



ВНЕШЭКОНОМБАНК

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

ПРЕСС-СЛУЖБА

ОБЗОР ПРЕССЫ

14 мая 2013 г.

МОСКВА-2013

СОДЕРЖАНИЕ:

ВНЕШЭКОНОМБАНК	3
ДОЛГАЯ ИСТОРИЯ ДЛИННЫХ ДЕНЕГ	3
ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА	7
ОТНОШЕНИЯ РОССИИ И СТРАН ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ СТАЛИ ТЕМОЙ ПАРЛАМЕНТСКИХ СЛУШАНИЙ В ГОСДУМЕ	7
СОГАЗ ЗАСТРАХОВАЛ ПОСТРАДАВШЕЕ В БЕЛОЙ КАЛИТВЕ ИМУЩЕСТВО РЖД, ГОТОВИТСЯ ВОЗМЕСТИТЬ ДЕСЯТКИ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ	8
МСП БАНК ВЫДЕЛЯЕТ 150 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ПРИЧАЛОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ	10
ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ	11
БУДЕТ ЛИ СОЗДАНО РОСФИНАГЕНТСТВО - ЭКОНОМИКА	11
ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ПРОБКА РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ	13
БИЗНЕС	17
НА "НОВИНСКИЙ ПАССАЖ" НА САДОВОМ КОЛЬЦЕ НАШЛИСЬ ПОКУПАТЕЛИ.....	17
ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ ПРОСИТ ЕЩЕ 700 МЛН РУБЛЕЙ.....	18
КТО ЗАПЛАТИТ ЗА ЗАДЕРЖКУ?.....	20
ОРДЕНОНОСЕЦ	21
ДРУГОЙ ДОРОГОЙ ЗА ДЕНЬГИ.....	24
СРОЧНО Чистая прибыль EADS в I квартале выросла на 91%, до 241 млн евро.....	26
АРБИТРАЖ МОСКВЫ РАССМОТРИТ ИСК БОРИСА АБРАМОВИЧА ОБ ОТМЕНЕ ПОРУЧИТЕЛЬСТВА ПЕРЕД ВЭБ	27
ВЭБ ПРОКРЕДИТУЕТ ПТИЦУ	28

ВНЕШЭКОНОМБАНК

Московские новости, Москва, 14 мая 2013

ДОЛГАЯ ИСТОРИЯ ДЛИННЫХ ДЕНЕГ

Автор: Беседовал Владимир Лоевецкий

Старость и радость Судьба пенсионных денег в России

О долгосрочных инвестициях, пенсионных накоплениях и привычках менять правила игры в интервью "МН" рассуждает директор департамента доверительного управления Внешэкономбанка Александр Попов

- Можно сказать, Россия погналась за длинным рублем. О длинных деньгах говорят президент, премьер, министры, промышленники. С ними связывают перспективы экономического роста, прежде всего развитие инфраструктуры. Но и многие другие проекты требуют долгосрочных вложений. Кроме прямых инвестиций из госбюджета, который и так перегружен обязательствами, откуда их взять? В странах с развитой финансовой системой источниками длинных денег давно стали пенсионные, страховые и инвестиционные фонды. А что у нас?

- В основном это те же источники, потенциальные либо уже реальные.

В первую очередь пенсионные деньги, затем - компании, связанные со страхованием жизни. Инвестфонды и банки тут на третьем-четвертом месте. Хотя по-настоящему длинных денег в банках без появления безотзывных вкладов, наверное, не появится. Конечно, эти ресурсы есть теоретически у таких мощных банков, как Сбербанк, который держит половину всех вкладов. И даже если его доля снизится, то у него все равно этот ресурс останется, причем в значительном размере. Но для банковской системы в целом безотзывные вклады сыграли бы серьезную роль. Пока у нас этого нет, по закону - нельзя. Если в Гражданском кодексе появится такая возможность и банкам позволят вводить безотзывный вклад, то это будет достаточно серьезным подспорьем для них в создании именно долгосрочных ресурсов.

- Люди не поверят, наверное: отдать деньги на весь срок без права отозвать вклад.

- Так надо попробовать. Заставить человека нельзя, он вправе выбирать, зато понятно, чем его заинтересовать. Прежде всего высокой процентной ставкой. Для банков безотзывные вклады станут гарантированным ресурсом. А для вкладчика чем дольше срок, тем выше процент. Конечно, не все побегут делать такие вклады. Но главное - соблюдать правила игры. Постепенно возникнет новый источник длинных денег. А вообще создание таких источников - небыстрая история.

Если взять паевые инвестфонды, то это как раз к вопросу о правилах игры. До определенного времени доходы от продажи паев этих фондов, если вы владели паями больше трех лет, были освобождены от налогов. Потом это отменили и тем самым прекратили существование значимого стимула для долгосрочного инвестора. И вот теперь президент велел уравнивать возможности вкладчиков банков, паев в инвестфондах и остальных инструментов. Без этого, конечно, сложно рассчитывать на появление значительной финансовой базы у таких фондов, и все-таки по сравнению с банковскими вкладами ПИФы - это существенно меньший ресурс. Потому что вложения в такой инструмент сложнее, требуется хотя бы минимальная финансовая грамотность.

- А страхование жизни?

- Страхование жизни по сравнению с инвестфондами, конечно, попроще. Вопрос в том, как туда привлечь вкладчика, какими льготами, и как, собственно, рекламировать все эти страховые продукты? Пожалуй, из имеющегося сейчас ряда инструментов наиболее простой продукт - пенсионные фонды, а самое главное, что он существует с 2002 года. Причем эта система развивается вполне нормально, у людей, что ни говори, а возникает интерес к своим пенсионным накоплениям. Уже процентов 30 не "молчуны", а сами решают, выбирают негосударственные пенсионные фонды. Если бы система не работала, то и люди оставались бы пассивны. Но, к сожалению, по нашей русской традиции, только-только что-нибудь начинает работать, как

терпение иссякает: требуют, чтобы работало уже на полную катушку. И систему начинают не просто настраивать дальше, что правильно, а перестраивать в корне. И от того потенциала, который возникал, мало что остается.

- Возможно, споры по поводу начинаемой пенсионной реформы еще не окончены. В ее первоначальном варианте обязательные отчисления на накопления действительно серьезно снижались - с 6 до 2%, причем предлагалось вообще вскоре перейти только на добровольные накопления.

- С одной стороны, мы так долго говорили, что нам нужны длинные деньги. И пенсионные деньги понемногу стали таким значимым ресурсом. А с другой - этот ресурс радикально сокращают. 2% - это уже минимум-минимум.

- Но затем ведь эту версию несколько смягчили. 2% - накопления для тех, кто ничего никогда не выбирал или не написал заявление, т.е. для "молчунов". И 6% - для тех, кто выбирает НПФ.

- Для ВЭБа как государственной управляющей компании это будет серьезное сокращение инвестиционного потенциала. Что касается негосударственных пенсионных фондов, то мы еще не знаем, как люди отреагируют на это изменение, будет ли массовый переток средств в НПФ. Люди только более или менее привыкли к существующей системе и правилам, стали оценивать, больше выбирать негосударственный сектор. Регуляторы также стали лучше понимать, как лучше контролировать ситуацию с пенсионными накоплениями. Поначалу контроль был таким жестким, что не столько сохранял деньги, сколько не давал получать доход. Вообще не давал. И только в последнее время у ГУК появилась возможность работать с более разнообразными инструментами, ведется активная работа по смягчению ограничений и для НПФ. А самая главная подвижка - инфляция снизилась. У нас наконец-то реальная стоимость денег стала положительной, т.е. выше инфляции. Конечно, не очень нравится, что ставки по кредитам высокие, тоже выше инфляции. Но это нормальная экономическая ситуация, когда реальные ставки положительные. И в этой ситуации, когда система инвестирования почти наладилась, опять все правила меняются...

- В ответ на это говорят: как же так, инфляция у нас снизилась, а ставки не снизились?

- Во-первых, инфляция снизилась еще не так сильно. А во-вторых, в ставках заложены инфляционные ожидания. Значит, у участников рынка нет уверенности, что инфляция дальше будет снижаться. Тем не менее у нас появились условия для выполнения нашей функции - обеспечивать реальную сохранность пенсионных накоплений, чтобы доходность по ним была как минимум не ниже инфляции. И у НПФ появилась возможность давать положительную реальную доходность. Но если вся накопительная система теперь радикально меняется, то сложно сказать, как люди отреагируют. И дело не в том, что они, допустим, отдадут предпочтение НПФ, они могут вообще потерять интерес к системе накоплений как таковой. А он у них стал появляться. И мог стать базой также и для добровольных накоплений. Поведенческие модели быстро не возникают. Для нас десять лет - это очень немного в таком деле. А теперь возникающая модель поведения поставлена под вопрос.

И пока нет ответа даже на элементарные вопросы: если вы хотите, допустим, остаться в ПФР, но сохранить шестипроцентное отчисление на накопительную часть, или, наоборот, выбрали НПФ, но хотите сократить отчисления на накопления, то кому заявление писать? В ПФР? В НПФ? Работодателю? А в пенсионной формуле, которая сейчас рассматривается и должна как-то увязывать стаж, зарплаты и т.п., я просто не смог разобраться до конца в этих баллах и коэффициентах. Она же не дает возможности людям понять: а что им лучше-то - увеличивать страховую часть, по сути, надеясь на то, что к выходу на пенсию госфинансы будут в порядке, или сохранять отчисления на накопления, надеясь на инвестиционный доход?

- Тем не менее пенсионные деньги уже используются у нас в экономике, а планы еще больше. Чаще всего в связи с этим говорят об инфраструктурных облигациях. - Мне этот термин не слишком нравится. Во всем мире выпускаются "корпоративные облигации", средства от которых расходуются в соответствии с проспектом эмиссии. И "проектные облигации", средства от которых направляются на конкретные проекты. В основном они предполагают квалифицированного инвестора. Пенсионные накопления, конечно, можно и нужно вкладывать в инфраструктурные проекты. Вопрос: на что и кому именно их можно давать. У нас проектное финансирование находится еще в зачаточном состоянии. Разработка проектов, как правило, слабая. И любой вам скажет, что специалистов в этом вопросе очень мало. Другая часть проблемы - законодательство, связанное с проектным финансированием. В мире оно давно развивается, и нам надо развивать. Например, создавать специальные хозяйственные общества, которые лучше защищены от банкротства. На проект не смогут обратить взыскание, если компания по другим своим обязательствам что-то не выполнила. Но есть и иные риски. И тут

недостаточно заявить: не трогайте, этот проект государству важен. Если важен, то это должно быть подкреплено либо рейтингом, либо госгарантией. Тогда пенсионные накопления могут туда направляться.

