



**ВНЕШЭКОНОМБАНК**

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

**ПРЕСС-СЛУЖБА**

**ОБЗОР ПРЕССЫ**

**13 августа 2013 г.**

МОСКВА-2013

**СОДЕРЖАНИЕ:**

<b>ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА .....</b>	<b>3</b>
ДМИТРИЙ ШЕЙБЕ: ПРОЕКТ РЕКУЛЬТИВАЦИИ ОТХОДОВ БЦБК БУДЕТ ГОТОВ К КОНЦУ 2013 ГОДА .....	3
"КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУ КРУПНЕЙШИМИ ЛИЗИНГОВЫМИ КОМПАНИЯМИ БУДЕТ РАСТИ" .....	5
"ВЭБ-ЛИЗИНГ" ПРОФИНАНСИРУЕТ СДЕЛКУ ПО ПОСТАВКЕ 6 BOEING 777-300 "АЭРОФЛОТУ" .....	8
НАИМЕНЬШАЯ ДОЛЯ СРЕДНИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РФ НАБЛЮДАЕТСЯ В ЧЕЧНЕ, ИНГУШЕТИИ И МОСКВЕ - ИССЛЕДОВАНИЕ ..	9
<b>ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ .....</b>	<b>11</b>
ПУТИН ОБСУДИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД .....	11
МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ВЫДЕЛИТЬ 150 МЛРД РУБ. ИЗ ФНБ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД К 2018Г .....	13
НАЦИОНАЛЬНОЕ БЛАГОСОСТОЯНИЕ СДАЮТ В РОСТ .....	15
ВЫХОДИМ НА 140 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС .....	17
МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРЕДЛАГАЕТ РЯД МЕР ПО РОСТУ КРЕДИТОВАНИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА .....	19
<b>БИЗНЕС .....</b>	<b>20</b>
"РАЗГУЛЯЙ" ПОРУЧИЛСЯ ПЕРЕД ВЭБОМ НА 3,4 МЛРД РУБ. ПО КРЕДИТАМ "ДОЧЕК" .....	20
С ГАРАНТИЕЙ И НЕДОРОГО .....	21
СЫГРАТЬ НА ОДНОМ ПОЛЕ .....	24
<b>РАЗНОЕ .....</b>	<b>26</b>
ПРОМИНВЕСТБАНК ЗАБИРАЕТ ЭЛИТНЫЙ ДОМ В ЦЕНТРЕ КИЕВА ЗА ДОЛГИ - СМИ .....	26
<b>ИНОПРЕССА.....</b>	<b>27</b>
РОССИЯ ДОБИВАЕТ МАЛЫЙ И СРЕДНИЙ БИЗНЕС .....	27

# ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА

Областная газета, Иркутск, 12 августа 2013

## ДМИТРИЙ ШЕЙБЕ: ПРОЕКТ РЕКУЛЬТИВАЦИИ ОТХОДОВ БЦБК БУДЕТ ГОТОВ К КОНЦУ 2013 ГОДА

Производство на Байкальском ЦБК планируется остановить в сентябре. Сейчас «ВЭБ Инжиниринг» (входит в Группу Внешэкономбанка) совместно с институтом «Сибгипробум» разрабатывает проект закрытия комбината. Часть его работников может получить работу на соседнем Селенгинском ЦКК в Бурятии. А накопленные с 60-х годов прошлого века отходы БЦБК вполне реально переработать за три-пять лет без ущерба для экологии Байкала. О планах по закрытию комбината, санации его территории и рекультивации отходов в интервью рассказал генеральный директор «ВЭБ Инжиниринг» Дмитрий Шейбе.

- Правительство РФ в начале года приняло решение закрыть Байкальский ЦБК. Как сейчас идет этот процесс?

