестиционанию сейчас крайне интересен другим странам, и Франция запускает похожий инструмент прямо сейчас. Тот опыт, который есть у "Внешэкономбанка", который Владимир Александрович Дмитриев возглавляет, он очень полезен и интересен для многих других инфраструктурных стран, потому что, например, в Индии такого банка нет. Соответственно, многие страны хотят создать свой "Внешэкономбанк", чтобы, соответственно, повторять вот элементы банка развития и инфраструктуры. Поэтому важно, чтобы мы взяли лучшие примеры у нас и также какие-то примеры, которые есть в других странах.

ВЕДУЩИЙ: Кирилл Александрович, спасибо большое за то, что нашли время, объяснили это все и пришли к нам в гости. Спасибо. Кирилл Дмитриев, генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций, был гостем программы "Экономика. Курс дня".

РОССИЯ-МИБ-МСП-БАНК-КРЕДИТЫ

24.04.2013 14:44:31 MSK

**МИБ И МСП БАНК НАМЕРЕНЫ СПОСОБСТВОВАТЬ ИМПОРТУ ОБОРУДОВАНИЯ ИЗ ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ МАЛЫМ БИЗНЕСОМ**

Москва. 24 апреля. ИНТЕРФАКС-АФИ - Международный инвестиционный банк (МИБ) и МСП банк договорились о поддержке импорта производственного оборудования в интересах малого бизнеса из восточноевропейских стран-участниц МИБ с привлечением страновых бизнес-ассоциаций и национальных экспортно-импортных банков.

Как сообщается в пресс-релизе МСП банка, 23 апреля между МИБ и МСП банком состоялось подписание кредитного договора о выделении МСП банку кредита в объеме 10 млн евро, который будет направлен на развитие программы финансовой поддержки малого и среднего предпринимательства, реализуемой МСП банком.

Это соглашение стало первым договором с российским заемщиком, заключенным в рамках новой кредитной политики МИБа.

МСП банк учрежден в 1999 году, 100% его акций принадлежит Внешэкономбанку. С 2004 года он реализует государственную программу финансовой поддержки малого и среднего предпринимательства.

МИБ учрежден в 1970 году странами-членами бывшего Совета экономической взаимопомощи (СЭВ). В настоящее время членами банка являются Болгария, Вьетнам, Куба, Монголия, Россия, Румыния, Словакия и Чехия. МИБ имеет статус межгосударственной организации. Основное направление его деятельности - кредитование инвестиционных проектов. Штаб-квартира МИБа находится в Москве. Размер активов МИБа на начало 2013 года составил 367 млн евро, собственные средства - 355 млн евро.

Служба финансово-экономической информации



## УКРАИНСКАЯ "ДОЧКА" ВЭБ УВЕЛИЧИЛА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 4 РАЗА В I КВ 13/12ГГ

24 апреля 2013

18:58

Рейтер - Новости на Русском Языке

КИЕВ, 24 апр (Рейтер) - Дочерний банк российского **Внешэкономбанка** на Украине - Проминвестбанк - увеличил чистую прибыль до 13,6 миллиона гривен (\$1,7 миллиона) в первом квартале 2013 года с 3,6 миллиона за аналогичный период прошлого года, сообщил банк в отчетности по национальным стандартам.

Прибыль выросла благодаря увеличению процентного и комиссионного дохода, а также сокращению отчислений в резервы под обесценившиеся кредиты и средства в других банках.

По размеру активов Проминвестбанк занимает пятое место среди 176 действующих на Украине банков и сфокусирован на кредитовании корпоративного сектора.

В 2012 году банк увеличил чистую прибыль до 224,8 миллиона гривен с 30,0 миллионов в 2011 году.

Ниже следуют некоторые данные из баланса Проминвестбанка (млрд гривен):

	1 апр 13г	1 янв 13г	1 апр 12г
АКТИВЫ	40,80	41,19	40,46
Кредитный портфель	29,46	29,49	29,63
юрлиц	29,35	29,38	29,03
физлиц	0,11	0,11	0,59
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	35,74	36,16	35,33
средства банков	18,47	17,95	16,20
средства юрлиц	5,40	5,94	6,79
средства физлиц	7,87	8,05	8,67
КАПИТАЛ	5,06	5,03	5,13
уставный капитал	5,30	5,30	5,30

(\$1 = 7,993 гривны по официальному курсу Нацбанка)

# ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

Бизнес-ТАСС (biztass.ru), Москва, 24 апреля 2013 15:48:00

## БЮДЖЕТНЫЙ КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫХ КОМПАНИЯХ В РФ

Автор: Bild1

МОСКВА, 24 апреля. /ИТАР-ТАСС/. Комитет Госдумы по бюджету и налогам сегодня рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении законопроект "О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Бюджетный комитет, поддержав законопроект, тем не менее обратил внимание на отсутствие в нем норм о процедуре реорганизации госкорпораций и акционерных обществ в публично-правовые компании.

Проект закона, внесенный правительством РФ, вводит в правовую систему России организационно-правовую форму некоммерческой унитарной организации "публично-правовая компания". Документ разработан во исполнение поручения президента РФ и планом-графиком мероприятий по преобразованию и ликвидации госкорпораций и госкомпаний "Автодор". Согласно плану-графику они должны быть преобразованы или реорганизованы, либо ликвидированы. После принятия закона, согласно плану-графику, в форму публично-правовой компании планируется преобразовать госкорпорации "Банк внешнеэкономической деятельности /Внешэкономбанк/" и "Агентство по страхованию вкладов".

Публично-правовая компания может быть создана на основании решения правительства либо федерального закона и осуществлять свою деятельность в интересах государства и общества. Органами ее управления являются наблюдательный совет, генеральный директор, а также правление в случае, когда его создание предусмотрено решением о создании публично-правовой компании. Высшим органом управления является наблюдательный совет, председатель и члены которого назначаются на должность правительством на срок, предусмотренный решением о создании публично-правовой компании. Гендиректор назначается на должность правительством по представлению председателя наблюдательного совета. На работников публично-правовых компаний будут распространяться запреты, установленные сейчас для работников госкорпораций и госкомпаний.

Порядок совершения публично-правовой компанией отдельных видов сделок, в том числе крупных сделок и сделок с заинтересованностью, будет определяться решением о ее создании и уставом. В решении о создании публично-правовой компании должны быть определены критерии отнесения сделок к крупным сделкам и сделкам с заинтересованностью.

Инвестирование временно свободных средств публично-правовой компании будет осуществляться на принципах возвратности, прибыльности и ликвидности. Правительство определит перечень разрешенных объектов инвестирования таких средств, порядок и условия их инвестирования, а также порядок и механизмы контроля. Правительство будет определять и сроки публикации отчета об итогах инвестирования временно свободных средств публично-правовой компании на официальном сайте такой компании в сети Интернет. Предельный объем инвестируемых временно свободных средств публично-правовой компании определяется наблюдательным советом.

<http://www.biztass.ru/news/id/67904>



Ведомости, Москва, 25 апреля 2013

## "НАРАЩИВАТЬ РАСХОДЫ ЕЩЕ БОЛЬШЕ - БЕЗУМИЕ"

Автор: Евгения Письменная, ВЕДОМОСТИ

Антон Силуанов "Мы у той черты, где наращивать расходы - безумие"

Антон Силуанов, министр финансов: Любитель быстрой езды и пирожных "картошка" - министр финансов Антон Силуанов о страсти к мотоциклам, о бюджетном правиле, госпрограммах и своей жизни вне правительства

Было очень интересно, какой Силуанов выберет ресторан - пафосный или простой, что закажет - кружку пива или бокал легкого белого вина. За полтора года, которые он работает министром, о нем сложилось впечатление: всегда задумчивый и сдержанный, характер и пристрастия на публике никак не проявляет. Непонятно: то ли он невзыскательный сухой финансист, то ли скрытый эстет. Стало неожиданностью, как легко он согласился на предложение "Ведомостей" пообедать. На мое "давайте где-нибудь поедим" Силуанов сухо кинул "давайте". Встречу он переносил не раз - то срочная поездка в НовоОгарево, то внезапное совещание в Белом доме, - но обещание сдержал: мы действительно поели. В Минфине. Он опять не успевал.

В левом углу кабинета министра финансов у книжных шкафов стоит небольшой круглый стол. "Почти как в кафе", - оправдывался Силуанов. Посередине стола красовался большой чайник, угощение - стандартный бюрократический набор: шоколадные конфеты от "Красного Октября" и сушки. Я дополнила стол выпечкой из ближайшего к Минфину гастронома - пирожки, безе и пирожное "картошка". Это немного развеселило стол, и теперь можно было представлять, что мы действительно в кафе.