- Но если проект получает госгарантии, то это ложится на бюджет.

- Конечно. Все эти госгарантии идут в расходную часть бюджета. Здесь крайне важно качество аналитики, подготовки проекта, который получает гарантии. Кроме того, если государство гарантирует, то это должно означать, что никаких препятствий при реализации проекта чиниться никому не будет, будет полная государственная поддержка на всех его этапах. И вот тогда, наверное, Минфин будет спокойнее относиться к выдаче гарантий. Но поскольку речь идет о пенсионных деньгах, накоплениях граждан, то их сохранность, достижение безубыточности - это обязательный минимум, а задача состоит в том, чтобы эти накопления приносили еще и доход.

- В какие проекты **ВЭБ** как государственная управляющая компания уже вкладывает пенсионные деньги, выкупая подобного рода облигации? И какие из них обеспечены госгарантиями, а какие покупаются исходя из рейтинга эмитентов? - Первые такие проекты, которые мы частично финансировали, приобретая на пенсионные средства облигации проектных компаний, - это автомагистраль Москва - Санкт-Петербург

с 15-го по 58-й километр, выход на Минское шоссе через Одинцово, строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге. Все эти облигации обеспечены госгарантиями и при этом приносят неплохой доход. Купон - либо инфляция плюс 2-3%, либо фиксированный, но высокий, выше 9% годовых.

- А вы уверены, что эти проекты вернут деньги?

- Вернут. Это платные дороги, призванные разгрузить крайне загруженные существующие магистрали. Тариф за проезд привязан к инфляции. Тут все нормально. Вопрос в другом. Мы пока покупали такие облигации, которые, можно сказать, являются настоящими проектными облигациями. Но поскольку **ВЭБ** в данном случае выступает как ГУК и вкладывает пенсионные средства, мы их покупаем, только если они обеспечены госгарантией. Как ГУК мы просто инвестор и не в состоянии сами заниматься экспертизой всей массы проектов. Кто должен проанализировать проект? Если у него есть кредитный рейтинг, значит рейтинговое агентство, уважаемое, аккредитованное при Минфине, изучило проект, убедилось, что проект хороший, и присвоило ему рейтинг.

- И вы, опираясь на этот рейтинг, сможете принимать решение?

- Да, или гарантии, или рейтинг. Хотя в мире существуют разные варианты. Например, в Англии работает государственная организация, которая занимается проектной аналитикой. Если она дает добро, то государство может вкладывать в этот проект бюджетные деньги, получается такой своеобразный знак качества проекта.

- Сегодня идет речь о том, чтобы вкладывать пенсионные ресурсы в проекты РЖД, ФСК, говорят еще и о "Транснефти", "Росатоме". Вряд ли по ним тоже дадут госгарантии. Значит, будете покупать такие облигации на основе рейтинга?

- Рейтинг у них есть. РЖД, ФСК обладают рейтингом на уровне суверенного. Конечно, одно дело, если облигации выпускаются на срок пять-семь лет. И другое - если проекты 15-20-летние. Но если компания готова платить инфляцию плюс давать процент сверх нее, то для вложения пенсионных денег это нормально. Можно покупать такие длинные облигации, но, безусловно, только от эмитентов с рейтингом не ниже российского суверенного. У РЖД такой рейтинг сразу от трех ведущих международных агентств. Плюс приличный опыт выпуска длинных еврооблигаций.

- Тем не менее, если вдруг такая компания перестает платить?

- Для этого и установлено требование, чтобы кредитный рейтинг был не ниже российского суверенного. Такие компании просто так не исчезнут, не обанкротятся. Мы говорим о больших компаниях с крупными капиталами. И у всех у них есть возможности для маневра. Если один конкретный проект не дает ожидаемого результата, то есть возможность перебросить средства с удачного проекта и расплатиться по облигациям. Понятно, что такие масштабные проекты, как БАМ, некупаемы. Или окупаемы, но в течение 100 лет. Но РЖД за счет пенсионных денег не будет БАМ строить. Получит бюджетные средства - будет. А для использования пенсионных накоплений у нее есть другие, коммерчески вполне приемлемые проекты. Мы же будем смотреть, не меняются ли рейтинги. В любом случае рейтинг у эмитента облигаций не должен быть ниже инвестиционного уровня.

- Сегодня под управлением **Внешэкономбанка** порядка 1,5 трлн руб. пенсионных накоплений. Эта сумма будет расти, снижаться, появятся новые претенденты на эти длинные деньги?

- Уже 1,6 трлн. Но эта сумма лишь на первый взгляд выглядит большой. Ведь деньги уже инвестированы, и не только в госбумаги, но и в корпоративные облигации, и уже используются

для строительства автодорог, железных дорог, сетевых электрохозяйств. Но объем денег ограничен, а потребности в развитии инфраструктуры, ипотеки, других долгосрочных проектов огромные. Ведь ВЭБ в качестве государственной управляющей компании еще и крупнейший инвестор в ипотечные облигации. В своих новых инвестициях мы прежде всего рассчитывали на новые поступления от Пенсионного фонда РФ. За прошлый год мы получили от него 300 млрд руб., а вернули по различным основаниям около 125. Т.е. нетто-приток составил 175 млрд руб. Но если обязательные отчисления в накопительную часть пенсии снизятся до 2%, то ситуация будет совсем другой. Конечно, мы будем получать доход по уже сделанным вложениям в облигации плюс средства от погашения облигаций. Но наш потенциал для инвестиций в инфраструктурные компании, в проектные облигации, в ипотеку если не исчезнет, то снизится очень существенно.

- Вы управляете длинными деньгами как госкомпания. А что произойдет с другим, пока потенциальным, источником инвестиций - накоплениями в негосударственных пенсионных фондах?

- В НПФ уже, думаю, более 700 млрд руб. обязательных пенсионных накоплений, и этот ресурс становится весьма серьезным. Но и отношение к этим деньгам - тоже. С принятием закона о гарантировании пенсионных накоплений должно уйти действующее требование к безубыточности пенсионных фондов по итогам каждого года, что, честно сказать, глупость. Во-первых, это не дает им возможности зарабатывать. А во-вторых, какие уж тут длинные деньги? Но если закон примут, то это в существенной мере снимет вопрос. В этом случае может повыситься привлекательность НПФ, а сами они получат возможность для долгосрочных вложений. Все это вызовет необходимость упорядочивания и, возможно, усиления контроля за их работой, для чего, в частности, и нужен мегарегулятор, создаваемый в лице Банка России.

АЛЕКСАНДР ПОПОВ директор департамента доверительного управления Внешэкономбанка Родился в 1970 году. Окончил социально-экономический факультет Института стран Азии и Африки при МГУ им. М.В. Ломоносова. В 1995 году начал работать во Внешэкономбанке в должности трейдера. С апреля 2005 года - директор департамента доверительного управления По нашей русской традиции, только что-нибудь заработает, систему начинают перестраивать в корне

Наконец-то реальная стоимость денег стала положительной, выше инфляции

700 млрд руб. уже составляют обязательные пенсионные накопления

Если вся накопительная система радикально меняется, сложно сказать, как люди отреагируют



ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА

Официальный сайт Государственной Думы (duma.gov.ru), Москва, 13 мая 2013 19:00:00

ОТНОШЕНИЯ РОССИИ И СТРАН ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ СТАЛИ ТЕМОЙ ПАРЛАМЕНТСКИХ СЛУШАНИЙ В ГОСДУМЕ

Комитет по международным делам провел парламентские слушания на тему: "Приоритетные направления развития отношений России с государствами Латинской Америки и Карибского бассейна".

В слушаниях приняли участие депутаты, представители министерств и ведомств, госкорпораций, дипломаты.

Генеральный директор Российского агентства по страхованию экспортных кредитов и инвестиций Петр Фрадков сообщил, что лимит, который агентство может предоставить для страхования поставок или кредитов в страны Латинской Америки, составляет 54 млрд. рублей. "В нашем портфеле около 10-15 сделок на общую сумму около 700 млн. долларов, которые мы подробно рассматриваем", - сказал он.

По итогам обсуждения Федеральному Собранию предложено обсудить возможность проведения межпарламентского форума на тему: "Совершенствование законодательной базы развития российско-латиноамериканских отношений в XXI веке".

Министерству финансов рекомендовано изучить возможности совершенствования механизмов кредитования поставок отечественной продукции на рынки государств Латинской Америки и Карибского бассейна, Министерству образования и науки - проработать вопросы о взаимном признании дипломов о высшем образовании и о компенсации расходов на проезд и медстраховку для студентов из Латинской Америки, приезжающих учиться в Россию.

Кроме того, сформулированы рекомендации Министерству иностранных дел, Министерству промышленности и торговли, Министерству культуры и Общественной палате.

<http://www.duma.gov.ru/news/273/317911/>

РОССИЯ-РЖД-СТРАХОВАНИЕ-2

13.05.2013 18:27:01 MSK

СОГАЗ ЗАСТРАХОВАЛ ПОСТРАДАВШЕЕ В БЕЛОЙ КАЛИТВЕ ИМУЩЕСТВО РЖД, ГОТОВИТСЯ ВОЗМЕСТИТЬ ДЕСЯТКИ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

(новая редакция 4-5-го абзацев, добавлены 9-12-й абзацы)

Москва. 13 мая. ИНТЕРФАКС-АФИ - Компания "СОГАЗ" (РТС: SOGP) застраховала имущество ОАО "РЖД" (РТС: RZHD), пострадавшее при взрыве на станции Белая Калитва (Ростовская область), оценка ущерба уже оценивается в десятки миллионов рублей, сообщили агентству "Интерфакс-АФИ" в пресс-службе "СОГАЗа".

"В результате аварии пострадало застрахованное в "СОГАЗе" верхнее строение пути (рельсы, шпалы, стрелочные переводы) протяженностью 300 метров. Размер убытка может составить, по предварительной оценке, несколько десятков миллионов рублей. Специалисты "СОГАЗа" находятся в постоянном контакте со страхователем - ОАО "РЖД", - сказал представитель компании.