- Выкупив в феврале этого года задолженность БЦБК у «Альфа-Банка», ВЭБ стал основным кредитором комбината, открыв кредитную линию на 3,6 млрд рублей. Фактически за 5 месяцев банк потратил 2,3 млрд рублей на выкуп долгов, поддержание деятельности предприятия, выплату зарплат, закупку топлива и содержание ТЭЦ, отапливающей 14-тысячный моногород Байкальск. В конце июля кредиторы предприятия рассмотрели вопрос о его закрытии, утвердив на это смету. По нашим подсчетам, на консервацию оборудования, начало которой запланировано на 1 сентября, уйдет три месяца, еще примерно два года понадобится на постепенное закрытие БЦБК с учетом соблюдения всех экологических норм.

- Что будет с работниками БЦБК? Сколько человек сейчас заняты на производстве?

- Сейчас на комбинате работает 1,5 тысячи человек. Мы провели переговоры с профсоюзом и пришли к компромиссному решению. Согласно планам, 800 сотрудников БЦБК пойдут под сокращение, в основном работники технологических цехов. В августе мы уведомим об этом службу занятости. Увольнения будут проходить в соответствии с законодательством, каждому выплатят соответствующую сумму. В тесном взаимодействии с Правительством Иркутской области мы прорабатываем вопрос трудоустройства сотрудников комбината. С нашей стороны будут подготовлены программы по трудоустройству людей на демонтаж предприятия и рекультивацию площадки БЦБК.

Отмечу, что ВЭБ не только полностью берет на себя финансирование программы по сокращению персонала, но и продолжит выделять средства на выплату заработной платы оставшимся сотрудникам, поддерживать в рабочем состоянии объекты инфраструктуры, закупать уголь для ТЭЦ. Программа рассчитана на 9-12 месяцев и на ее реализацию предполагается потратить около 500 млн рублей (из оставшихся от 3,6 млрд кредитной линии Банка), данная сумма одобрена кредиторами предприятия.

Еще около половины сотрудников Байкальского ЦБК будут задействованы в работе действующих объектов инфраструктуры (ТЭЦ, очистные сооружения, водозабор), часть персонала перейдет сервисные предприятия, создаваемые на базе комбината – это, к примеру, железнодорожная служба, ремонтная компания. Их услуги, очевидно, будут востребованы со стороны других контрагентов.

- Вы оценивали, сколько людей понадобится, чтобы провести консервацию и само закрытие комбината?

- Предварительно на демонтаж предприятия необходимо до 150 человек, на рекультивации – до 70 человек. Еще раз подчеркну, что на этих работах будут задействованы работники БЦБК. Более точные данные представим к маю следующего года.

- Есть вероятность трудоустроить высвобождающихся работников Байкальского ЦБК на других российских предприятиях?

- Конечно. ЛПК «Континенталь Менеджмент» (бывший владелец БЦБК) обратилась во Внешэкономбанк с просьбой профинансировать проект модернизации принадлежащего ей Селенгинского ЦКК (СЦКК) в Бурятии. Проект, который сейчас проходит оценку в «ВЭБ Инжиниринг», подразумевает увеличение производства картона до 150 тысяч тонн, целлюлозы – также до 150 тысяч тонн. Одно из наших условий состоит в том, что после модернизации часть работников БЦБК перейдут на работу в СЦКК. Речь как раз идет о технологическом звене производственных цехов Байкальского комбината, по разным оценкам - это 50-100 человек.

- «ВЭБ Инжиниринг» поручено разработать проект рекультивации отходов БЦБК. Какую технологию переработки шлам-лигнина планируется взять за основу?

- В накопителях БЦБК, так называемых картах, около 6,5млн тонн шлам-лигнина. Состав сложный: сера, хлорные соединения и, главное, 85% воды. Сейчас нам нужен вполне простой и экологически безопасный метод переработки осадка. Мы организовали два процесса. Привлекли химический факультет МГУ, который представил нам работу по технологиям, применяемым в мире при рекультивации отходов целлюлозно-бумажных комбинатов. Местные геофизические предприятия проводят для нас анализ содержимого шламонакопителей. Для разработки ТЭО ликвидации отходов мы обратились в немецкую компанию MAICO-MANNESMANN AG. Она предложила нам три технологии переработки лигнина. Мне, как инженеру, импонирует одна: нейтрализация надшламовых вод и омоноличивание содержимого карт. На выходе мы будем иметь монолитную структуру, близкую по составу к бетону. Окончательный выбор технологии будет сделан по результатам ТЭО. В целом, проект рекультивации отходов будет готов к концу 2013 года.