### О РОЛЕВЫХ ИГРАХ

Силуанов на минуту задумался и усмехнулся, когда услышал вопрос, не претят ли ему ролевые игры в правительстве: все министры требуют много денег, а министр финансов обязан их не давать. И на заданный в шутку вопрос "Не претит ли вам роль главного скряги?" - стал отвечать серьезно.

Ведь и правда многие госслужащие, став министрами, входят в роль, кивает головой Силуанов:

"Публично они требуют много денег, а потом подходят и тихо оправдываются: дескать, не обессудь, Антон, - если я не буду выступать за дополнительное финансирование, меня ж потом ни в министерстве, ни в отрасли никто не поймет". Так уж в России повелось, замечает Силуанов, министр по определению не может обходиться вверенным ему бюджетом - он видит свою роль в том, чтобы ходить и стучать кулаком. Правда, стали появляться "продвинутые министры", которые бюджетом управляют - расставляют приоритеты, перераспределяют средства, где-то сокращают, где-то наоборот, радуется Силуанов: "Они конструктивные, с ними приятно работать. Из их бюджетов все понятно, таким, наоборот, хочется добавить финансирования". Таких меньшинство. Большинство по-прежнему продолжает работать по старинке, рассказывает Силуанов: "Просто приходят и говорят: деньги нужны - труба как нужны". "Когда их спрашиваешь, - продолжает он, - "А у себя смотрели?" - ответ выскакивает как на автомате: денег нет". Традиция такая в России, подметил Силуанов: "Громко кричать. Чем громче крикнешь, тем больше дадут". А если министр рационально ведет хозяйство, решает проблемы в рамках своего бюджета, то в глазах коллег он порой выглядит странным, делится наблюдениями министр финансов. "Иной раз не выдержишь и спрашиваешь министра, - рассказывает Силуанов, - ну и зачем ты заявил так много дополнительных расходов? У тебя ж денег полно. И слышишь в ответ: все просят - а я что, хуже?" Все это давно в традицию вошло, поясняет министр финансов: были времена, когда денег в бюджете вечно не хватало и все наперегонки выбивали дополнительное финансирование, чтобы хоть как-то свести концы с концами. А сейчас у каждого

министерства денег полно, но грамотно ими распоряжаться, перераспределяя их по приоритетам, мало кто готов, говорит Силуанов. Если вдруг новая задача перед министром ставится, то сразу за этим следует: давай увеличивай штатную численность и выделяй новые деньги. Почти никто не готов создавать без дополнительных ресурсов ничего нового, рассказывает министр финансов. "Но времена тучного бюджета кончились, и мы уже дошли до той черты, когда наращивать расходы еще больше - это безумие. Надеюсь, это все прекрасно понимают", - размышляет Силуанов. Бюджетное правило - порядок определения предельного объема бюджетных расходов - пока спасает, говорит он, отменять его или смягчать ни в каком случае нельзя, а то расплзется все по швам мгновенно, и так бюджет сбалансирован на пределе возможностей.

#### НАТРАТИЛИСЬ, ПОРА НАПРЯГАТЬСЯ

"О, какая вкусная картошка! Я такую в детстве ел. Думал, их больше не делают!" Это Силуанов попробовал пирожное "картошка" из ближайшего к Минфину гастронома. Когда я сказала, что купила ее рядом, он удивился и взял на заметку информацию о возможностях приобретения всякой вкуснятины по соседству.

"Так будете смягчать бюджетное правило или нет? - не унимаюсь я. - Сейчас наступает пора формирования нового бюджета, и министерства в госпрограммах вписали много дополнительных расходов.

Уже кажется: если не снять бюджетные ограничения, то никто ни в какой бюджет не впишется".

"Понимаете, какая штука, - говорит Силуанов, - перед правительством стоят очень амбициозные задачи - обеспечение высоких темпов экономического роста, создание высококвалифицированных рабочих мест, повышение производительности труда, увеличение качества бюджетных услуг за счет повышения зарплат бюджетникам". Теперь все решают, как их выполнить, говорит он. Если совсем не думать, замечает Силуанов, то можно просто побольше потратить денег из бюджета - и тогда автоматически появится много новых рабочих мест, а там, глядишь, и какие-никакие инвестиции подтянутся. Но если с другой стороны взглянуть, то сейчас бюджетные деньги обеспечивают до трети всех инвестиций в стране, говорит он, а если их станет еще больше, то можно забыть о создании нормального делового климата: "Зачем получать кредит или привлекать с рынка ресурсы, если можно получить финансирование из бюджета или госгарантию? Так постепенно можно и работать разучиться". Сделать деловой климат в России привлекательным для инвестирования - это сложнее в сто раз, чем просто потратить нефтегазовые доходы из бюджета, говорит министр: "Все! Уже натрапились - пора напрягаться, думать и делать". Сейчас нефтяной дефицит бюджета составляет 10,6%, а надо его довести к 2016 г. до 7%. Если же деньги потратить сверх бюджетного правила, то он опять вырастет до кризисного уровня - 12-13%.

Что-то подобное говорил и предшественник Силуанова - Алексей Кудрин, спорю я, но ведь уже не министры, а президент лично ставит дополнительные задачи и расходы - развитие Дальнего Востока, повышение зарплат бюджетников, стройка чемпионата мира по футболу и проч. И не ясно до сих пор, где деньги брать. Нужен какой-то очень крупный источник средств, а не просто "тут подрезать - здесь добавить".

И по-крупному тоже есть, говорит Силуанов: в первую очередь надо посмотреть, где приняты большие обязательства, насколько они эффективны и могут быть уточнены.

"У нас пенсионное обеспечение законодательно утверждено таким образом, что ежегодно на покрытие дефицита Пенсионного фонда из бюджета уходит 1,1 трлн руб. Разве это нормально?" - Силуанов вдруг строго посмотрел, как будто перед ним сидел не журналист, а как минимум глава Пенсионного фонда. И сам ответил: "Ненормально". Потом продолжил: "А можем мы сделать пенсионную систему такой, чтобы она была менее дотационной?" И опять сам ответил: "Можем". По его мнению, для этого нужно как минимум две вещи: стимулировать более поздний выход работника на пенсию и перестать платить работающим пенсионерам базовую часть пенсии, которая выполняет роль пособия по бедности. Это сделает пенсионную систему справедливее, чем сейчас. Сэкономленные на этом деньги вполне можно направить на другие не менее важные расходы бюджета.

Эти предложения было странно слышать из уст министра финансов. Ведь уже казалось, что споры по пенсионной формуле закрыты и все эти жесткие предложения давно отвергнуты. Не совсем отвергнуты, уверен Силуанов: "Мы сейчас обсуждаем пенсионную формулу - и через нее многое можно отрегулировать".

Есть еще один в бюджете огромный ресурс - нетронутое поле для маневра - это бюджетные учреждения, указывает Силуанов. Их целая армия, а что они делают и кому это нужно - их учредители порой сами не знают. Эти бюджетные учреждения что-то тихо генерят и генерят, а

спроса на их продукцию и услуги зачастую нет, сетует он. Государство должно уже определиться с нормативами затрат по госуслугам и законодательно сформулировать перечень таких услуг, которые государству нужны, объясняет министр финансов. Когда стали разбираться с услугами бюджетных учреждений, многие ведомства, которым они подчиняются, вообще не знали, что эти организации делают и какую услугу им можно заказать. В год на субсидии автономным бюджетным учреждениям государство тратит около 830 млрд руб. Это огромная сумма, которую можно использовать гораздо более эффективно, уверен Силуанов: "Министерствам нужно этим заниматься. В этом скрыт большой резерв для экономии государственных средств".

#### ФИЛОСОФИЯ КОНФЛИКТА

"А что безе не едите? Нам сказали, что ваша мама вам часто печет безе и вы его очень любите", - интересуюсь я. "Мама печет, и у нее вкуснее", - улыбается Силуанов.

Судьба любого министра финансов одинакова - быть занозой почти в каждом межведомственном конфликте. Ведь именно за министром финансов последнее слово по финансированию или льготам.

Силуанов на конфликты смотрит философски. Раньше бывало, что, когда кто-то давит с другой точкой зрения, ты кипятишься, нервничаешь, ночь не спишь, рассказывает он, а теперь все по-другому: главное - не заводиться и все спокойно воспринимать. "Если набрасываться друг на друга с кулаками, то вопрос все равно не решить. А если человек эмоциональный попался, переходит на крик, не в силах вести диалог, то Бог ему судья, как говорится, - рассуждает он. - Если уверен в своей правоте, надо отстаивать позицию до конца, пусть и не сразу все получится".