По его словам, "пострадавшие вагоны (в общей сложности 51 вагон) принадлежат разным владельцам. Их список, а также размер ущерба сейчас уточняется. Часть вагонов была застрахована в "СОГАЗе", их собственникам будет выплачено страховое возмещение".

Источник, знакомый с ситуацией, сообщил агентству "Интерфакс-АФИ", что "по предварительным данным, сумма ущерба предприятия превышает 70 млн рублей".

Он отметил, что "подвижной состав в результате реформы РЖД принадлежит целому ряду компаний". "Относительно половины пострадавших в происшествии вагонов приходится констатировать тотальную гибель", - сказал собеседник агентства.

"Нам известно, что значительная часть вагонов, пострадавших в ходе аварии, принадлежит компании "ВЭБ-лизинг". В числе аварийных вагонов оказались принадлежавшие зарубежным владельцам, например, из Казахстана и Молдавии", - отметил он.

Отвечая на вопрос о том, страховались ли перевозимые грузы, эксперт добавил, что "это вообще другая история, пока информации, кому принадлежали грузы и страховались ли они, нет".

По его словам, "пострадавший участок пути не является опасным производственным объектом, поэтому произошедшее событие не подпадает под действие закона об обязательном страховании ответственности владельцев опасных объектов. РЖД имеет опасные производственные объекты, страхует свою ответственность перед третьими лицами, но в основном речь идет об объектах стационарных".

Как пояснил агентству "Интерфакс-АФИ" президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрей Юрьев, "случай в Ростовской области не подпадает под определение аварии на опасном объекте, так как участок железной дороги, где произошла авария, является общедоступным и не входит в состав опасного объекта, так как расположен вне его границ".

Он напомнил об инициативе Минтранса РФ, предлагавшего ввести страхование ответственности перевозчиков опасных грузов на железной дороге. "Произошедшая в Ростовской области авария

наглядно показывает необходимость создания комплекса мер для защиты интересов граждан, живущих или находящихся вблизи потенциальных источников опасности, в том числе во время их транспортировки. Во всем мире страхование является основным способом такой защиты", - сказал А.Юрьев.

"В то же время важно, чтобы применялся комплексный подход. Так, например, в случаях ДТП с бензовозом, если такая авария происходит на дорогах общего пользования, она не квалифицируется как авария, подпадающая под действие закона об ОПО. Если авария происходит на участке транспортирования внутри опасного объекта - подпадает", - привел пример президент НССО.

Поэтому, по его мнению, важно, чтобы "все опасные перевозки, а не только, перевозки на железнодорожном транспорте (как предлагал Минтранс), покрывались страховой защитой по аналогии с системой, действующей на опасных объектах".

Как сообщалось ранее, 9 мая при заходе на станцию Белая Калитва произошло возгорание локомотива (тепловоза) грузового поезда, взрыв, сход вагонов с распространением огня по составу. При взрыве часть цистерны отбросило, разрушив стену жилого дома на уровне 6-го этажа. Значительные повреждения получили две квартиры. Эвакуировано 2 тыс. 700 человек.

"В настоящее время разрабатывается специальный законопроект об обязательном страховании ответственности при перевозке опасных грузов", - отметила главный аналитик "Интерфакс-ЦЭА" Анжела Долгополова. Однако пока, по ее мнению, "проект документа очень сырой, его неспешно обсуждает экспертное сообщество".

За медицинской помощью после взрыва вагонов на железнодорожной станции Белая Калитва обратились 29 человек, 15 из них госпитализированы, сообщили агентству "Интерфакс-Юг" в Главном управлении МЧС РФ по Ростовской области.

По данным собеседника агентства, в результате разгерметизации одной из опрокинувшихся цистерн произошла утечка метилхлорида. ПДК вредных веществ в воздухе в районе аварии - в пределах нормы.

В ликвидации последствий ЧС задействовано более 600 человек и более 100 единиц техники, включая три пожарных и четыре восстановительных поезда.

В результате происшествия повреждено 53 вагона, из которых 12 сгорели полностью.

Поезд состоял из 69 вагонов с разным грузом: лес, сталь, цветной металл, прокат, металлолом. Кроме того, по данным СК, в составе были цистерны с химическими веществами. Поезд также перевозил бензин, пропан, мазут, подсолнечное масло.

Служба финансово-экономической информации

Bankir.ru, Москва, 13 мая 2013 10:08:00

МСП БАНК ВЫДЕЛЯЕТ 150 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ПРИЧАЛОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

МСП Банк (группа Внешэкономбанка) выделяет 150 млн рублей компании ООО "Морской рыбный порт" на финансирование проекта по реконструкции причалов в Санкт-Петербурге.

Поддержка оказана на условиях продукта "Лизинг-Прогресс МСП" сроком до 7 лет, среднегодовое удорожание предметов лизинга для предприятия не превысит 13,5%.

Средства будут предоставлены предприятию через партнера Программы финансовой поддержки МСП - ЗАО "Городская Инновационно-лизинговая компания" (г. Санкт-Петербург). В рамках проекта планируется проведение реконструкции и модернизации городских причалов, приведение их в соответствие с мировыми стандартами рынка стивидорных услуг и транспортных перевозок. Проект предполагает также создание мощностей для обеспечения работы контейнерного терминала стивидорной компании.

Ресурсы МСП Банка направят на приобретение двух универсальных порталных перегрузочных кранов. Технические характеристики нового оборудования позволят осуществлять транспортировку сухогрузных и рефрижераторных грузов контейнерами, а также обеспечить выход на обработку судов с грузоподъемностью до 60 тонн. Собственные средства предприятия обеспечат покрытие затрат по проведению ремонтных работ и укреплению причальной стенки.

По данным Аналитического центра МСП Банка, на сегодня в Санкт-Петербурге финансовая поддержка была оказана 623 предприятиям малого и среднего бизнеса, общий объем задолженности по действующим договорам превысил 3,1 млрд рублей. За всю историю реализации Программы в регионе поддержано 1 345 субъектов МСП, объем доведенных до конечных заемщиков средств превысил 15,1 млрд рублей. В настоящее время в Санкт-Петербурге поддержку малому и среднему бизнесу по Программе МСП Банка оказывают 58 банков и организаций инфраструктуры.

Источник: ОАО "МСП Банк"

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ



Slon.ru, Москва, 13 мая 2013 9:14:00

БУДЕТ ЛИ СОЗДАНО РОСФИНАГЕНТСТВО - ЭКОНОМИКА

Пятилетняя история с созданием Росфинагентства (РФА), специализированной организации по управлению накопленными государством деньгами, казалось бы, вот-вот завершится. В январе Госдума приняла в первом чтении соответствующий законопроект, и, несмотря на жесткую критику депутатов, Минфин четко дал понять, что намерен идти до конца. "С ролью профессионального управляющего нам не справиться", - обосновывал появление РФА замминистра финансов Сергей Сторчак.

Сейчас очевидно, что законопроект, впрочем, как и сама идея РФА в том виде, в котором оно задумывалось, зависли. К середине марта ожидалось поправки ко второму чтению, которые должен был рассмотреть профильный Комитет Госдумы по бюджету и налогам. Но уже май, и никакого продвижения нет. За это время, правда, нижняя палата парламента успела принять законопроект с новыми правилами верстки бюджета, которые позволяют размещать резервные средства в российские ценные бумаги напрямую, без посредника в виде РФА. "Теперь мы можем уже не торопиться с Росфинагентством, а подробно и серьезно обсуждать все вопросы, связанные с его созданием или вернуться к вопросу о целесообразности его создания", - тонко намекнул глава бюджетного комитета Андрей Макаров.

По информации Slon, в Минфине от идеи РФА не отрекаются и будут настаивать на принятии документа во втором чтении, хотя и готовы местами его переписать, например поменять организационно-правовую форму агентства (сейчас предусмотрено, что оно появится в форме ОАО). Но критика со стороны экономистов, а также крупные скандалы с растратой выделенных бюджетом денег - ОАО "Курорты Северного Кавказа", фонду "Сколково", видимо, заставили власти на самом высоком уровне задуматься - а так ли нужна еще одна корпорация, к тому же с такими широкими полномочиями. Как утверждает источник Slon в правительстве, дискуссия вышла на уровень администрации президента, и уже там решат, появится ли агентство и с какими функциями.

Если абстрагироваться от подковерных интриг и риска коррупции и попытаться разобраться, а какая польза будет от Росфинагентства, невольно приходишь к выводу, что практически никакой. Цель по повышению доходности от управления средствами Резервного фонда труднодостижима в нынешних условиях: список ликвидных бумаг ограничен. А если РФА будет вкладывать резервные средства в бумаги перспективных инфраструктурных проектов, то станет по сути еще одним институтом развития.

Увеличение числа таких институтов вовсе не означает, что развития будет на самом деле больше. Создавать конкуренцию действующему, например, ВЭБ, ожидая при этом, что новая структура будет эффективнее отыскивать самокупаемые проекты, не совсем разумно. Лучше повысить качество существующих компаний. А там есть над чем поработать. У институтов развития зачастую нет долгосрочного горизонта планирования, понимания ситуации в экономике, проекты находятся от случая к случаю, а экономический эффект от них не превышает затрат. Где гарантия, что с РФА будет по-другому?

Кудринский Стабилизационный фонд, который был разделен на Резервный фонд и Фонд национального благосостояния, создавался не для того, чтобы на нем зарабатывать. Резервный фонд - по сути копилка на черный день, страховка от падения цен на нефть, ФНБ нужен для

покрытия дефицита Пенсионного фонда. Авторы законопроекта ссылаются на международный опыт работы подобных агентств, которые управляют бюджетными деньгами. Но в том же Сингапуре или Арабских Эмиратах, где действительно есть профессиональные управляющие, бюджет профицитный, они могут себе это позволить. Российский бюджет в ближайшие годы будет исполняться с дефицитом, пенсионная проблема будет давить на ФНБ, так что накопленные деньги пригодятся.