- Иркутские ученые ранее предлагали другую технологию переработки – шламонакопители комбината (всего их - 14) засыпать сырой золой, а воду из хранилищ направить на очистные БЦБК.

- Такая технология проста для реализации, но не очень эффективна. Ее уже применили на паре карт, но, к сожалению, добиться стабильности состава в них не удалось.

- Сколько по времени может занять рекультивация отходов БЦБК?

- От трех до пяти лет. Процесс может идти параллельно с закрытием комбината.

- Что предполагается сделать с цехами комбината? Что на ваш взгляд, можно разместить на месте БЦБК?

- Часть конструкций, по нашим оценкам до 40%, придется снести. Остальное, очевидно, останется – в том числе для нужд сервисных предприятий. Новое промышленное производство на месте БЦБК организовать нельзя. Этому препятствует постановление Правительства РФ №643 «Об утверждении перечня видов деятельности, запрещенных в центральной экологической зоне Байкальской природной территории». Оно вообще запрещает какую-либо промышленную деятельность на берегу Байкала - нельзя даже розливом воды заниматься. Но выход есть – развитие туристской ОЭЗ с включением территории БЦБК в ее состав. Впрочем, Внешэкономбанк, как банк развития, готов рассмотреть любые проекты альтернативные производству целлюлозы на Байкале. В ближайший месяц в Москве состоится заседание Рабочей группы по модернизации моногородов, где будут рассматриваться проекты, направленные на диверсификацию экономики города Байкальска.

Деловой авиационный портал (ato.ru), Москва, 12 августа 2013 8:56:00

## "КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУ КРУПНЕЙШИМИ ЛИЗИНГОВЫМИ КОМПАНИЯМИ БУДЕТ РАСТИ"

Автор: АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ

Рынок лизинговых услуг не стоит на месте: подстраивается под клиента операционный лизинг, используются новые инструменты привлечения финансирования, идет борьба за привлекательные контракты, в том числе с участием международных корпораций. Одновременно с этим обостряется и конкуренция между ведущими лизинговыми компаниями, и эта тенденция в среднесрочной перспективе сохранится. Как в этих условиях ОАО "ВЭБ-лизинг" (Группа Внешэкономбанка) удается сохранить лидирующие позиции, каковы промежуточные итоги деятельности и стратегия развития компании "Авиатранспортному обозрению" рассказал генеральный директор компании Вячеслав Соловьев.

АТО: В июле авиакомпания "ЮТэйр" получила первый из 20 самолетов Airbus A321. Как компания "ВЭБ-лизинг" участвует в этой сделке, в чем ее особенности?

В. С.: Авиакомпания "ЮТэйр" переуступила нам свой контракт, который она заключила с Airbus. То есть мы выполняем по нему предварительные платежи (PDP, Pre-Delivery Payment) и покупаем самолеты. Гарантии по сделке, по крайней мере, по первым машинам, предоставляют европейские кредитно-экспортные агентства Hermes, COFACE и ADCG, а для финансирования мы привлекаем Citibank. Авиакомпания "ЮТэйр" берет у нас эти самолеты в финансовый лизинг, т.е. по завершении срока аренды, эти машины перейдут в собственность авиакомпании. Реализованные нами подобным образом сделки получаются более сложными и интересными, чем классические варианты финансового и операционного лизинга.

АТО: А как складывается ситуация с четырьмя самолетами Airbus A380 для "Трансаэро"?

В. С.: Этот контракт исполняется, мы оплачиваем PDP строго в определенные сроки, а финансирование сделки откроется, когда начнется поставка через европейское экспортное агентство.

АТО: Какова общая практика обновления парка воздушных судов у российских авиаперевозчиков? Они чаще всего сами себе находят самолеты, а потом ищут финансирование через лизинговую компанию?