Сейчас все министерства и ведомства переходят на программный бюджет, большая часть госпрограмм принята. Но не все получается как задумали, признается Силуанов. Полагали, что бюджет станет не просто набором строчек расходов, а получит оценки и критерии эффективности этих расходов. Но произошло все не так: министерства заложили нереальные цели и финансовые ресурсы, после чего выстроились в очередь за дополнительным финансированием.

Что с этим делать? Силуанов и на этот вопрос смотрит философски:

"Да, с программами пока криво вышло. Первый блин комом. Но ничего, будем нашу программную практику совершенствовать. Не надо в панику впадать".

Силуанов уверен, что ошибки в госпрограммах можно исправить - убрать из них двойной счет и обеспечить выполнение ключевых показателей основных направлений деятельности правительства. На поставленные правительством задачи найти ресурсы можно - надо только умело расставить приоритеты, говорит министр.

Битва за бюджет отнимает много сил и энергии, признается он: "Если все близко к сердцу принимать, то никакого здоровья не хватит". И несмотря на то, что он старается любой конфликт принимать спокойно, "рубцы все равно на сердце остаются". В условиях бюджетного правила страсти накалились. "Сегодня нужно активнее использовать возвратные деньги. Мы можем размещать средства ФНБ - так, уже в текущем году может быть потрачено 100 млрд руб. с последующим увеличением на 100 млрд ежегодно. Говорим: отбирайте проекты, берите длинные деньги", - рассказывает министр. "А что, не берут?" - задаю вопрос. "Неохотно, - вздыхает он. - Зачем деньги на возвратной основе, если можно получить обычное финансирование? Но другого пути сейчас просто нет".

#### ПОТОМСТВЕННЫЙ ФИНАНСИСТ

А в рестораны Силуанов все-таки ходит. По его словам, почти каждое воскресенье. С семьей. Предпочитает средиземноморскую кухню.

Может выпить вина - все зависит от случая.

"Почему по воскресеньям?" - спрашиваю я. "Немного продлить удовольствие от выходного, не сидеть же дома и смотреть телевизор", - объясняет он. "И вам тоже в понедельник на работу не хочется?" - как будто поймала министра на слове. "Понедельник всегда сложный день, и в воскресенье вечером уже нужно настраиваться на новые планы и задачи. А работу свою очень люблю. Она у меня конкретная и очень интересная".

О Силуанове говорят: карьерный финансист. Это значит, что всю свою жизнь он проработал в Минфине, как пришел туда после института работать, так там и остался.

Силуанов - не только карьерный финансист, но еще и потомственный. Его отец тоже работал в минфине - только не в российском, а в СССР. Там он в должности заместителя начальника управления строительства занимался тем, что сегодня назвали бы инфраструктурными проектами. Мать тоже всю жизнь была связана с финансами - работала редактором в издательстве "Финансы". Так и вышло само собой, что Антон пошел поступать в финансовый

институт. "Дома родители часто обсуждали финансовые вопросы, тема была близка с детства", - объясняет он.

"Так что ж получается, вы в Минфин попали по блату?" - спрашиваю Силуанова. "Если хотите, можете и так говорить, - смеется он. - Коллега отца по его рекомендации действительно взял меня на так называемую декретную ставку в департамент строительства". Там в отделе проектных организаций было очень интересно, вспоминает он, приходилось встречаться с производственниками, изучать их сметы.

В армию Силуанов пошел в 1987 г., два года прослужил начфином. Его часть подчинялась КГБ, не скрывает он. "Я кассу вел, моя задача была осуществлять финансовое обеспечение воинской части, платить солдатам зарплату - они по 7 руб. в месяц получали", - вспоминает он. Но дежурным по части тоже часто бывал, почти оправдывается Силуанов, и кричать "рота, подъем!" приходилось. Закончил армейскую службу он старшим лейтенантом инженерных войск. "А вот [министр обороны Анатолий] Сердюков присвоил звание майора, сейчас покажу", - сказал он и стал что-то искать в книжном шкафу. После нескольких минут поиска из дальнего угла достал папку с бумагами, к которой были прикреплены погоны, на каждом по одной большой звездочке. "Вот видите - майор", - с гордостью сказал он. "Сейчас не модно гордиться погонами от Сердюкова? От Шойгу надо", - пытаюсь иронизировать над министром. Он даже не улыбнулся: "У меня с Сердюковым сложились нормальные рабочие отношения, по финансовыми вопросам мы находили компромиссы". Будучи замминистра, Силуанов курировал оборонку, оборонный бюджет - это была его прямая обязанность.

"Может быть, вас выбрали министром, потому что в армии служили в войсках КГБ, а в министерстве занимались оборонным бюджетом?" - не удержалась и задала вопрос в лоб. "Да нет, не думаю, хотя вопросы финансирования оборонного комплекса всегда под пристальным вниманием руководства страны", - ответил он.

Силуанов не смог ответить, хорошо это или плохо, что он карьерный финансист. В этом есть плюсы, а есть и минусы, говорит он. "Это хорошо, что я прошел все ступени по министерской лестнице, понимаю, где можно поднажать, а где нет - все и так уже на пределе", - рассуждает Силуанов. А с другой стороны, если поработать где-нибудь еще, можно получить больше опыта из других сфер - это тоже полезно, заключил он.-

"Традиция такая в России: громко кричать. Чем громче крикнешь, тем больше дадут"

Министр-байкер

Когда осенью 2011 г. Александр Новак, раньше замминистра финансов, сейчас министр энергетики, приехал в один из выходных дней на встречу на мотоцикле, Силуанов не мог оторвать глаз. Он вдруг вспомнил, как сильно в детстве мечтал приобрести мотоцикл. Сначала мечтал о мопеде, но и его не купили, у родителей не было денег на дорогие игрушки. Теперь Силуанов загорелся, отучившись в школе на уроках вождения мотоцикла, год назад его себе купил. Хороший мотоцикл, гордится он: BMW K1600 GTL (модель - на фото). "Вы в мотоциклах разбираетесь?" - спрашивает Силуанов. Пришлось признаться, что нет. Это не спортивный мотоцикл и не вездеходный - это туристический мотоцикл, терпеливо взялся объяснять он. "У моего мотоцикла большое сиденье, хорошая музыка, - рассказывал Силуанов. - И это такой драйв - на скорости проехаться с ветерком!" На вопрос, где ж он ездит, не на работу же, ответил: "Иногда и на работу, в субботу например. А вообще, на дачу на нем ездю, до нее 130 км. Так что есть куда прокатиться".



Ведомости, Москва, 25 апреля 2013

## ВТБ УВОДИТ БИЗНЕС С КИПРА

Автор: Татьяна ВОРОНОВА

ВТБ не пускает деньги на Кипр ...

Банк собирается перевести часть кредитного портфеля кипрской "дочки" в другие страны. ВТБ сворачивает бизнес на Кипре. Значительная часть кредитного портфеля его "дочки" - Russian Commercial Bank может быть передана другим банкам группы.

ВТБ рассчитывает перевести существенную часть кредитного портфеля дочернего банка Russian Commercial Bank (RCB) в другие "дочки" группы, сообщил вчера финансовый директор ВТБ Герберт Моос. Он объяснил такое решение тем, что портфель банка составляют преимущественно кредиты российским компаниям, к тому же в госбанке скептически оценивают перспективы острова. "Экономика Кипра, как мы ожидаем, подвергнется серьезным изменениям. Мы не верим, что она вернется в статус-кво", - говорит Моос. Он также добавил, что ВТБ не ожидает "потерь бизнеса" от перевода операций в другие банки группы.

Де-факто банк финансирует российские компании на средства российских же вкладчиков. Поэтому перевод скорее всего будет исключительно юридический, говорит российский финансист, сотрудничавший с RCB.

Сохраняющийся мораторий на платежи и общая экономическая ситуация на Кипре неблагоприятны для ведения банковского бизнеса, говорит аналитик Moody's Евгений Тарзиманов. Поэтому использовать RCB как банковскую структуру в дальнейшем будет трудно и желание ВТБ изменить свой офшорный центр на другую страну совершенно логично, указывает он.

Размеры бизнеса своей кипрской "дочки" ВТБ не раскрывает. Сам Моос сказал лишь, что объем депозитов клиентов составляет около \$2 млрд: "Депозит самой группы ВТБ совершенно незначительный, меньше 15 млн евро".