Единственная функция РФА, которая может быть оправдана, это управление госдолгом. Эксперты признают, что Минфин мало внимания уделяет долговой политике: планы заимствований не всегда выполняются, коммуникации с инвесторами недостаточны, а сейчас они особенно важны после прихода иностранцев на рынок ОФЗ. Всем этим действительно могло бы заняться агентство, но как госорган, в составе того же Минфина. Для этого не нужно создавать отдельную коммерческую структуру, назначать туда топ-менеджеров с высокими зарплатами. Ведь можно и не потянуть все это хозяйство. От финансирования одного высокочередового и амбициозного проекта - ОАО "УЭК" - государство уже отказалось, проект провалился с треском. Не получится ли так и с Росфинагентством?

http://slon.ru/economics/rosfinagentstvo_vtoroe_oao_uek_-940042.xhtml



Ведомости.ru, Москва, 14 мая 2013 3:15:00

ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ПРОБКА РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Автор: Маргарита Лютова, Vedomosti.ru

Россия попала в инфраструктурную ловушку. Без решения транспортных проблем потолок роста экономики - всего 3%. Но именно инвестиции в инфраструктуру могут разогнать экономику. Правда, для этого правительство должно не только раскошелиться, но и решиться на структурные реформы

При текущей госполитике проблемы транспортной отрасли не решить, констатировали участники IV Евразийского транспортного форума. В этом уверены 43,6% респондентов. 25,5% участников форума назвали план верным, но невыполнимым, а еще 18% считают, что государство не смогло даже четко сформулировать задачи.

Инфраструктура различных видов транспорта развивается без достаточной координации, признает Минтранс в госпрограмме до 2020 г.: не используются системы интегрированной логистики, отсутствуют распределительные центры, "практически не развиваются" технологии интермодальных перевозок. Государство еще не определилось, куда нужно везти грузы и каким должен быть эффект от перевозок, замечает замдиректора департамента госрегулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития Ярослав Мандрон: межотраслевой баланс по грузовым перевозкам пока разработала только РЖД.

Будущее транспортной отрасли описывают два ключевых документа - утвержденная правительством госпрограмма развития транспорта до 2020 г. и Транспортная стратегия до 2030 г., которая к июлю должна быть обновлена (см. инфографику).

Пробка экономики

3% в год - потолок экономического роста России при существующей инфраструктуре, такой неутешительный диагноз поставил министр экономического развития Андрей Белоусов. Мобильность 80% населения осталась на уровне эпохи гужевого транспорта - за год житель страны проезжает всего 2500 км, констатирует директор Института экономики транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин. Остальные 20% намного мобильнее, благодаря чему средний показатель по стране - 6900 км в год, но и это почти вдвое меньше, чем в ЕС: 13 000 км (данные Минтранса и Евростата). Потери от транспортных происшествий достигают астрономической величины в 8% ВВП в год. А доля транспортных издержек в цене отечественных товаров - 15-20% против 7-8% в развитых странах. Особенно сильно транспортные барьеры сказываются на стоимости инвестиционных товаров, например стройматериалов, указывают эксперты Центра стратегических разработок в докладе "Оценка крупных инфраструктурных проектов" (ЦСР, подготовлен совместно с рядом научных организаций, включая Институт Гайдара, Российскую экономическую школу, Институт проблем естественных монополий и проч.).

Проблемы есть у всех видов транспорта, признает замминистра транспорта Олег Белозеров. Качество 60% автодорог не соответствует нормативам, 92% трасс имеют лишь по одной полосе в каждую сторону, треть работают в режиме перегрузки - за 10 лет уровень автомобилизации вырос на 60%, а протяженность дорог с твердым покрытием - на 23%.

Средняя скорость грузовых перевозок по железной дороге стремительно падает - в 2011 г. на 10% до 10,3 км/ч (с учетом стоянок на станциях). Это в 6 раз ниже, чем в Китае. А объем перевозок по железной дороге растет медленнее экономики (см. график на стр. 13).

Железнодорожная сеть развита неравномерно: плотность путей в регионах различается от 0,5 км до 577 км на 10 000 кв. км. Хотя по протяженности железнодорожной сети Россия уступает только США и Китаю, но 7%, или 6200 км, железных дорог - "бутылочные горла", а к 2020 г. их может быть уже 18 000 км, или 20%, предупреждает РЖД.

Давление на железнодорожную сеть будет только расти, особенно на Дальнем Востоке, указывает Morgan Stanley: в этих регионах в 2013-2020 гг. запланирован запуск масштабных сырьевых и металлургических проектов - например, добыча коксующегося угля на месторождениях Эльга и Межегей, Тайшетский алюминиевый завод. К 2015 г. количество грузов, которые вывозятся из Восточной Сибири через дальневосточные порты, вырастет на 21% по сравнению с 2011 г.

Контейнерные терминалы в портах сейчас загружены примерно на 75% от их операционной мощности, рассказывал председатель совета директоров Global Ports Никита Мишин. Отрасль готова к потенциальному росту грузопотока, но есть сдерживающие факторы, рассуждал он во время транспортного форума: "Любой порт - это железная дорога, автомобильная дорога, энергетика, гидротехника".

Цена узких мест

Расшивка узких мест позволит оживить экономику, уверен президент ЦСР Михаил Дмитриев. Сами по себе инвестиции в транспорт по мультипликатору для экономики незначительно отличаются от инвестиций в другие отрасли, говорит он. Зато недостаток пропускной способности наносит наибольший ущерб инвестиционной активности, объясняет он: "Недоинвестирование в транспорт приводит к недоинвестированию в другие отрасли".

В докладе ЦСР дана оценка узких мест на железнодорожных линиях для экономики. Например, разброс цен в регионах увеличивается на 2,5-13%. В регионе, в котором из-за узких мест на железных дорогах цены выше, инвестиции будут на 1,1-7,5% ниже, чем в регионе с достаточно развитой транспортной инфраструктурой.

Если не устранять узкие места на железных дорогах, то к 2020 г. может быть не вывезено свыше 196 млн т грузов при общем объеме перевозок в 1,2 млрд т в 2011 г., рассчитали в ЦСР. Из-за этого не удастся удовлетворить до 13% потенциального спроса на услуги перевозчиков. Не поступившие в отрасль инвестиции и неперебазированные грузы ограничат рост экономики: ВВП в 2012-2020 гг. недосчитается до 6,5 трлн руб., а бюджет - до 1,5 трлн.

Чтобы расширить узкие места, нужны инвестиции примерно в 1-1,1 трлн руб., подсчитали в ЦСР. Если 50% от этой суммы даст бюджет, то инвестиции будут в 3,5-4 раза ниже потерь ВВП из-за отказов в погрузке.

Деньги на ускорение

Объемы и темпы роста инвестиций в транспорт "не такие большие, как хотелось бы", сетовал Белозеров. Для ускоренного развития транспорта нужно вкладывать по 4-4,5% ВВП в год, призывает Минтранс. План на ближайшие три года вдвое скромнее: по расчетам Высшей школы экономики, расходы федерального бюджета на транспорт и дорожное хозяйство сократятся с 2,4% ВВП в 2013 г. до 2% ВВП в 2015 г.

Минтранс рассчитывает потратить в 2013-2020 гг. 7,3 трлн руб. бюджетных средств (и еще 5,1 трлн привлечь у частных инвесторов, данные из госпрограммы). Во время утверждения программы одним из спорных вопросов были расходы на железные дороги: Минфин предлагал урезать смету модернизации БАМа и Транссиба. Но уже в апреле решение нашлось: за пять лет РЖД дополнительно получит 260 млрд руб. в уставный капитал на развитие БАМа и Транссиба. Основным источником станут доходы от управления средствами ФНБ.

Кроме того, по словам Белоусова, в июне РЖД должна выпустить первый транш инфраструктурных облигаций (лимит - 100 млрд руб.): первые проекты будут профинансированы из средств Пенсионного фонда, затем, если будет поручение, - из ФНБ через ВЭБ. Тратить дополнительные нефтегазовые доходы на инфраструктурные проекты можно и без нарушения бюджетного правила, уверен он, например размещая в ВЭБе дополнительно 200-400 млрд руб. из ФНБ уже с этого года. По мнению министра, ждать нельзя: "окно возможностей [для реформ] составляет три, четыре, максимум пять лет", иначе Россию ждет стагнация.

В период замедления экономического роста государство ищет способ разогнать инвестиции, замечает главный экономист BNP Paribas Юлия Цепляева, а инвестиции в инфраструктуру - один из наиболее быстрых способов ускорить рост. "Активизировавшиеся разговоры об инфраструктуре - не для красного словца", - считает она: правительство действительно будет пытаться изыскать средства из всех возможных источников. Но если в экономике наметится оживление или, напротив, не удастся избежать внешних шоков, расходы на инфраструктуру пострадают первыми, предупреждает Цепляева: "В отличие от пенсий срезать их очень просто".

А вот бывший министр финансов Алексей Кудрин против ускоренного финансирования инфраструктуры: экономика не успеет переварить эти инвестиции, которые больше ускорят инфляцию и отток капитала, нежели рост производства. "Правительство обсуждает: давайте еще 500 млрд руб. дадим быстро на проекты. Я вас уверяю, что это будут самые плохие проекты,

потому что их будут шлепать и лепить быстро а они не готовы, над ними не работали", - говорил он в эфире радио "Серебряный дождь".

Помочь РЖД

В условиях ограниченных возможностей государство будет в значительной степени замещать бюджетное финансирование повышением тарифов, писали аналитики Morgan Stanley в обзоре "Российская инфраструктура: набирая обороты": до 2015 г. тарифы, по всей видимости, продолжают расти, опережая инфляцию.

Минэкономразвития готово довольно жестко ограничивать рост тарифов на газ и на транспортировку электроэнергии, но не для железной дороги. "Что касается РЖД, то здесь мы пока особых возможностей снижения динамики тарифов не видим, но еще будем смотреть", - говорил Белоусов в конце апреля.

За счет собственных средств и заимствований РЖД сможет привлечь 3,1 трлн руб. для выполнения консервативного сценария инвестпрограммы (4,4 трлн руб. до 2020 г.), даже с учетом обещанных 260 млрд не хватает около 1 трлн руб., говорил на транспортном форуме старший вице-президент по экономике и финансам РЖД Вадим Михайлов.

Главное - определиться с долгосрочной тарифной политикой, чтобы у бизнеса была понятная и прозрачная формула, считает Мандрон: "максимальный тариф, который можно дать железной дороге, чтобы экономика его переварила", - индексация на инфляцию плюс 2 п. п. как минимум на ближайшие пять лет (в 2012 г. тарифы РЖД на грузоперевозки индексировались на 6%, в 2013 г. рост составит 5,5%, пока план на 2014 г. - 5% и 5,5% на 2015 г.). А там, где государство продолжит поддерживать РЖД, ставка должна быть ниже, настаивает Мандрон. По его словам, такой рост тарифов позволит государству не вкладывать дополнительно в РЖД, а монополии предстоит при необходимости активнее занимать на рынке.