В. С.: Когда речь идет о финансовом лизинге или его элементах, то это происходит именно так. Но если бы мы полностью занимались операционным лизингом, то, конечно, сами покупали бы производственные слоты и дальше передавали самолеты заказчику. Еще года три назад вообще невозможно было бы говорить с российскими лизинговыми компаниями о подобного рода сделках. А сейчас, я думаю, ведущие игроки уже готовы определенную долю своего портфеля сформировать в данном сегменте.

АТО: А вы когда начнете?

В. С.: Мы уже начинаем. Уже готовы обсуждать ценовые параметры, период поставки, комплектацию. Но официально конкретные цифры на данный момент назвать не могу.

АТО: Как у вас организовано финансирование?

В. С.: Мы привлекаем все доступные ресурсы. Видимо, мы единственная российская лизинговая компания, которая имеет практику публичных заимствований не только на территории России, но и за ее пределами. У нас в портфеле есть облигации и евробонды.

Объем публичного долга на российских биржах по рублевым облигациям, я думаю, у нас тоже самый большой: вероятно, примерно такой же, как у всех остальных лизинговых компаний вместе взятых.

Другим ключевым источником финансирования являются российские банки. Мы работаем со всеми крупнейшими банками, отдавая приоритет как материнской структуре - Внешэкономбанку, так и его дочерним структурам: "Связь-Банку", банку "ГЛОБЭКС", "МСП Банку".

Кроме того, у нас уже есть успешный опыт взаимоотношений с кредитно-экспортными агентствами стран-производителей авиатехники. Сотрудничество с европейской компанией Airbus мы осуществляли через агентства Hermes, COFACE, ADCG и ECGD, с американским Boeing - через Ex-Im Bank. Ряд поставок с их участием уже осуществлен, и планируется дальнейшая работа в этом направлении.

АТО: Одна из проблем - отсутствие в России долгосрочных и дешевых кредитов для инвестиций в эту деятельность...

В. С.: Тут я готов поспорить. Стоимость ресурсов, привлекаемых нами, мало отличается от условий для больших мировых лизинговых компаний. Поэтому говорить о том, что у нас деньги гораздо дороже, я бы не стал. Безусловно, есть компании, имеющие доступ к совсем дешевым китайским кредитам, но это скорее из области политики. С другой стороны, нельзя уравнивать все российские лизинговые компании, у каждой свои преимущества и особенности ведения бизнеса, у кого-то больше возможностей привлекать деньги, у кого-то - меньше.

АТО: Как, по вашему мнению, устроен российский рынок лизинга воздушных судов, в какой мере он конкурентен?

В. С.: Рынок авиационного лизинга очень капиталоемкий, поэтому на нем по определению не может быть много игроков. Я бы назвал пять компаний, которые планомерно занимаются авиационным лизингом, у остальных могут проходить отдельные сделки. Это "ВЭБ-лизинг", "ВТБ Лизинг", "Сбербанк Лизинг", ГТЛК и "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК). Среди компаний первой тройки, на мой взгляд, развивается конкуренция. Что касается ГТЛК и ИФК, они занимают более специфические ниши. Кроме того, очень важным фактором являются валюта баланса и возможность привлечения длинных дешевых денег. Это определяется масштабами компании, то есть небольшая компания по объективным причинам не может привлекать деньги дешевле, чем крупная, она проигрывает ценовую борьбу.

А между крупнейшими лизинговыми компаниями конкуренция будет усиливаться. Не секрет, что у многих больших банков сейчас избыток ликвидности, и в связи с этим финансирование авиации - очень неплохой бизнес. В этих проектах выгодно размещать деньги. Однако какой-либо новый крупный игрок на этом рынке едва ли появится. Но конкуренция разворачивается и на мировом уровне. Вот, к примеру, наше финансирование поставок самолетов Boeing 777 для "Аэрофлота". Мы конкурировали со всеми, в конкурсе участвовали крупнейшие зарубежные банки, в том числе и специализирующиеся на авиационном финансировании. И мы выиграли не за счет того, что некто влиятельный сказал, что нужно поддержать российские лизинговые компании, а потому, что объективно сформировали лучшее предложение. За один квартал профинансировали четыре Boeing 777, это примерно по каталожным ценам около 1,2 млрд долл. "Аэрофлот", как и многие другие перевозчики, заказывает производственные слоты на самолеты, платит PDP, а когда подходит время, ищет финансирование по схеме возвратного лизинга (SLB, Sale-Leaseback), то есть лизинговая компания выкупает самолет и сдает его в лизинг "Аэрофлоту". Предложения рассылаются по всему миру - и европейским компаниям, и американским, и китайским. За контракт с "Аэрофлотом" боролись и борются все крупнейшие в мире финансовые институты, которые занимаются авиацией.