По данным последнего отчета рейтингового агентства Moody's (датирован 18 января 2013 г.), в 2011 г. активы банка насчитывали \$13,8 млрд, а портфель составлял \$11,5 млрд. Ранее представитель госбанка уточнял, что объем депозитов - около 2 млрд евро, а активы - 14 млрд евро. О российских компаниях - заемщиках RCB известно немного: в 2011 г. "Интер РАО" открывала кредитную линию с лимитом в 60 млрд руб., а в начале 2012 г. банк профинансировал перепродажу "Мосметростроя" на 13,5 млрд руб. Прибыль банка, по данным Moody's, сокращается. В 2011 г. она сократилась на 20% из-за увеличения расходов на персонал и составила \$82,2 млн.

При этом RCB частенько платит солидные дивиденды. Четыре года назад это даже стало причиной громкого скандала. В I квартале 2009 г. RCB разместил допэмиссию на 40% от увеличенного уставного капитала в пользу компании, контролируемой ключевым менеджментом группы ВТБ. Этот пакет обошелся в \$39 млн, а доля госбанка размылась до 60%. А через восемь месяцев RCB выплатил щедрые дивиденды - \$130 млн. Этот платеж с лихвой отбил все затраты новых акционеров на сделку. Данных о дивидендах в 2010 г. банк не раскрывает. В 2011 г. выплаты составили еще \$100 млн.

Кому сейчас принадлежит 40% RCB, представитель ВТБ не говорит. В отчетности банка лишь указано, что это "неконтролирующие акционеры".

Миноритарии RCB могут воспротивиться переводу кредитного портфеля в другие банки группы ВТБ. Ведь в таком случае, вероятно, объем бизнеса уменьшится, а доходность сильно сократится, говорит Тарзиманов. Представитель ВТБ не сказал, согласован ли вывод бизнеса с Кипра с миноритариями RCB. "ВТБ может пересмотреть свою стратегию развития на Кипре, учитывая интересы как группы ВТБ, так и ее клиентов. О конкретных шагах говорить пока рано", -

говорится в его ответе на запрос "Ведомостей". Имена миноритариев не раскрываются, констатирует аналитик Fitch Александр Данилов, но "с учетом специфики бизнеса банка вряд ли можно ожидать от них сопротивления", уверен он.-

Вознаграждения растут

В 2012 г. вознаграждение ключевых менеджеров группы ВТБ выросло на 26%. Они получили 7,2 млрд руб. против 5,7 млрд руб. годом ранее, говорится в отчете банка по МСФО. Кредиты директорам и топ-менеджерам увеличились до 1 млрд руб. с 400 млн руб. на конец 2011 г. К ключевому менеджменту относятся члены наблюдательного совета ВТБ, правления банка, ревизионной комиссии, а также топ-менеджеры "дочек".



Ведомости, Москва, 25 апреля 2013

## НЕБАНКОВСКАЯ ТРЕТЬ ВТБ

Автор: Ольга Плотонова

ВТБ удалось увеличить прибыль ...

Улучшились и другие показатели банка по международной отчетности, в частности - кредитные портфели

ВТБ поставил рекорд и по квартальной, и по годовой прибыли по МСФО. Весомая доля небанковских и неденежных доходов. Но и бизнес банка прибавляет в преддверии размещения новых акций

ВТБ в 2012 г. удалось ненамного, но превзойти прошлогоднюю прибыль по международным стандартам: 90,6 млрд руб. против 90,5 млрд годом ранее. "В прибыли 2012 г. доля Банка Москвы составила порядка 25%, а Транскредитбанка - около 15%", - сообщил финансовый директор ВТБ Герберт Моос.

В IV квартале группа обновила рекорд по квартальной прибыли - 30,4 млрд руб. (предыдущее достижение приходилось на II квартал 2011 г. - 27,5 млрд).

Процентные доходы выросли на 8,4% до 246 млрд руб., комиссионные - на 14,1% до 48,3 млрд. Отчисления в резервы увеличились на 88% (до 59,4 млрд), но более трети из них были созданы еще в I квартале прошлого года.

Последний квартал удался группе и по бизнесу: корпоративный портфель вырос на 5,7% до 3,9 трлн руб. (на 2,4% в целом по банковской системе), а розничный - на 9,1% до 1,12 трлн (7,8% - по всем банкам). За 2012 г. эти портфели выросли на 5,3 и 35,9% соответственно.

Просроченная задолженность сохранилась на уровне 5,4%, а расходы на создание резервов под обесценение достигли 1,2% от среднего объема кредитного портфеля против 1% в 2011 г.

"ВТБ показал хороший IV квартал с фундаментальной точки зрения - по розничному и корпоративному портфелю рост выше рынка", - отмечает аналитик Газпромбанка Андрей Клапко. Увеличение капитала за счет вечных бондов быстро сказалось на темпах прироста бизнеса, добавил Клапко. ВТБ во втором полугодии разместил гибридные вечные евробонды в общей сумме на \$2,25 млрд.

"В принципе, отчетность без откровенно слабых мест - в преддверии размещения акций для ВТБ было крайне важно показать хорошие результаты", - добавляет Клапко.

Моос признался, что "с точки зрения финансовой модели" ВТБ надо привлечь с помощью доэмиссии 100 млрд руб. в 2013 г.

Но, несмотря на все плюсы, экспертов насторожило качество составляющих прибыли ВТБ.

"С одной стороны, хорошая отчетность, но немного озадачивает величина единоразовых или неденежных доходов и влияние Банка Москвы на результаты", - говорит аналитик БКС Ольга Найденова.

Во-первых, восстановление кредитного качества Банка Москвы повлияло на расширение процентной маржи: в IV квартале ВТБ восстановил 5,1 млрд руб. резервов, которые попали в процентные доходы. Это произошло за счет погашения ряда проблемных кредитов, выданных предыдущим менеджментом банка, пояснил представитель ВТБ.

Чистая процентная маржа группы составила 4,6% в IV квартале и 4,2% по итогам года. Но без учета восстановления резервов Банка Москвы в последнем квартале она составила 4,3%.

Кроме того, непроцентные доходы включают в себя 7,5 млрд руб. неденежных доходов от Банка Москвы, добавляет Найденова: "Непонятно, насколько устойчив тренд по доходам от улучшения баланса этого банка".

"У ВТБ по-прежнему заметная доля начисленных, но не полученных деньгами процентов: 14 млрд руб. по году, из них около 7,5 млрд руб. - в IV квартале", - говорит аналитик рейтингового

агентства Fitch Александр Данилов. Правда, по сравнению с 2011 г. (34,4 млрд) это существенное улучшение, добавляет он.

Около трети всей прибыли приходится на небанковский бизнес - 28,7 млрд руб. за год, из них 8,3 млрд руб. - в IV квартале, отмечает Данилов, причем в годовую цифру входит в том числе положительная переоценка недвижимости - 11,4 млрд руб. Моос пояснил, что большая доля приходится на страховой бизнес: по итогам года чистая прибыль от этого бизнеса составила 17,8 млрд руб. против 5,6 млрд. ВТБ удалось получить прибыль и за счет продажи недвижимости (8,1 млрд руб.), а также от алкогольного бизнеса - 8,1 млрд.

Моос пообещал поставить очередной рекорд по прибыли группы в 2013 г., но цифры давать не стал. По консенсус-прогнозу, прибыль ВТБ в 2013 г. будет 100 млрд руб., по ранее принятой стратегии - 120-140 млрд, напоминает Найденова: "Моос сказал аналитикам, что побьют консенсус, но совпадет ли прибыль с прогнозом в стратегии - непонятно"

Кредитные планы

ВТБ, по словам Мооса, в 2013 г. ждет роста корпоративного кредитного портфеля на уровне рынка - 15%, розничного портфеля - выше рынка, т. е. более 25%.

# БИЗНЕС

## РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО

23.04.2013 15:11

### **СПУЩЕН НА ВОДУ ТАНКЕР «КОНСТРУКТОР ЖИВОТОВСКИЙ»**

Сегодня на заводе «Красное Сормово» состоялся спуск на воду десятого танкера проекта RST27, построенного для судоходной компании «В.Ф.Танкер». Об этом «Российскому судоходству» сообщили в управлении по связям с общественностью UCL Holding, в состав которого входит компания-заказчик.

Как сообщалось ранее, девять судов серии построены на заводе «Красное Сормово» и переданы заказчику в 2012 году. Всего для компании «В.Ф. Танкер» планируется построить 22 судна этого проекта, работы ведутся на заводе «Красное Сормово» и Окской судовой верфи (входит в VBTH). Головное судно серии было спущено на воду на «Красном Сормово» в феврале 2012 года. К настоящему времени в эксплуатацию сдано 14 танкеров RST27.