По инвестпрограмме РЖД ее долг увеличится к концу 2015 г. с 335,3 млрд руб. до 820 млрд, отношение долга к EBITDA - с 1,53 до 2,5. Это максимально возможный уровень, говорил президент РЖД Владимир Якунин. Какой именно будет инвестиционная составляющая, еще предстоит обсудить, спорил Михайлов с Мандроном: обсуждался и рост тарифов на инфляцию плюс 3 п. п.

У формулы "инфляция плюс" есть недостатки, отмечает заместитель гендиректора СУЭК Денис Илатовский: если инфляция будет низкой, РЖД не хватит средств на финансирование проектов. Лучше заранее зафиксировать ставки и возможное отклонение от них на каждый год, предлагает Илатовский. Целевой уровень предпочтительнее, согласен Михайлов: если прогноз инфляции не оправдается, получается, в конце года придется пересчитывать. "[В Казахстане] дошли до абсурда: если не освоил деньги, которые дали, они должны возвращаться государству", - говорит Михайлов.

У железных дорог есть еще один ресурс финансирования - приватизация. К этому варианту подталкивают Минэкономразвития и Минфин. План приватизации РЖД предусматривает сокращение госдоли до 75,1% через частное и публичное размещение акций в 2014-2016 гг. Для начала нужно определить степень и масштабы возможного частного участия в развитии инфраструктуры, настаивает Якунин: "Нет никаких доказательств эффективности полной либерализации железнодорожной отрасли". Хрестоматийный пример - британские железные дороги, конкурентоспособность которых резко упала по сравнению с итальянскими и немецкими, напомнил Якунин.

Монополии нужно повышать эффективность расходования средств и управления своей деятельностью, но стимулов у РЖД нет, констатирует партнер ФБК Игорь Николаев.

РЖД намерена привлечь инвесторов и на основе ГЧП - частные инвестиции впервые заложены в генсхеме развития отрасли железнодорожных перевозок. Монополия рассчитывает получить 156,2-405,9 млрд руб. частных денег в 2013-2020 гг. Вернуть инвестиции частники смогут за счет скидок по тарифам на перевозку грузов по построенному участку. Правда, для того чтобы такие соглашения заработали, нужны поправки в законодательство - пока они лежат в Думе.

Ставка на частного

Побороться за частные инвестиции предстоит не только РЖД. Сейчас доля негосударственных инвестиций в финансировании транспортной системы - 35%, говорит младший партнер McKinsey Яков Сергиенко. Это довольно высокий показатель - существенно выше средних по миру 10-15%, но достигается он благодаря тратам государственной же РЖД, отмечает он, без них - около 15%. Согласно госпрограмме, до 2020 г. в транспортную отрасль предстоит привлечь 5,1 трлн руб. из внебюджетных источников. Частные инвестиции пойдут лишь в те сегменты, где есть платежеспособный спрос, признает Минтранс: например, в оживленные участки скоростных

дорог или аэропорты. Так, все проекты строительства аэропортов или взлетно-посадочных полос, которые содержатся в транспортной стратегии, предполагается выполнить на основе ГЧП. Государство готово совместно с частниками развивать и порты - например, Усть-Лугу, Сабетту. Портовая отрасль сейчас избалована частным капиталом, говорил на форуме Мишин, и, как правило, инвесторы и государство действуют в тесном партнерстве.

Наибольшее число проектов в форме ГЧП запланировано для автодорог (в стратегии их 20). Законодательство уже позволяет заключать с частниками контракты на строительство и обслуживание не только платных трасс - объект может быть бесплатным для пользователей, а инвестиции государство будет возмещать за счет регулярных эксплуатационных платежей.

Крайне важна жесткая процедура отбора проектов, указывает Сергиенко. "Стратегия изобилует перспективными проектами Почему мы лепим бесконечное множество портов и портиков?" - удивляется советник гендиректора по стивидорной деятельности "Управление транспортными активами" Валентин Варваренко. Нужно не только тщательно отбирать проекты, но и следить за их реализацией, а также искать наиболее оптимальные способы использования готовых объектов, указывает Сергиенко: тогда можно сэкономить 40% инвестиций.

Пока на рынке мало хорошо проработанных проектов, констатирует замруководителя департамента инфраструктурного капитала и проектного финансирования "ВТБ капитала" Андрей Киселев: с таким количеством проектов пока не стоит проблема нехватки денежных ресурсов. Если сравнивать Россию, например, с Индией, отставание существенное, признает руководитель Центра развития ГЧП при Минтрансе Илья Гудков, но ситуация меняется. Улучшить условия для инвесторов должен и законопроект о ГЧП, надеется директор департамента инвестиционной политики и развития частно-государственного партнерства Минэкономразвития Игорь Коваль. Нужно разработать стандартизированный подход к проектам, определить их приемлемые параметры, методы оценки эффективности и госконтроля, подчеркивает начальник отдела развития частно-государственного партнерства Минэкономразвития Мария Ярмальчук.

Проблемы законодательства далеко не главный фактор, который сдерживает развитие проектов ГЧП, замечает глава практики ГЧП в России Freshfields Bruckhaus Deringer Федор Теселкин. Коммерческие банки не готовы предоставлять средства на 30 лет, указывает управляющий директор департамента проектного и структурного финансирования Газпромбанка Павел Бруссер. Если проект на основе концессии, то у банка даже нет ничего в залоге, напоминает он: "Автомобильную дорогу вы не унесете и не продадите на рынке".

"Частное финансирование в инфраструктурных проектах - это некое лукавство, за него все равно в том или ином виде платит общество", - замечает партнер Ernst & Young Александр Ерофеев: стоимость заемных средств для региона в любом случае ниже, для некоторых проектов частное финансирование и вовсе неприменимо.

Опыт применения механизмов ГЧП в развивающихся экономиках показывает, что из-за низкого качества развития институтов такие проекты не способны оказать существенное положительное влияние на развитие инфраструктуры и экономический рост в целом, указывает профессор Болонского университета Массимо Перкоко: проекты дорожают, контракты пересматриваются или досрочно расторгаются, что лишь приводит к дополнительным затратам государства.

БИЗНЕС

Объединенный сервер агентств недвижимости (osap.ru), Москва, 13 мая 2013 17:57:00

НА "НОВИНСКИЙ ПАССАЖ" НА САДОВОМ КОЛЬЦЕ НАШЛИСЬ ПОКУПАТЕЛИ

Автор: CRE

Но их отпугивает высокая стоимость объекта.

Торгово-офисный комплекс "Новинский пассаж" на Садовом кольце, принадлежащий структурам ВЭБа, интересуется Юрия и Алексея Хотиных, O1 Properties Бориса Минца, Lenhart Global, действующую в интересах братьев Бориса и Аркадия Ротенбергов, и Сайта Гуцериева, сообщает газета "Коммерсантъ".

Впрочем потенциальные покупатели не торопятся, считая цену завышенной. Отметим, что ВЭБ пытается продать "Новинский пассаж" уже второй год.

Издание отмечает, что у всех потенциальных претендентов на покупку "Новинского пассажа" уже есть солидный портфель коммерческой недвижимости. Один из претендентов на "Новинский пассаж" сообщил газете, что в 2011 г. рассматривал покупку актива, но тогда цена показалась завышенной. Сейчас по-прежнему дорого. Источник газеты, знакомый с ходом переговоров, замечает, что собственники обсуждают продажу "Новинского" пассажа по цене \$420 млн.

Эксперты рынка отмечают, что "Новинский пассаж" удобно расположен - на Садовом кольце, недалеко от станции метро "Баррикадная", но цена на объект завышена. "420 млн. долларов, на наш взгляд, кажутся завышенной ценой. На высокоуровневой оценке более адекватной видится стоимость процентов на 20 ниже, т.е. в районе 330 млн. долларов, - говорит Валентин Гаврилов, директор отдела исследований рынка CBRE.- Однако здесь многое зависит от длительности и условий текущих договоров аренды как офисных, так и торговых площадей. Данные факторы могут существенно влиять на цену объекта, в том числе в сторону ее повышения". "Сроки окупаемости составит порядка 10 лет, но это - высокоуровневая оценка. Если новый собственник решит проводить ре-концепцию, то срок окупаемости может возрасти. Владельцем скорее всего станет тот, кто в большей степени будет готов пожертвовать доходностью ради хорошего расположения объекта. Не могу выделить какого-либо явного фаворита", - добавляет эксперт.

Как отмечает Денис Трущенко, управляющий партнер компании Bluestone Group: ""Новинский Пассаж" является знаковым объектом с точки зрения высокой классности здания - премиум сегмент, центральная локация, Садовое кольцо. Более того до 2008 года объект являлся крайне интересным по доходной части в плане рентного потока от сдаваемых торговых и офисных помещений. После финансового кризиса уровень арендных ставок был скорректирован в меньшую сторону глобально по рынку и, в частности, по данному объекту. Исходя из этого, можно утверждать, что запрашиваемая цена несколько завышена (на 15-20%). Однако, "Новинский Пассаж" остается и будет оставаться привлекательным еще долгий период времени. Подобные проекты - это всегда штучный товар".

Известия # Москва, Москва, 14 мая 2013

ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ ПРОСИТ ЕЩЕ 700 МЛН РУБЛЕЙ

Автор: Анна Ахмадиева

В противном случае развить проект до конкурентоспособного уровня не удастся, уверяет руководство телеканала

Гендиректор Общественного телевидения России (ОТР) Анатолий Лысенко обратился в Федеральное агентство по печати и массовым коммуникациям (Роспечать) с просьбой выделить каналу дополнительные субсидии.

Руководство ОТР хочет дополнительно получить 700 млн рублей. Об этом "Известиям" рассказал источник в ведомстве.

- Из 1,5 млрд рублей, которые были выделены Общественному телевидению на 2013 год, 700 млн рублей канал потратил на создание собственного производственно технологического комплекса с аппаратными, монтажными, студиями, хотя изначально планировалось, что новому каналу будет передана база телеканала "Звезда" и на ее создание не придется тратить средства господдержки, - уточнил чиновник "Роспечати".