АТО: Но все-таки вы можете кому-то оказывать преференции как государственная компания?

В. С.: Все наши клиенты берут самолеты на рыночных условиях, никаких преференций нет. Разумеется, цена наших услуг определяется, в том числе, и качеством финансовой отчетности, это стандартное условие любого финансирующего института. У кого сильная финансовая отчетность, тот может претендовать на более низкие ставки.

АТО: Насколько ваша лизинговая компания готова к нештатным ситуациям, например, если вдруг лизингополучатель окажется финансово несостоятельным, прекратит платежи и вернет вам самолет?

В. С.: Мы работаем с авиакомпаниями очень избирательно, в основном с тройкой крупнейших: это группа "Аэрофлот", "Трансаэро" и группа "ЮТэйр". Разумеется, кризисные явления могут коснуться всех, но эти авиакомпании, как мы считаем, очень надежные.

Само собой, стремясь увеличивать долю рынка, мы не можем и не должны работать только с этими перевозчиками. Ключевой вопрос при работе в секторе более рискованных операций с другими авиакомпаниями - поддержание остаточной стоимости и возможность вступления в права пользования в случае негативной ситуации с нашим активом. У нас есть некоторый опыт, хотя до изъятия дело не доходило, но процедурно мы к этому готовы. Речь идет и о технических резервах, и о документации, и о правовом поле с точки зрения процедуры изъятия воздушного судна. У нас все эти механизмы уже присутствуют. С другой стороны, при работе с такими авиакомпаниями принципиально важно, чтобы и сами самолеты были максимально ликвидными. Возможно, ремаркетинг этих самолетов придется проводить не в России, так что мы внимательно относимся и к тому, где зарегистрировано воздушное судно, и к вопросам поддержания летной годности.

АТО: Возможен ли выход вашей компании на международный рынок?

В. С.: Полагаю, у нас пока недостаточно возможностей, но это, конечно, перспективно. Китайцы так и делают. Вот сейчас ILFC покупают, Royal Bank of Scotland уже купили, благодаря чему у них будут две из десяти крупнейших лизинговых компании в мире. А потом будут использовать эти компании и для давления на производителей, и для продажи, в том числе, самолетов китайского производства.

Мы не исключаем для себя возможности выхода на международный рынок, более того, мы уже там присутствуем, продвигая продукцию российских производителей, прежде всего, Sukhoi Superjet 100, а также другие проекты.

АТО: Как участвует российское кредитно-экспортное агентство ЭКСПАР в сделках по SSJ 100?

В. С.: У нас есть одна лизинговая сделка с Индонезией, в ней ЭКСПАР принимает на себя часть рисков по финансовым обязательствам контрагентов, так что первый опыт и у нас, и у ЭКСПАР уже появился. Нам не потребовалось запускать механизм использования тех гарантий, которые ЭКСПАР нам предоставил, но сама схема проработана, и все соответствующие договоры были подписаны.

АТО: Как решается проблема обеспечения остаточной стоимости самолетов SSJ 100? Как вы участвуете в выводе на рынок этого нового самолета?