Строительство танкеров RST27 на «Красном Сормово» финансируется компанией «ВЭБ-лизинг» (входит в структуру **Внешэкономбанка**). Это уже третий проект в рамках долгосрочного сотрудничества лизинговой компании со структурами UCL Holding. Ранее «ВЭБ-лизинг» профинансировал строительство трех танкеров проекта 19614 для компании «В.Ф. Танкер» и десяти сухогрузов проекта RSD44 для Волжского пароходства.

Общий объем инвестиций в указанные суда превысил 10 млрд рублей. Все теплоходы уже введены в эксплуатацию.

Головное судно серии «В.Ф. Танкер-1» вошло в список Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA - Royal Institution of Naval Architects) лучших судов 2012 года (Significant Ships of 2012). Проект судна разработан Морским инженерным бюро (Одесса, Украина). Рабочее проектирование осуществляло Волго-Каспийское ПКБ (Нижний Новгород).

Данные суда имеют повышенный на 730 тонн дедвейт в речных условиях в сравнении с однотипными судами, эксплуатируемыми в Волго-Донском бассейне. В межнавигационный период суда успешно эксплуатируются на Черном и Средиземном морях.

Танкер «Конструктор Животовский», в отличие от других судов серии RST27, имеет класс «химовоз тип 2» и оборудован для перевозки пищевых растительных масел, что существенно повышает его конкурентоспособность на рынке танкеров.

Обеспечивается одновременная перевозка 2 сортов груза. Условия эксплуатации: эпизодическое круглогодичное в незамерзающих морях, в мелкобитом разреженном льду неарктических морей (самостоятельное плавание в мелкобитом разреженном льду толщиной 0,40 м со скоростью 5 узлов; плавание в канале за ледоколом в сплошном льду толщиной 0,35 м со скоростью 3 узла); работа в условиях продленной навигации в реках соответственно ледовому классу ЛУ1 при температуре наружного воздуха – 20°C.

Основные характеристики судна: дедвейт в море - 6,980 тыс. тонн при осадке 4,2 м, в реке - 5,378 тыс. тонн при осадке 3,6 м, длина - 140,85 м, ширина - 16,86 м, высота борта - 6,0 м, экипаж - 12/14 чел., скорость - 10 узлов, автономность плавания - 20/12. В качестве главной энергетической установки используются два дизельных двигателя WARTSILA 6L20 максимальной

---

длительной мощностью 1200 кВт. Танкерам присвоен дополнительный знак в символе класса Эко Проект.

РОСНАНО (rusnano.com), Москва, 24 апреля 2013 16:25:00

## ИТОГИ ЗАОЧНОГО ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ РОСНАНО

Совет директоров утвердил новый состав Наблюдательного совета Фонда инфраструктурных и образовательных программ в связи с истечением двухлетнего срока полномочий его членов. В новый состав Наблюдательного совета ФИОП вошли:

Михаил Алфимов - директор Центра фотохимии Российской академии наук;

Филипп Габуня - заместитель начальника Экспертного управления Президента Российской Федерации;

Андрей Кокошин - академик-секретарь Отделения общественных наук Российской академии наук;

Михаил Копейкин - заместитель председателя государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)";

Дмитрий Ливанов - Министр образования и науки Российской Федерации;

Владимир Назаров - заместитель Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации;

Альбина Никконен - исполнительный директор Российской ассоциации прямого и венчурного инвестирования;

Сергей Поляков - генеральный директор Фонда содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере;

Алексей Пономарев - вице-президент Сколковского института науки и технологий (Сколтех);

Олег Фомичев - статс-секретарь - заместитель Министра экономического развития Российской Федерации;

Анатолий Чубайс - председатель правления ОАО "РОСНАНО".



**Ведомости, Москва, 25 апреля 2013**

## **ХЛОПОНИНСКИЙ КУРОРТ**

Автор: Дмитрий Казьмин, Бэла Ляув, Максим Товкайло, ВЕДОМОСТИ

На смену команде братьев Билаловых в "Курортах Северного Кавказа" (КСК) приходит команда полпреда Александра Хлопонина

Гендиректором КСК станет замминистра регионального развития Сергей Верещагин, рассказал "Ведомостям" глава одного из регионов Северного Кавказа, его кандидатура согласована в Кремле. Об этом также знают сотрудник КСК и человек, близкий к администрации президента.

Сейчас обязанности гендиректора временно исполняет Алексей Садиков, который ранее работал замом у бывшего руководителя КСК Алексея Невского. Невский был человеком прежнего председателя совета директоров КСК Ахмеда Билалова, говорит федеральный чиновник.

Билалов и Невский лишились всех постов в феврале после жесткой критики со стороны президента Владимира Путина. Их обвинили в срыве сроков возведения трамплинов в Сочи при удорожании проекта с 1,2 млрд до 8 млрд руб. Сейчас братьям Билаловым грозит несколько уголовных дел, находящихся в разной стадии производства. В том числе за необоснованные траты на зарубежные поездки (свыше 80 млн руб.), злоупотребление полномочиями по банковским кредитам (свыше 45 млн руб.), уклонение от налогов при организации паломнических туров на хадж (56 млн руб.).

По словам собеседников "Ведомостей", председателем совета директоров, как и предполагалось, станет полпред в Южном федеральном округе Александр Хлопонин. Пока эту должность занимает заместитель полпреда в СевероКавказском федеральном округе Максим Быстров.

"В Кремле это (смена гендиректора КСК. - "Ведомости") не обсуждается", - говорит пресс-секретарь президента Дмитрий Песков. Связаться с Верещагиным вчера не удалось. Представитель Минрегиона не знает о переходе Верещагина, приказа о его увольнении нет. Верещагин уже входит в совет директоров компании. Он человек из команды Хлопонина, говорят чиновник и человек, близкий к Кремлю, с 2006 г. он работал у Хлопонина в администрации Красноярского края. Верещагин руководил агентством приоритетных инвестиционных проектов, был министром инвестиционной политики, а затем экономики и регионального развития края. В Минрегионе работает с 2010 г., курирует регион Северного Кавказа.-

Коммерсантъ, Москва, 25 апреля 2013

**ИГОРЬ СЕЧИН БЕРЕТ ОСК НА БУКСИР**

Автор: Егор Попов, Кирилл Мельников, Михаил Серов; Анна Пушкарская, Санкт-Петербург

Корпорация все больше рассчитывает на "Роснефть"

Глава "Роснефти" Игорь Сечин снова активно включился в работу Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Именно с него началась текущая волна критики ОСК, на фоне которой активизировалось обсуждение смены главы корпорации. На масштабные заказы "Роснефти" теперь в первую очередь рассчитывает и сама ОСК, связывая с этим возобновление своих крупнейших проектов - по строительству новой верфи на Котлине и "Звезды" на Дальнем Востоке. Игорь Сечин уже поднял вопрос о ситуации в ОСК на уровне президента Владимира Путина, совещание у него по этому поводу пройдет 6 мая. Ряд источников "Ъ" ждут в это время и объявления о кадровых перестановках.

Гендиректор "Балтийского завода - судостроение" (входит в ОСК) Александр Вознесенский заявил, что проект по строительству Ново-Адмиралтейской верфи на острове Котлин в Кронштадте, "возможно, будет реанимирован".

По его словам, вопрос будет рассмотрен 6 мая на совещании у Владимира Путина с участием президента "Роснефти" Игоря Сечина. Топ-менеджер добавил, что будет обсуждаться и другой масштабный проект ОСК - строительство верфи "Звезда" на Дальнем Востоке. Господин Вознесенский "всерьез надеется" на положительное решение вопроса по Котлину, потому что Игорь Сечин во время телемоста с Владимиром Путиным с Сахалина 11 апреля прямо сказал, что "Роснефть" в этом "заинтересована". Александр Вознесенский отметил, что у "Роснефти" есть большой портфель заказов на морскую технику и "есть желание не отдавать их за рубеж". Он подчеркнул, что совещание у президента пройдет по инициативе Игоря Сечина.

Ожидается, что по итогам совещания президент поручит выделить финансирование для строительства завода "Звезда", а также вернуться к проекту строительства новой верфи в Кронштадте, рассказали "Ъ" два источника, близких к ОСК.