Теперь же, по мнению руководства канала ОТР, из-за бреши в бюджете концепция суточного вещания канала (12-часовые блоки с двухкратными повторами), отсутствие коммерческой рекламы и недостаточные объемы бюджетного финансирования не позволят в 2014 году развить проект до конкурентоспособного уровня.

По сведениям "Известий", на стороне ОТР выступило и Минкомсвязи, которое поддержало не только просьбу Общественного телевидения России о выделении дополнительных средств, но и сочло, что ежегодные субсидии от государства ОТР нужно увеличить до 2,5 млрд рублей в год. Будут ли выделены дополнительные средства для телеканала, пока неизвестно. Обоснованные пояснения - почему требуется увеличить бюджет проекта - должны быть представлены в Минфине в ближайшее время.

Руководство Общественного телевидения отказалось от комментариев по данной теме, однако ранее гендиректор канала Анатолий Лысенко пояснял "Известиям", почему финансирование ОТР признано недостаточным.

- Когда закладывалась эта цифра (1,5 млрд рублей ежегодно. - "Известия"), сумма складывалась из бюджетного финансирования канала "Звезда". Но у канала "Звезда" бюджет состоял из этих денег, денег рекламных, которые он имел (там была целевая реклама Министерства обороны и коммерческая реклама), плюс услуги Министерства обороны. Более того, к этому моменту канал имел технику, библиотеку и архивы. Когда создавались мы, у нас не было ни техники, ни архивов, ни рекламы, которую мы не имеем права показать. Таким образом, сумма, которая была достаточной для "Звезды", в нашем случае оказалась недостаточной, - говорил Лысенко.

Председатель технологического комитета Национальной ассоциации телерадиовещателей Константин Кочуашвили говорит, что 700 млн рублей для производственно технологического комплекса телеканала высокой четкости - скромная сумма. А руководитель службы сетевого вещания газеты "Вечерняя Москва" Игорь Настенко сравнивает затраты на создание ОТР с затратами на запуск других каналов.

- Для создания канала "Дождь" на стартапе было потрачено \$7,5 млн, на телевидение КП, также на стартапе, - \$1 млн, а на "Вечерку-ТВ" - \$100 тыс. Поэтому можно сказать, что на сегодняшний день \$23 млн - это очень много. Однако с точки зрения структуры эфирного ТВ - это небольшая сумма. Но я не думаю, что ОТР будет заниматься перекачкой сигнала по спутнику, когда существует столько новых современных технологий - всю используют скайп, интернет как способ доставки сигнала до потребителя. Так что можно быть поскромнее, - считает Настенко.

Начало вещания Общественного телевидения назначено на 19 мая 2013 года. Бюджет канала состоит из ежегодных субсидий в размере 1,5 млрд рублей, выделяемых государством, а также из доходов от размещения социальной рекламы и спонсорской поддержки со стороны органов

федеральной власти. По информации "Известий", эта часть бюджета принесет в 2013 году ОTR 900 млрд рублей, в 2014-м - 2,3 млрд.

Эксперт # Юг, Ростов-на-Дону, 13 мая 2013

КТО ЗАПЛАТИТ ЗА ЗАДЕРЖКУ?

Порт Сочи Имеретинский" (ПСИ), входящий в группу "Базовый Элемент", направил в Арбитражный суд Москвы иск к Внешэкономбанку о реструктуризации кредита, выданного на строительство грузового района морского порта Сочи. Согласно официальному сообщению группы, иск подан на основании п. 1 ст. 451 ГК РФ; в соответствии с ним существенное изменение обстоятельств, из которых исходили стороны при заключении соглашения, является основанием для его изменения или расторжения. Компания привлекла 3,8 млрд рублей в ВЭБе весной 2009 года. Порт нужен для круглогодичного снабжения материалами строящихся олимпийских объектов. Предполагалось, что кредит будет гаситься за счет операционной деятельности порта. Проектная мощность порта составляет 5 млн тонн в год, "Олимпстрой" и транспортная дирекция Олимпийских игр планировали поставить через него в 2010-2013 годах более 14 млн тонн грузов, но в итоге вышло лишь чуть более 3 млн тонн. Однако из-за увеличения доли поставок грузов с использованием наземного транспорта структура перевозок грузов не соответствовала запланированной. К тому же порт не имел права переваливать грузы не для олимпийской стройки. "Действия ГК "Олимпстрой" привели к тому, что поток денежных средств от операционной деятельности Порта Сочи Имеретинский за период его эксплуатации оказался намного ниже запланированного, и порт не получает достаточных доходов для погашения кредита, - говорится в пресс-релизе "Базэла". - Порт Сочи Имеретинский не раз обращался в ВЭБ с просьбой о реструктуризации кредита, однако эти просьбы были оставлены без ответа".

Существует вероятность того, что ВЭБ взыщет долг по кредиту "Базэла" с "Олимпстроя", который является поручителем по строящимся олимпийским объектам. Для этого необходимо решение наблюдательного совета ВЭБа. При этом в конце апреля ПСИ уже направил иск на 4 млрд рублей в Арбитражный суд Краснодарского края, в котором потребовал от ГК "Олимпстрой" возмещения убытков, возникших из-за недостаточного грузопотока при коммерческой эксплуатации объекта. По заявлениям ПСИ, проект по созданию грузового порта изначально был невыгодным для компании. На месте порта планировали создать яхтенную марину, перепрофилирование в которую будет возможно только после окончания Олимпиады.



Компания, Москва, 13 мая 2013

ОРДЕНОНОСЕЦ

Автор: ОЛЬГА КОЛТУНОВА

Утка для Путина

"Евродон" экспериментирует с домашней птицей

Зачем крупнейший производитель индейки решил выращивать уток

Первый в России "утковод", он же крупнейший в стране производитель индейки, совладелец и глава ГК "Евродон" Вадим Ванеев начинает кипятииться, когда его спрашивают, как он умудрился с нуля создать большой сельскохозяйственный холдинг и не понадобились ли для этого связи на высоком уровне. "Я вот с вами тут сижу! - довольно резко замечает он. - А у нас как ведут бизнес? Уезжают в Лондон и оттуда командуют! А я здесь работаю и никуда не уезжаю". Встреча Ванеева с корреспондентом "Ко" проходила в одиннадцать вечера, после футбольного матча. Про Вадима Шалвовича говорят, что футбол он очень любит и ни одного матча любимой команды не пропускает.

Полезное землячество Сельскохозяйственного образования у Ванеева нет. И бизнес его стартовал с того, что, будучи студентом Новочеркасского политехнического института, он клал кирпичи и строил собственный видеосалон под Ростовом-на-Дону на небольшой кредит Жилсоцбанка. Предприниматель начинал работать с двумя товарищами. Когда стройка завершилась, видеосалоны обложили непомерным налогом, и Ванееву срочно пришлось переквалифицироваться в рестораторы, открыв в здании ресторан. Однако его компаньоны из дела вышли, и при разделе бизнеса Вадим остался в долгах. С долгами он расплатился и умудрился вскоре открыть первый современный супермаркет в городе Шахты Ростовской области, а затем еще и занялся алкогольным бизнесом. Знакомые дали на реализацию коньяк, полученный по бартеру, напиток Ванеев продал, а с продажей алкоголя решил не расставаться, создав дистрибьюторскую фирму "Мишель-Алко". Последняя долго соперничала на местном рынке с "Регатой" (ранее ей принадлежала марка водки "Белая березка"), но, когда у конкурента обозначились проблемы с получением лицензии, стала лидером ростовского алкогольного рынка. Впрочем, об этом бизнесе Вадиму Ванееву рассказывать, похоже, не очень нравится.

Предприниматель просто "помешан" на индейке: например, как-то он сравнил ее мясо с грудным молоком. По его словам, оно так же хорошо усваивается человеческим организмом.

О мясе индейки Ванеев знает все или почти все, именно производство индейки стало его "навязчивой идеей". Создав ресторан, супермаркет и алкогольную компанию, Ванеев побывал в Венгрии. В этой стране любят и часто готовят индейку. "А в России индейки нет!" - осенило бизнесмена.

Но имелась проблема. Чтобы в РФ серьезно заниматься сельским хозяйством, нужно уметь получать кредиты. Кредитов же десять лет назад "под индейку" никто не давал.

"Нам не верили", - вспоминает Вадим Шалвович.

Затруднение он обошел необычным образом.

Ванеев имеет осетинские корни (Южная Осетия), а самый известный его земляк - Валерий Гергиев, руководитель Мариинки. Знакомства Ванеев с Гергиевым не водил, однако был уверен, что земляки должны помогать друг другу, тем более, у обоих оказался общий знакомый. Однако добиться аудиенции у вечно занятой мировой знаменитости было непросто, пришлось даже ездить за музыкантом по России. В итоге встреча состоялась, более того, Гергиев познакомил Вадима Ванеева с главой ВТБ Андреем Костиным, а тот "перепоручил" бизнесмена своим замам. И дело пошло.

Нужная птица "Такое ощущение, что сейчас все копируют наш первый проект на 10 000 тонн", - удивляется Вадим Шалвович. На данный момент в России индейка популярна: недавно было заявлено целых 55 инвестпроектов. В 2004-2005 гг., когда Ванеев разворачивал свой сельхозбизнес, конкурентов почти не имелось. На деньги ВТБ (кредит в 20 млн евро), а также ВЭБа, который стал финансировать проект позже (7 млрд руб.), Ванеев построил комплекс, производящий уже 40 000 тонн мяса в год (35% рынка, по собственным оценкам компании).

Оборот "Евродона" сегодня составляет 4,5 млрд руб.

Строить было непросто, с госкредитами, несмотря на высокую протекцию, случались сбои. "Был период, когда Ванеев никак не мог получить очередной транш и почти обанкротил "Мишель-Алко", деньги из оборота которой изымались и перекидывались на индюшачий проект", - рассказывают в "Евродоне". Недавно ВЭБ кредитовал "Евродон" на 17 млрд руб. И Ванеев обещает построить новые птицекомплексы уже в Саратовской и Воронежской областях на 60 000 тонн индейки в год каждый. По данным ГК "Черкизово", рынок индейки сейчас составляет 130 000 тонн. "Это растущий рынок", - констатирует Александр Костиков, руководитель управления по коммуникациям и связям с инвесторами ГК "Черкизово". Два-три года назад сегмент оценивался всего в 60 000 тонн. Сейчас ГК "Черкизово" реализует собственный проект по производству индейки на 30 000-40 000 тонн. Считается, что красное мясо индейки может частично заменить в мясопереработке дефицитную говядину.