В. С.: При продажах самолетов через лизинг их остаточная стоимость обеспечивается при поддержке самого производителя, участвуют "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), АХК "Сухой", ОАК. Я считаю, что это правильный и единственно возможный сейчас способ. Ведь не секрет, что практически все самолеты SSJ 100, которые выпущены и эксплуатируются, находятся у нас в собственности, поэтому говорить о какой-то рыночной остаточной стоимости очень сложно. Но по мере развития рынка этих самолетов можно будет более точно оценить и ликвидность этих активов, и их остаточную стоимость. Когда появится, допустим, 200 самолетов, примерно 100 из них поменяют своих владельцев, или хотя бы 50 или даже 20, уже появится возможность судить о динамике остаточной стоимости. Пока же все очень условно. В то же время рынок постепенно развивается, сейчас у нас на финальной стадии заключение договора с авиакомпанией "ЮТэйр" на 24 самолета SSJ 100.

АТО: А в проекте MC-21 как участвуете?

В. С.: У нас еще три года назад было заключено соглашение с корпорацией "Иркут" на поставку 30 самолетов. Но мы занимаемся не только самими машинами, мы еще поставляем оборудование для производства этих самолетов, финансируем его по лизинговым схемам. ВЭБ выдал нам кредит, мы купили промышленное оборудование и передали его в лизинг. Эксплуатироваться оно будет в "Иркуте" и на "Авиастаре". Объем сделки около 100 млн долл.

АТО: Сейчас очень активно обсуждается тема развития региональных авиаперевозок, вы работаете на этом рынке?

В. С.: У нас есть единичные случаи сотрудничества, например, с авиакомпанией "Якутия", которой был поставлен ряд воздушных судов регионального класса. Но ключевой вопрос в том, что авиакомпании-эксплуатанты этой техники, на наш взгляд, далеко не всегда имеют должную квалификацию для работы с этими самолетами. Качество финансового и технического менеджмента не всегда вызывает доверие, поэтому мы довольно осторожно смотрим на такие сделки. Финансовая отчетность у многих авиакомпаний, как правило, крайне слабая, так что по схемам финансового лизинга работать с ними тяжело. Для работы в этом сегменте нужно ориентироваться на остаточную стоимость актива. И остается открытым вопрос, сможет ли авиакомпания при не очень хороших финансовых результатах эксплуатировать эту технику технически грамотно? Мы с удовольствием работали бы с авиакомпаниями из группы "Аэрофлот" или со средними по масштабу компаниями, но сотрудничать с авиакомпаниями, которые только недавно начали свою деятельность, мне кажется, довольно опасно. Поэтому мы работаем в региональном сегменте, но очень осторожно и небольших масштабах.

АТО: Как вы видите стратегию развития "ВЭБ-лизинг"?

В. С.: Для нас направление авиационного лизинга - одно из ключевых. На сегодня у нас самый большой лизинговый портфель в стране, суммарно он составляет около 600 млрд руб., из них около трети, то есть примерно 200 млрд руб., приходится на авиацию. Это направление мы будем всячески поддерживать, продвигая на рынок самолеты как российского, так и иностранного производства.

<http://www.ato.ru/content/konkurenciya-mezhdu-krupneyshimi-lizingovymi-kompaniyami-budet-rasti>

РИА Новости # Единая лента, Москва, 12 августа 2013 17:50:00

**"ВЭБ-ЛИЗИНГ" ПРОФИНАНСИРУЕТ СДЕЛКУ ПО ПОСТАВКЕ 6 BOEING 777-300  
"АЭРОФЛОТУ"**

МОСКВА, 12 авг - Прайм. ОАО "ВЭБ-лизинг" и крупнейшая российская авиакомпания ОАО "Аэрофлот" заключили соглашение о намерениях, согласно которому лизинговая компания профинансирует покупку "Аэрофлотом" шести самолетов Boeing 777-300 ER, сообщает "ВЭБ-лизинг".

Самолеты будут переданы в долгосрочный финансовый лизинг, поставка воздушных судов запланирована на первое полугодие 2014 года.

ОАО "ВЭБ-лизинг" создано в 2003 году, с 2008 года компания входит в группу **Внешэкономбанка**. Компания занимается лизингом авиационной техники, высокотехнологического оборудования, подвижного состава, морских и речных судов, автомобилей и специальной техники.