Сейчас проект переноса мощностей "Адмиралтейских верфей" на остров Котлин и строительства там Ново-Адмиралтейской верфи заморожен (см. справку). Второй крупный проект ОСК по строительству "суперверфи" на Дальнем Востоке, которая была заложена в 2009 году в присутствии Игоря Сечина, реализуется с большим отставанием от графика. Но теперь строительство верфей может активизироваться, "поскольку принято стратегическое решение загрузить их крупными заказами "Роснефти", говорит один из источников "Ъ". "Роснефть" является одним из основных потенциальных заказчиков ОСК как крупнейший разработчик российского шельфа. "Мы изучаем рынок и заинтересованы в предложениях. Один из важных критериев - локализация", - подтвердили "Ъ" вчера в компании. Источники "Ъ" в правительстве говорят, что к "Роснефти" и "Газпрому" будут в рамках новых проектов предъявляться "очень строгие требования", в том числе по использованию российской техники.

Во время прямой линии с Владимиром Путиным Игорь Сечин заявил, что потребности "Роснефти" в морской технике "в целом составляют 394 единицы, в том числе 15 разведочных платформ, 106 добычных платформ, 16 судов сейсморазведки и более 200 судов обеспечения". Он добавил, что корейская STX "совместно с ОСК и Газпромбанком" обсуждает "вопрос развития судостроительных мощностей на Дальнем Востоке для обеспечения морской техникой шельфовых проектов "Роснефти"". Помимо "Звезды" вспомнил господин Сечин и о другом замороженном проекте ОСК на Дальнем Востоке - верфи "Восток-Raffles", для строительства которой корпорация долго не могла найти площадку. "Идет обсуждение возможностей

привлечения внебюджетного финансирования; Газпромбанк, в частности, участвует в этой работе", - сказал Игорь Сечин.

Глава "Роснефти" добавил, что, по данным ОСК, ближайшая возможность начать производство газозовов на новых верфях "существует не ранее 2020 года", поэтому "требуется помощь в поддержке по финансированию и привлечению частных партнеров, как нам представляется возможным, из банковского сектора". При этом господин Сечин признал, что "в настоящее время производственная база ОСК не может гарантировать на данном этапе готовность по строительству всей номенклатуры этой техники". В проблемах ОСК Игорь Сечин лично убедился, в том числе, в начале апреля, когда побывал на Балтзаводе, говорят источники, близкие к "Роснефти".

Почти сразу после визита Игоря Сечина на Балтзавод и телемоста с Владимиром Путиным Дмитрий Rogozin на совещании в Астрахани раскритиковал руководство ОСК за срыв строительства "Звезды". После этого на рынке активно заговорили о том, что скоро президент ОСК Андрей Дьячков может уйти в отставку. Источники "Ъ" отмечают, что ОСК "всегда негласно контролировалась Игорем Сечиным", который входил в совет директоров корпорации до 2011 года. Собеседники "Ъ" рассказывали, что кандидатура прошлого президента корпорации Романа Троценко (сейчас работает в "Роснефти") была согласована Игорем Сечиным лично. "С приходом Андрея Дьячкова активность ОСК заметно снизилась, но "Роснефть" может отдать корпорации крупные заказы, поэтому сейчас на должность президента ОСК ищут подходящую кандидатуру", - говорит один из источников "Ъ". По словам источников "Ъ", знакомых с ситуацией, господин Сечин уже донес свое недовольство менеджментом ОСК "до руководства страны".

Один из собеседников "Ъ" говорит, что главу ОСК могут поменять сразу после совещания 6 мая, а Андрей Дьячков уже ушел на больничный. В ОСК подтвердили, что глава корпорации на больничном, отказавшись от дальнейших комментариев. Но еще один собеседник "Ъ" в ОСК утверждает, что господин Дьячков "продолжает готовиться к совещанию" и отставка не ожидается раньше осени. Между тем подбор сменщика продолжается. Среди них называли директора департамента судостроительной промышленности Минпромторга Леонида Стругова и экс-депутата Госдумы Сергей Шишкарёв. "Но теперь кандидатура Шишкарёва уже не на первом месте", - говорит один из источников "Ъ". Они уверяют, что на пост президента ОСК претендует и Александр Вознесенский, но не считают это назначение реальным. Один из возможных кандидатов, говорят источники "Ъ", - бывший спикер петербургского ЗАКСа сенатор Вадим Тюльпанов.

Впрочем, сам господин Тюльпанов сказал вчера "Ъ", что "впервые слышит" о возможности такого назначения.

## ДОСЬЕ

### КАК РАЗВИВАЛСЯ ПРОЕКТ ПЕРЕЕЗДА "АДМИРАЛТЕЙСКИХ ВЕРФЕЙ"

Проект Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) по переносу входящих в нее "Адмиралтейских верфей" за пределы Санкт-Петербурга в Кронштадт обсуждался с 2007 года. 17 июня 2010 года власти города и ОСК подписали соглашение о выводе судостроительных мощностей на остров Котлин. В 2011 году мэрия утвердила план мероприятий по созданию там судостроительного комплекса. В июне 2011 года ОСК подписала с корейской судостроительной компанией STX соглашение о создании совместного предприятия для реализации проекта.

Предполагалось, что новая верфь займет 150 га. Половина этой территории изначально принадлежала городу, еще 73,5 га ему летом 2012 года передало Минобороны. Высвобождаемые территории в центре города власти планировали использовать для создания жилых, коммерческих и социальных объектов. Общий объем инвестиций в проект руководство ОСК оценивало в \$720 млн. Половину стоимости оно рассчитывало профинансировать за счет кредитов ВЭБа. Первоначально планировалось, что переезд завершится к 2016 году.

В сентябре 2012 года гендиректор "Адмиралтейских верфей" Александр Бузаков сообщил, что прогнозировать сроки переезда преждевременно, поскольку до сих пор "не существует проекта строительства верфи, нет решения правительства об объектах финансирования". В декабре проект был заморожен, ОСК объявила о ликвидации созданного для его реализации ООО "Управляющая компания по строительству Ново-Адмиралтейской верфи". Основной причиной называлась неопределенность с освоением Штокмановского месторождения, которое должно было обеспечить верфь основными заказами. В январе 2013 года глава Минпромторга Денис Мантуров заявил, что перенос верфей в Кронштадт экономически нецелесообразен.

Ольга Шкуренко

РОССИЯ-РУСАЛ-СБЕРБАНК-ДОЛГ

25.04.2013 8:02:30 MSK

## **РУСАЛ НАПРАВИТ ПОЛУЧЕННЫЕ ОТ ПРОДАЖИ ДОЛИ НОРНИКЕЛЯ СРЕДСТВА НА ВЫПЛАТУ ДОЛГА СБЕРБАНКУ**

Москва. 25 апреля. ИНТЕРФАКС - ОК "РусАл" направит чистый доход от \$619,8 млн, полученных в результате продажи 2,03% акций "Норильского никеля" (ПТС: GMKN) компании Crispian Investments Limited, аффилированной с Романом Абрамовичем, на погашение долга перед Сбербанком (ПТС: SBER), говорится в сообщении ОК.

"РусАл" в 2010 году занял в Сбербанке \$4,59 млрд под залог пакета акций "Норникеля" для рефинансирования кредита Внешэкономбанка. Первоначально Сбербанк обязался пролонгировать кредит до 7 декабря 2013 года, позже срок займа был продлен до 2016 года.

Как сообщалось, в среду "Интеррос" Владимира Потанина и "РусАл" завершили сделку по продаже Р.Абрамовичу акций "Норникеля". Доля Crispian по итогам транзакции и погашения всего квазиказначейского пакета составит 5,87%.

Помимо своего пакета, компания Р.Абрамовича получит возможность голосовать 15% акций, принадлежащих "Интерросу" и "РусАлу" и находящихся на специальном escrow-счете в банке-агенте. Таким образом, Crispian будет управлять 20%-ной долей.

После сделки с Р.Абрамовича и погашения всех квазиказначейских акций доля "Интерроса" в "Норникеле" составит 30,3%, "РусАла" - 27,8%, доля Crispian - 5,87% акций, "Металлоинвеста" - 5%.

Чистый долг "РусАла" на конец 2012 года составил \$10,829 млрд по сравнению с \$11,049 млрд на начало года. Ранее сообщалось, что "РусАлу" в 2013 году осталось выплатить кредиторам приблизительно \$500 млн.

Крупнейшим акционером "РусАла" является его гендиректор Олег Дерипаска, который через En+ контролирует 48,13%. Группе "Онэксим" Михаила Прохорова принадлежит 17% акций, Sual Partners Виктора Вексельберга - 15,8%, международному трейдеру Glencore - 8,75%. Free float составляет около 10%.