Сегодня Вадима Ванеева увлекает не только индейка, но и утка. Он первым в России решил выращивать эту птицу в промышленных масштабах. В Ростовской области завершается строительство комплекса мощностью 20 000 тонн утиного мяса в год с последующим увеличением до 40 000 тонн.

По данным "Черкизово", весь рынок птицы в России - 4 млн тонн. Утка - это примерно 2% рынка. Точно никто не знает, дело в том, что в основном в РФ утка производится в крестьянских хозяйствах и продается на рынках, а также на сайтах фермерских продуктов. Импорт составляет 5500 тонн - это замороженная целиковая утка, в некоторых торговых точках она появляется лишь под праздник. "В советское время существовали специализированные утиные фермы. Например, две утиные фабрики были в Астрахани. Здесь организовывали для уток "летний лагерь", когда птица могла плавать. Были утиные фабрики и в Липецке, и в Тюмени. Однако в 1990-е спроса на утку не было. Мы не выдержали конкуренции с дешевым импортным куриным мясом. Утиные фабрики закрылись", - рассказывает Зоя Земляная, главный эксперт правового и аналитического обеспечения по рынку птицеводческой продукции Росптицесоюза.

Самый известный завод, действующий в России, - госпредприятие "Благоварский", выращивает утку для того, чтобы продавать утят населению. Мясо в данном случае - это выбракованная утка, то есть та, что уже не способна нестись и идет на забой. Существуют и относительно небольшие фермерские хозяйства, производящие примерно 2000 тонн мяса утки в год. Самые известные крестьянские проекты сосредоточены в Белгороде. Первый - проект компании "БЭЗРК-Белгранкорм" на 1800 тонн, а также проект местных властей "Домашняя птица", стимулирующий разведение мясных пород уток на семейных фермах.

Путин, Зубков, Скрынник, Патрушев "Крестным" своего утиного проекта Ванеев называет бывшего первого вице-премьера правительства Виктора Зубкова. "Сама задумка была еще четыре-пять лет назад, но я увлекся индейкой. А когда Зубков был на нашем комплексе, то спросил, почему мы не производим утку. "Что вам нужно, чтобы вы сделали утку?" - это слова Зубкова. А Дмитрия Патрушева он спросил: "Почему этот парень находится в непрофильном банке?" - рассказывает Вадим Шалвович. И в прошлом году Россельхозбанк, возглавляемый Патрушевым, одобрил для Вадима Ванеева кредит на 5 млрд руб. для производства утиного мяса. Как Ванеев познакомился с Зубковым, он не уточняет, но говорит, что "с ним в хороших отношениях". А с Минсельхозом предприниматель особо не контактировал, "правда, Скрынник здоровалась", уточняет он. "Скрынник в свое время говорила: посмотрите на этого парня, он ко мне приходит и ничего не просит, здоровается и не просит", - подчеркивает Вадим Шалвович.

По его словам, Зубков же "привез" на производство индейки и Владимира Путина. Недавно тот наградил Вадима Ванеева орденом "За заслуги перед Отечеством" II степени. В "Евродоне" уже отстроили специальную вертолетную площадку, дабы с удобством принимать высоких лиц. Ванеев говорит, что, несмотря на известность, особой помощи от местных властей он не получает. С этим связан его интерес к строительству комплексов по производству индейки в Воронежской области, где эксминистр сельского хозяйства Алексей Гордеев, по словам Ванеева, больше внимания уделяет аграрным проектам и помогает с инфраструктурой, то есть способствует строительству дорог и подведению электроэнергии к хозяйствам.

Производством утки занимается новая компания Ванеева "Донстар", собственником которой он является на 100%. Сейчас на предприятие, расположенное в городе Миллерово (Ростовская область), уже завезли первое поголовье уток-родителей. Родительское стадо достигло 43 000 голов. Это те утки, что откладывают яйца, из них в инкубаторе и вылупится утиное стадо, подлежащее забое.

Утки в "Донстаре" совсем не такие, как мы привыкли видеть на водоемах. Это пекинская порода, оперение у нее белое - что у уток, что у селезней. Белоснежный окрас - результат работы генетиков, ведь покупателю в магазине неприятно видеть на коже птицы темные пятна, а они неизбежны, если перья пестрые.

Сейчас Ванеев уже достраивает инкубатор, помещения для утокбройлеров, комбикормовый завод, разделочный цех и пр. Первые утки появятся в рознице уже осенью этого года. Численность коммерческого стада по проекту должна достигнуть 850 000 голов. Планируемый оборот на 2014 г. - 1,5-2 млрд руб., окупить проект предполагается за восемь лет, ожидаемая маржинальность - 15%. Как в реальности пойдет дело, судить пока трудно. Специалистов по выращиванию утки в России мало.

"У утки совсем другой характер, чем у курицы. Бройлер - очень ленивая птица, утка же весьма активна. Причем у каждой партии, которые к нам привозили, свой характер. Одни поспокойнее, другие просто "бешеные". На водопой наши утки ходят по часовой стрелке, эту и прочие особенности поведения нужно учитывать при создании птичника", - рассказывает Татьяна Катуква, исполнительный директор "Донстар". Ранее она работала на "Ставропольском бройлере".

Некоторых сотрудников удалось переманить с "Благоварского".

От самой главной напасти птичников - различных болезней - в "Донстаре" спасаются расположением одного птичника на удалении от другого. Эта утиная ферма ничем не напоминает традиционное производство: в одной части города первый птичник "Донстара", второй - с другой стороны и т.д. Расстояние между ними - несколько километров, а вентиляторы, снабжающие помещения воздухом, несмотря на отдаленность корпусов, развернуты друг от друга. Каждая подъезжающая к корпусу машина прогоняется через ванну с хлоркой: и свои, и чужие шины в "Донстаре" решили не жалеть.

Так предприятие хочет уберечься от эпидемий утиных болезней и необходимости постоянно колоть поголовью антибиотики.

Мясная пекинская утка, которую разводят в компании "Донстар", должна вырасти всего за сорок дней. Селекцией породы занимается поставщик "Донстара", французская фирма "Орвиа". За этот срок птица достигнет веса в 3,5 кг, а ее убойный вес должен составить 2,1 кг. Продаваться она будет как целиком, так и разделанной по цене 200-250 руб. за кг. Планируется производить также мясопродукты из утки. Будет ли это утиная колбаса или что-то другое, в "Донстаре" не раскрывают. По слухам, утка поступит в магазины под брендом "Утолина" (по аналогии с индейкой: марка "Евродона" называется "Индолина").

"Утиное мясо специфическое, утка имеет запах, мясо более жирное, чем у курицы, много костей. Эта птица на любителя, однако рестораны берут ее охотно", - комментирует Зоя Земляная. "Как блюдо утка достаточно известна. Во французской кухне, которая и у нас популярна, часто используют утку. Но сможет ли утка стать так же популярна, как, к примеру, баранина? Все будет зависеть от качества и продвижения продукта на рынке. Например, в Краснодарском крае производят фуа-гра, однако качество пока несравнимо с импортом. В ситуации с уткой - то же самое, важно, чтобы сама утка по качеству была не хуже импортной, иначе рестораны продолжают покупать все-таки импортную птицу. Кроме того, компания-производитель должна понимать, что работа с HoReCa - это не очень просто, нужно обойти каждый ресторан и в каждый прислать утку на пробу", - поясняет Игорь Бухаров, президент Федерации рестораторов и отельеров.

"Активным рекламным продвижением индейки компания не занималась, также будет и на этот раз, - отмечает Александр Еременко, управляющий директор BrandLab. - Потребителей будут постепенно приучать к утке, хотя сделать это сложнее, чем с индейкой, последняя по вкусу ближе к курице. Мясо утки появится на прилавке, и его начнут пробовать. Сначала объемы продаж будут небольшими, а лет через пять российский потребитель уже основательно познакомится с уткой. В данном случае предложение стимулирует спрос. Если бы в рознице появились страусиные яйца по доступной цене, и на них нашелся бы свой потребитель".



Эксперт, Москва, 13 мая 2013

ДРУГОЙ ДОРОГОЙ ЗА ДЕНЬГИ

Автор: Надежда Мерешко

Платный дублер автотрассы Москва - Санкт-Петербург откроется на год раньше запланированного срока. Расценки на проезд будут соответствовать европейскому уровню. На днях государственная компания "Автодор" объявила об изменении сроков ввода в эксплуатацию новой платной дороги М11, соединяющей Москву с Санкт-Петербургом: дорога будет открыта не в 2019 году, как планировалось, а к открытию в России Чемпионата мира по футболу, в 2018-м. Это первый крупный проект строительства платной автомагистрали, дублера федеральной трассы, к реализации которого привлечены частные инвесторы на условиях концессии. Руководство компании назвало и предварительные расценки на разных участках. Самым дорогим будет проезд по Московской области, где средняя стоимость километра пути составит 3,65 рубля, что близко к максимальным европейским расценкам.

Первый концессионер

Платные автотрассы существуют более чем в 30 городах мира. Из более 25 млн км автодорог 150 тыс. км - платные. То есть протяженность коммерческих дорог не превышает 5% всего объема дорожной сети. Тем не менее их эксплуатация позволяет снизить временные затраты на перевозки, увеличить прибыль транспортных организаций, повысить безопасность дорожного движения.

В России развитием сети платных автодорог занимается госкомпания "Автодор", которой к тому же переданы в доверительное управление все федеральные трассы страны. Компания уже апробировала ввод платы за проезд на отдельных участках южной автомагистрали "Дон" и на некоторых других российских дорогах (например, платная дорога вокруг Задонска в Липецкой области).

Альтернативная платная автодорога между Москвой и Санкт-Петербургом - первый крупный проект в этой области. Существующая трасса М10 на нынешний трафик не рассчитана. Нормативная загрузка превышена уже в несколько раз: при пропускной способности в 40 тыс. автомобилей по трассе проходит 130-170 тыс. автомобилей в сутки. С точки зрения развития экономических связей строительство дороги-дублера именно по этому направлению - с большими транзитными потоками и минимальным запасом пропускной способности - сегодня наиболее актуально.

Новая платная автомагистраль длиной 684 км протянется от Московской кольцевой автодороги до автобана вокруг Санкт-Петербурга и будет проходить по Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областям в обход населенных пунктов, в основном параллельно существующей автодороге Москва - Санкт-Петербург (М10). Обе магистрали будут пересекаться друг с другом на пяти наиболее загруженных участках, что дает водителям возможность принимать решение о смене трассы. Расчетная скорость движения по платной трассе составит 150 км в час (категория дороги IА). Количество полос движения на разных отрезках дороги - от четырех до четырнадцати. Общее время в пути - 5,5- 6 часов, в то время как сегодня по трассе М10 оно может достигать 10 часов.

Для строительства вся трасса поделена на восемь отрезков. Несколько участков дороги будет передано в концессию. Пока такой финансовый механизм предусмотрен для строительства первого, стартового, участка дороги, который идет от столицы. Реализует его "Автодор" совместно с Северо-Западной концессионной компанией (СЗКК), половина акций которой принадлежат французской строительной корпорации Vinci, обладающей опытом строительства и эксплуатации платных автодорог, а другая половина - группе российских бизнесменов, имена которых не раскрываются (в СМИ была информация об участии в этом проекте Аркадия Ротенберга, акционера компании "Мостотрест", выступающей подрядчиком в строительстве

первого участка трассы). Подписанное в 2009 году соглашение с СЗКК предусматривает финансирование, строительство и последующую эксплуатацию концессионером части новой автотрассы, с 15-го по 58-й километр от Москвы, на протяжении 31 года.

Этот отрезок дороги будет проходить вдоль Октябрьской железнодорожной магистрали от Бусиновской развязки Московской кольцевой автомобильной дороги до Солнечногорска, через Химкинский лес.

Протесты общественности, связанные с возможным ущербом экологии, приостановили реализацию проекта этого наиболее спорного отрезка маршрута. Но поскольку альтернативы дороге, кроме как через Химкинский лес, не нашлось, с сентября 2011 года строительство возобновлено. Но меры экологической защиты усилены. Вместо каждого вырубленного гектара леса будет высажено пять новых. В целом на ликвидацию экологического ущерба будет направлено 4 млрд рублей.

Сейчас российско-французская компания завершила установку пролетов наиболее крупного 330-метрового моста через канал им. Москвы. В целом, на стартовом участке будет построено пять многоуровневых развязок, пять мостов и 34 путепровода.

Стоимость первого участка дороги - 60 млрд рублей, из которых около 22 млрд рублей выделяет концедент, то есть государство. Кредиторами концессионера выступают Внешэкономбанк и Сбербанк. Сдать участок в эксплуатацию планируется уже к концу следующего года.

Инвесторов планируется найти еще для четырех отрезков дороги. В будущем году предполагается провести конкурс на участок с 534-го по 684-й километр, который пройдет по Новгородской и Ленинградской областям. Оставшаяся часть автотрассы будет в доверительном управлении "Автодора".

Окно в Европу

Дискуссионный пункт проекта - стоимость проезда по новой дороге. По словам министра транспорта России Максима Соколова, средняя стоимость проезда километра пути на первом участке составит 3,65 руб. (за весь участок - 156 руб.). На тех отрезках, которые останутся под управлением "Автодора", в Тверской и Новгородской областях, цена за проезд будет колебаться от 1,70 до 2,60 руб./км. Впрочем, эти цифры не окончательны и будут индексироваться в зависимости от инфляции. Точные цены за проезд для каждого вида транспорта планируется рассчитать к началу следующего года. По приблизительным подсчетам, стоимость всего пути по платной дороге будет обходиться в 600 рублей. В ответ на обвинения в завышенных ценах на проезд в Северо-Западной концессионной компании отмечают, что строится не просто дорога, а новое окно в Европу. Следовательно, и цены должны соответствовать евростандартам.

В развитых странах ставки транспортных пошлин находятся в пределах 0,06- 0,1 евро (то есть 2,4- 4 руб.) за километр. Ведущий эксперт компании "Финам Менеджмент" Дмитрий Баранов говорит, что всегда найдутся водители, которые будут выбирать проезд по наиболее комфортным трассам даже с учетом повышения цен за проезд по ним. В качестве примера он приводит цены на бензин, рост которых не приводит к уменьшению количества автомобилей на автодорогах.

Ожидается, что в сутки по новой трассе будет проходить около 85 тыс. автомобилей. Это значительно больше, чем требуется, чтобы за 20-30 лет окупить затраты на строительство: по оценкам специалистов, для решения о строительстве платной трассы достаточно 20 тыс. автомобилей в сутки (напомним, что сегодня по действующей трассе Москва - Санкт-Петербург проходит 130-170 тыс. автомобилей в сутки).

Главные опасения экспертов вызывает дальнейшая судьба трассы М10. Очевидно, что конкурентные преимущества будут у новой и современной трассы, куда направляются огромные бюджетные и внебюджетные средства. Будет ли существующая трасса поддерживаться, реконструироваться и расширяться с той же активностью, с которой реализуется проект М11, пока неизвестно. Понятно лишь, что чем слабее будет конкурент, тем больше прибыли получит альтернативная платная трасса.

14/05/2013 09:05:00

СРОЧНО ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ EADS В I КВАРТАЛЕ ВЫРОСЛА НА 91%, ДО 241 МЛН ЕВРО

МОСКВА, 14 мая - Прайм. Чистая прибыль европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS в первом квартале составила 241 миллион евро, что на 91% больше аналогичного показателя за 2012 год, говорится в пресс-релизе концерна.

В пересчете на одну обыкновенную акцию чистая прибыль концерна составила 0,29 евро против 0,15 евро годом ранее.

РИА Новости # Единая лента, Москва, 14 мая 2013 0:10:00

АРБИТРАЖ МОСКВЫ РАССМОТРИТ ИСК БОРИСА АБРАМОВИЧА ОБ ОТМЕНЕ ПОРУЧИТЕЛЬСТВА ПЕРЕД ВЭБ

МОСКВА, 14 мая - РАПСИ. Арбитражный суд Москвы во вторник проведет предварительные слушания по иску предпринимателя, бывшего гендиректора авиакомпании "Красноярские авиалинии" Бориса Абрамовича, который требует признать прекращенным его поручительство перед Внешэкономбанком (ВЭБ) по кредиту в 42 миллиона евро.

Иск поступил в суд 3 апреля. Одновременно Абрамович попросил суд принять обеспечительные меры в виде запрета ответчику совершать действия, направленные на взыскание с истца или иных лиц задолженности по договорам кредита и поручительства. Судья Дмитрий Котельников это ходатайство отклонил.

ВЭБ в 2007 году выделил около 40 миллионов евро принадлежавшему истцу консорциуму AirBridge Zrt под поручительство Абрамовича.

Тем самым банк профинансировал участие российского инвестора в покупке венгерской авиакомпании Malev.

В 2011 году Мещанский райсуд Москвы по иску ВЭБа взыскал с Абрамовича 42 миллиона евро. В суде банк заявил, что сумму займа не вернул ему ни заемщик AirBridge Zrt, ни поручитель. По словам ответчика, кредит был использован компанией AirBridge Zrt строго по назначению - на увеличение уставного капитала авиакомпании Malev. Абрамович как поручитель передал ВЭБу в качестве отступного принадлежащие ему акции AirBridge Zrt, и стороны пришли к соглашению, что обязательство по кредиту, равно как и само поручительство, прекращаются в силу утраты предпринимателем прав акционера. Таким образом, Внешэкономбанк стал собственником и вернул свои рекапитализированные инвестиции, заявил Абрамович.

Мосгорсуд в марте 2012 года отменил решение Мещанского суда из-за арифметической ошибки, допущенной в судебном акте, и направил дело на новое рассмотрение. Кроме того, сообщалось, что в производстве Постоянного арбитражного суда рынка финансов и капитала (Будапешт) находится дело о подтверждении факта прекращения поручительства Бориса Абрамовича. Об итогах разбирательств пока ничего не известно.

Эксперт # Юг, Ростов-на-Дону, 13 мая 2013

ВЭБ ПРОКРЕДИТУЕТ ПТИЦУ

"Внешэкономбанк" выдаст ООО "Юг-Агро" кредит в размере 3,7 млрд рублей на строительство в Кабардино-Балкарии птицекомплекса по производству 1 670 тонн бройлера и 11 980 тонн мяса индейки суммарной мощностью 30 650 тонн мяса в год в живом весе на 8 лет. Общая стоимость проекта составит 5,6 млрд рублей. На предприятии планируется производить как замороженное мясо, так и свежее охлажденное, а также продукцию глубокой переработки, инкубационное яйцо бройлеров, компост и мясокостную муку. В рамках реализации проекта будет создано около 900 рабочих мест. Этот проект также получил государственную поддержку в виде госгарантий РФ в размере 2,6 млрд рублей. Компания "Юг-Агро" стала вторым кабардино-балкарским предприятием, получившим госгарантии.

Как считает аналитик ИАА "Имит" Сергей Чернышов, по общероссийским меркам этот проект нельзя назвать крупномасштабным: учитывая дифференциацию производства, он скорее подпадает под категорию чуть выше среднего. "Однако у этого проекта есть определенные перспективы для того, чтобы занять свое место на рынке и обеспечивать мясом птицы не только Кабардино-Балкарскую республику и СКФО, но и регионы из близлежащего ЮФО, где отмечается существенное снижение производства мяса птицы из-за приостановления работы одного из крупнейших операторов рынка Ростовской области и России в целом - ГК "Оптифуд", - комментирует г-н Чернышов. - По нашим данным, в ЮФО в первом квартале 2013 года производство мяса птицы сократилось на 18 тысяч тонн, или на 17 процентов по отношению к аналогичному периоду 2012 года". По мнению Сергея Чернышова, при условии рассмотрения регионов СКФО и ЮФО в качестве основных рынков сбыта, "Юг-Агро" может занять долю в 4-5%. А в условиях дальнейшего сокращения производства мяса птицы в ЮФО предприятие имеет шансы еще более увеличить свою долю рынка.

Положительным фактором служит и расширение внутреннего спроса. Как отмечает аналитик УК "Финам Менеджмент" Максим Клягин, в последние годы наблюдается устойчивый рост доли мяса птицы в рационе питания населения. В структуре потребления различных видов мяса и мясопродуктов на долю мяса птицы приходится уже около 30%. По данным госстатистики, среднелюдское потребление мяса птицы в 2011 году составляло около 22 кг, а в среднесрочной перспективе следующих 5-6 лет ожидается рост этого показателя на 35-40%.