Служба финансово-экономической информации

персоналии



Российская газета, Москва, 25 апреля 2013

## САМОЛЕТЫ - ПРОСТО "СУПЕР"

Автор: Сергей Птичкин, Наталия Ячменникова

Новые российские самолеты готовятся войти в тройку лучших на мировом авиарынке

Российский авиапром предлагает проекты лайнеров нового поколения

В нашей стране проектируется магистральный самолет XXI века - МС-21. Это первый наш авиалайнер, крылья которого почти целиком будут из композиционных материалов. В дальнейшем композиты станут широко применяться во всех самолетах - военных и гражданских. Сейчас идут испытания сразу нескольких прототипов истребителя пятого поколения. Для истребителей будущего создается ракетное оружие тоже нового поколения.

Об этом и многом другом корреспонденты "РГ" беседовали с президентом Объединенной авиастроительной корпорации Михаилом Погосяном.

Михаил Асланович, сегодня на мировом рынке побеждают те, кто предлагает не отдельный продукт, а семейство самолетов. На производство каких самолетов делается ставка? И насколько широко в новых самолетах будут применяться композитные материалы?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Безусловно, наличие семейства самолетов ставит бизнес в более выигрышное положение. Линейка пассажирских самолетов, которую производят на предприятиях ОАК, состоит из Ан-148 на 75 мест и "Сухой Суперджет 100" - от 90 до 115 мест. В 2015 году планируем начать летные испытания самолета МС-21, который будет брать на борт от 150 до 200 пассажиров. Нам надо закрыть нишу, которая есть между 115 и 150 местами, тогда у нас будет полная линейка самолетов. В этом сегменте мы прорабатываем возможность использования композиционного крыла, поэтому те мощности, которые сегодня создаются под МС-21 в Ульяновске и Казани, будут загружены нами и производством агрегатов для самолетов по программе NG. Приоритетные программы - МС-21 и дальнейшее развитие семейства "Сухой Суперджет 100". Хочу подчеркнуть: композиты станут внедряться очень широко во всех перспективных машинах.

Сегодня только ленивый не берется рассуждать о состоянии российского авиастроения, шарахаясь в оценках от плюса к минусу и обратно. Хочется получить экспертный взгляд изнутри: чем живет сегодня современное российское самолетостроение?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Давая оценку российскому авиастроению сегодня, нужно четко и без лишних иллюзий понимать наши стартовые позиции. Финансирование самолетостроения в России началось с середины "нулевых". На протяжении более чем 10 лет, с начала 90-х, отрасль, в буквальном смысле этого слова, "выживала", как могла, а отрасль - это огромные предприятия и более 100000 человек работающих. С прибылью, за счет экспортных военных заказов, традиционно работали лишь "Сухой" и "Иркут".

В итоге на момент консолидации предприятий, ОАК получила в наследство от эпохи 90-х большое количество проблемных активов с гигантскими долгами. Вопреки расхожему мнению, свыше 130 миллиардов рублей из общего объема финансирования отрасли ушло на погашение и реструктуризацию долгов, а отнюдь не на реформы и создание новых образцов техники.

В отличие от наших западных конкурентов, чьи усилия сконцентрированы исключительно на создании нового продукта на базе отлаженной десятилетиями инфраструктуры, мы параллельно с созданием новой техники должны были начать масштабную программу техперевооружения предприятий, перейти на цифровое проектирование и моделирование, обновить стендовую базу. И мы сделали это. Только в программу техперевооружения было инвестировано свыше 30 млрд рублей. Сегодня мы приходим к унификации станочного парка по всем предприятиям ОАК с тем, чтобы заводы могли работать сразу на несколько программ. Кроме того, в Казани и Ульяновске

завершается строительство двух современных заводов по выпуску новейших конструкций из композиционных материалов и сборке на их основе агрегатов крыла МС-21 и последующих продуктов. Помимо сегментов военного и гражданского самолетостроения новый импульс получил и транспортный. Идет работа и по консолидации управления программами в рамках ОАК. Мы движемся к созданию единой системы закупок систем и оборудования, унификации системы послепродажной поддержки, совместно с финансовыми институтами работаем над созданием системы финансирования продаж.

При этом, в 2012-м объем производства предприятий ОАК достиг почти 180 млрд рублей. Для сравнения: шесть лет назад эта цифра была в 2,5 раза меньше. Мы вышли на производство ста самолетов в год. Причем более двадцати из них - гражданские самолеты. Боевая техника пока преобладает, но мы выходим на серийное производство и гражданских самолетов. В этом году должны выпустить более 120 военных и гражданских машин. Ежегодный темп роста производства составляет порядка 20 процентов.

Скажите, как вы оцениваете темпы роста в авиастроении? Ведь в абсолютных цифрах мы весьма далеки от ведущих игроков рынка? Можно ли ускориться?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Есть мировой опыт развития авиастроения. Возьмем Европу. Авиастроительная корпорация "Эрбас" была создана в 1970 году. Однако лишь спустя порядка пятнадцати лет появился А-320. И только после 2000 года этот самолет стал самым продаваемым в мире. Тридцать лет потребовалось для создания прорывной модели и ее успешного продвижения на мировой рынок! И это в Европе, не испытавшей тех потрясений, которые ударили по нашей промышленности в 1990-х годах. Бразилия создала "Эмбраэр" в 1969, а первый коммерчески успешный продукт ERJ-145 появился только в 90-х. Прорывное для компании семейство E-Jets в начале 2000-х. Аналогично, прошло почти 30 лет. С одной стороны, европейцы, имевшие опыт в авиастроении. С другой стороны, бразильцы этого опыта не имевшие. Результат одинаковый - порядка 30 лет пути к стабильному положению на мировом рынке, что лишний раз доказывает, что чудес на свете не бывает. Сегодня и "Эрбас", и "Эмбраэр" - это успешные компании.

К слову сказать, у А300, первого самолета "Эрбас", стартовыми заказчиками были Air France и Lufthansa, на тот момент государственные авиакомпании стран-участниц основной кооперации.

Мы за 10 лет создали новый лайнер. Проект первого российского регионального самолета был запущен в 2001 году. В "ГСС" на базе КБ "Сухого" мы собрали лучших конструкторов из разных авиационных КБ. В 2008 году первый "Сухой Суперджет 100" поднялся в воздух. В январе 2011 года получен сертификат типа Авиарегистра МАК. И тогда же началась коммерческая эксплуатация. Через год был получен международный сертификат EASA, а в 2012-м сертификат типа был валидирован, то есть, признан действующим, авиационными властями Мексики, Индонезии и Лаоса.

Самолет эксплуатируется в трех странах, скоро начнутся поставки в Мексику.

Мы ровно также, как и все авиапроизводители в мире, проходим через трудности первоначального этапа эксплуатации, поэтапно преодолевая их. И откровенно говоря, я не понимаю, почему если стакан с водой наполовину полный, у нас практически всегда говорят, что он наполовину пуст. За шесть лет существования ОАК мы просто физически не могли создать полностью отлаженную интегрированную структуру.

Я - не сказочник и не собираюсь всем рассказывать, что через 20 лет мы обгоним "Боинг" и "Эрбас". Но я совершенно уверен, что войти в тройку ведущих игроков мы можем.

Учитывая весь спектр решаемых корпорацией задач, у нас хорошие темпы роста. Как я уже говорил, порядка 20% в год. В этом году мы планируем выйти на выручку более 200 млрд рублей, а в 2014-м этот показатель должен приблизиться к 300 млрд рублей.

Успеем ли мы занять свою нишу на мировом рынке?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Да. При нынешних темпах роста авиаперевозок на рынке формируется ситуация, когда появление еще одного игрока становится вполне логичным, если не единственно возможным выходом. По мере роста пассажиропотоков растет спрос и на новую авиатехнику. Крупные авиакомпании быстро обновляют и расширяют парки. В результате очередь на новые самолеты существующих лидеров формируется, в основном, крупными авиаперевозчиками и растягивается на годы. А возможности расширения производства, пусть даже речь идет о лидерах отрасли, не беспредельны. Вместе с тем, на рынке появляются новые авиакомпании, испытывающие потребность в новых современных, надежных, но не столь дорогих лайнерах. Начинать продвижение нашей продукции на мировой рынок мы можем как раз с таких перевозчиков. И не секрет, что имея в портфеле предложений линейку самолетов разной пассажироместимости, но с единой системой послепродажных сервисов и финансирования

продаж, вы будете находиться в более выгодном положении, нежели конкуренты с единичным продуктом.

О спроектированном с нуля в новой России пассажирском "Суперджете" говорится много. Его и ругают, и хвалят. А что значит лично для вас эта машина, и стала ли она этапной для отечественного авиастроения?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: В "ОКБ Сухого" мы создавали, в основном, боевые машины, хотя тема гражданского самолетостроения прорабатывалась еще с конца 90-х. Мы четко понимали, что на мировом рынке доля военного самолетостроения в общем объеме постоянно снижалась. Сейчас это всего 25% рынка, тогда как в конце 70-х - начале 80-х на военную технику приходилось более 60% рынка.

Выход на рынок гражданских лайнеров стратегически необходим, если мы хотим развиваться дальше. И открытию, собственно, программы по созданию регионального лайнера предшествовала огромная работа по анализу рынка и поиску возможного сегмента для реализации конкурентоспособного проекта. "Суперджет" стал для всей нашей фирмы первым пассажирским авиалайнером. Для этого мы создали новую компанию для проектирования и производства гражданской авиатехники. Впервые в отечественном самолетостроении разработка, производство и послепродажное обслуживание сосредоточены в едином центре ответственности, как во всем мире. Авиакомпаниям не приходится, как это было раньше, метаться от разработчика к производителю в поиске решения неизбежно возникающих в эксплуатации проблем. Для меня это - очень важный этап в работе.

За 10 лет мы не просто создали самолет, мы разработали новую модель создания продукта. Кстати говоря, до "Суперджета" самолет и не воспринимался как продукт. Самолет создавался внутри КБ. Сейчас мы живем в условиях открытого рынка и старая парадигма не подходит для новых реалий. На примере программы SSJ100 мы, собственно, отработали эту новую модель создания лайнеров. Как я уже говорил выше, мы полностью перешли на цифровое проектирование и моделирование, перевооружили заводы, создали новую стендовую базу. На примере этого проекта мы учились реалиям современного рынка: работать в международной кооперации, создавать систему послепродажного обслуживания.

Мы впервые стали привлекать к созданию технического облика самолета авиаперевозчиков, мы вышли на международный рынок. На этом отнюдь не простом пути, конечно, возникают проблемы, ведь вы меняете не только модель создания самолета, вы меняете менталитет людей от Москвы до Комсомольска-на-Амуре, а это подчас - самое сложное. Но с уверенностью могу сказать: другого пути нет.

Кстати, вас нередко упрекают в том, что вы чуть ли не закрыли такие самолеты как Ту-204, Ту-334, какие-то другие проекты, забрав все деньги на "Суперджет".

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Последнее десятилетие XX века стало временем перехода западного авиастроения на новый уровень. И если бы в России не был запущен современный проект, а продолжалась работа только над морально устаревшими продуктами, то к сегодняшнему дню мы просто потеряли бы отечественную авиационную промышленность. Я уверен: мы были обязаны сделать прорыв. И мы его сделали!

Я приводил пример с А-320.

Тридцать лет европейцы ждали звездного часа. А мы? Проект первого российского регионального самолета был запущен в 2001 году. В 2008 году первый "Сухой Суперджет 100" поднялся в воздух. В январе 2011 года получен сертификат типа Авиарегистра МАК. И тогда же началась коммерческая эксплуатация. Через год был получен международный сертификат EASA, а в 2012-м сертификат типа был валидирован, то есть, признан действующим, авиационными властями Мексики, Индонезии и Лаоса.

Мы увлеклись гражданской авиацией, перейдем теперь к боевой. Как обстоят дела с выполнением Гособоронзаказа?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: С прошлого года объемы поставок по госпрограмме вооружений впервые за последние 20 лет превзошли объемы экспортных поставок. В прошлом году мы поставили Минобороны 35 самолетов. В 2013 году построим и передадим заказчику около 70 самолетов различного назначения. Это учебнобоевые Як-130, истребители Су-30 и Су-35, бомбардировщики Су-34. Продолжаются работы по испытанию самолета пятого поколения.

Параллельно ведем большую работу с коллегами из корпорации "Тактическое ракетное вооружение" по адаптации современных авиационных средств поражения на ту продукцию, которую поставляем Минобороны. Уверен, к 2020 году сможем выпустить необходимое количество машин для обновления существующего парка на семьдесят процентов.

В начале нашей беседы вы говорили о развитии сегмента транспортной авиации. Как продвигается программа Ил-476?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Планируется поставить ВВС 39 самолетов обновленной версии транспортного самолета Ил-76. Уже начались испытания. Предполагается заключение контрактов на различные версии этого самолета - топливозаправщика, различных специализированных комплексов как в интересах Минобороны, так и других силовых ведомств. Надеюсь, в скором времени состоится принятие решения и по легкому военно-транспортному самолету. ОАК уже вышел со своими предложениями. Ведутся работы по модернизации и ремонту самолетов Ан-124. Их мы ведем совместно с украинскими коллегами.

В российских ВВС много самолетов МиГ-29. Планируются ли их модернизация и обновление?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: В этом году начнутся поставки самолетов МиГ-29К, которые планируется в дальнейшем использовать на авианесущем крейсере "Адмирал Кузнецов". Эти самолеты дополнят парк корабельных истребителей Су-33, которые сегодня находятся в строю. Кроме этого, планируется поставка новейших истребителей МиГ-35. Думаю, что в ближайшее время контракт будет подписан. Планируется провести капитальный ремонт и модернизацию практически всего парка МиГ-29, который имеется в частях ВВС.

Как проходят испытания истребителя пятого поколения?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: В соответствии с утвержденным графиком. Сегодня проходят испытание шесть самолетов перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), на базе которого и будет создан окончательный облик истребителя пятого поколения. Четыре самолета летают, один представляет собой комплексный наземный стенд, и один самолет проходит статические испытания.

Прежде чем поднять новую машину в воздух, проводится большой объем стендовых исследований. На земле с помощью сверхмощных компьютеров моделируются все возможные ситуации в воздухе. Такой подход существенно сокращает циклы и стоимость испытаний в полете. Наряду с отработкой аэродинамики самолета успешно продвигается отработка комплекса бортового электронного оборудования. Задача ближайшего времени - начать стыковку комплексов бортового оборудования с авиационными средствами поражения.

Отличительная особенность истребителей пятого поколения - малая заметность. Если не выдадим большой тайны, то как удастся этого добиться?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Добиться можно как созданием специальных форм, так и применением специальных покрытий, снижающих уровень инфракрасного излучения. И здесь нами совместно с академией наук и отраслевыми институтами получены вполне обнадеживающие результаты. В этом году мы должны завершить предварительные испытания и предъявить самолет для прохождения полномасштабных госиспытаний. В целом я считаю: само развитие проекта соответствует его сложности, проблем, которые выходили бы за рамки нашего понимания, нет.

Кем вы себя больше ощущаете - менеджером или конструктором?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Когда-то в 27 лет я стал самым молодым начальником бригады в ОКБ "Сухого". Работа конструктора мне очень нравилась. Но вот уже более двадцать лет я занимаюсь организационной, управленческой работой. Да, я - управленец, но мой богатый конструкторский опыт мне неизменно помогает.

Кто, по-вашему, должен руководить авиапромышленностью: инженеры или финансисты?

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Как я уже сказал, мой конструкторский опыт мне очень помогает в работе. Самолет - высокотехнологичный, сложный продукт, поэтому руководить авиастроительной корпорацией, абсолютно не обладая инженерными знаниями, весьма затруднительно. В то же время, сейчас без хорошего знания современной экономики просто невозможно успешно управлять даже малым предприятием, не говоря о крупном объединении.

Мы изучали наш кадровый потенциал, оценивали его уровень. Парадокс: те, кто хорошо разбирается в технических вопросах, недостаточно эффективны в современном управлении производством, а хорошие управленцы недостаточно эффективны в решении технических вопросов. Чтобы человек с инженерным образованием стал руководителем, нужно оптимальное сочетание инженерных знаний и управленческих. Выбор эффективного руководителя должен проходить всегда строго индивидуально.

Что главное для нас? Менеджеры должны понимать, как создается самолет, а инженеры - эффективно работать в рамках ценовых ограничений. Например, мы не можем позволить довести цену истребителя пятого поколения до стоимости американского - более 150 миллионов долларов за штуку.

Михаил Асланович, и последний вопрос: как вы относитесь к критике?

---

МИХАИЛ ПОГОСЯН: Аргументированную критику я воспринимаю, готов давать аргументированные ответы. А вообще, я продолжаю работать по 16 часов в сутки, потому что верю, что, несмотря на все проблемы, мы на правильном, я бы сказал, единственно возможном пути развития. Выполнение тех амбициозных задач, которые мы перед собой ставим - это огромный труд. Вот, собственно, и все.

## **РАЗНОЕ**

## **ИНОПРЕССА**