"Аэрофлот" - крупнейшая в РФ авиакомпания. Государству принадлежит 51,17% акций, у "дочки" авиакомпании "Аэрофлот-финанс" находится около 5% акций, госкорпорация "Ростех" владеет 3,55% акций. Флот компании насчитывает 137 авиалайнеров.

РОССИЯ-БИЗНЕС-ИССЛЕДОВАНИЕ

09.08.2013 12:30:38 MSK

**НАИМЕНЬШАЯ ДОЛЯ СРЕДНИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РФ НАБЛЮДАЕТСЯ В ЧЕЧНЕ, ИНГУШЕТИИ И МОСКВЕ - ИССЛЕДОВАНИЕ**

Москва. 9 августа. ИНТЕРФАКС - В России насчитывается менее 16 тысяч средних предприятий, что составляет 0,85% от всего сектора малых и средних предприятий, которых в целом по стране около 1,85 млн субъектов.

Такие данные содержатся в исследовании "Средний бизнес в России: скрытый потенциал", проведенном аналитическим центром Российского банка поддержки малого и среднего предпринимательства (МСП банк).

В первую десятку регионов по доле средних предприятий в секторе малых и средних предприятий вошли: республика Калмыкия (6,11%), Чукотский автономный округ (3,32%), Ненецкий автономный округ (2,55%), республика Мордовия (2,11%), Кабардино-Балкарская республика и Курская область (по 1,84%), Вологодская область (1,56%). В Орловской, Воронежской областях и республике Хакасия доля среднего бизнеса составляет 1,51%.

Регионами с наименьшей долей среднего бизнеса стали Чеченская республика и республика Ингушетия (по 0,1%), Москва и Еврейская автономная область (по 0,3%) и Санкт-Петербург (0,4%).

В исследовании отмечается, что "эти цифры свидетельствуют не о развитости или неразвитости региона, а лишь характеризуют сложившуюся структуру предпринимательской активности и степень концентрации бизнеса". В частности, в регионах, лидирующих по доле средних предприятий, уровень развития сектора малых и средних предприятий в целом невысокий. При этом на фоне низкого числа микро- и малых предприятий даже небольшое число средних компаний формирует значительную часть сектора, что позволило этим регионам выбиться в лидеры по доле СП. В то же время в Санкт-Петербурге и Москве, например, традиционно большее количество микро- и малых предприятий из-за высокой концентрации спроса на их продукцию и услуги.

"Прослеживается тенденция по сокращению количества средних компаний - выбывающие либо возвращаются в сегмент малого бизнеса, либо поглощаются крупными предприятиями. Слабость действующих экономических институтов не удовлетворяет ожидания среднего бизнеса", - приводится в исследовании мнение заместителя председателя правления МСП Банка Олеси Теплоуховой.

В обзоре подчеркивается, что "серьезное беспокойство вызывает снижение инвестиционной активности средних предприятий". По мнению аналитиков МСП Банка, "эта тенденция отражает неуверенность бизнеса в перспективах окупаемости инвестиций из-за неудовлетворительного состояния делового климата".

В ходе исследования был проведен опрос руководителей средних предприятий. Согласно ему, 25% опрошенных считают налоговое бремя важнейшим фактором, сдерживающим развитие среднего бизнеса. При этом 60% из них ожидают от государства снижения налогов и увеличение финансовой поддержки сектора.

МСП банк (ранее - Российский банк развития, РосБР) учрежден в 1999 году, 100% его акций принадлежит ВЭБу. Банк является институтом развития малого и среднего бизнеса.

Служба финансово-экономической информации

# ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ



Интерфакс, Москва, 12 августа 2013 19:13:00

## ПУТИН ОБСУДИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД

Путин потребовал к 2018 г. полностью запустить первую очередь Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). Минтранс предлагает выделить из ФНБ 150 млрд руб. на ускорение строительства

Москва. 12 августа. INTERFAX.RU - Президент России Владимир Путин в Подмосковье провел совещание по развитию транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области с участием врио глав регионов Сергея Собянина и Андрея Воробьева.

На совещании президент поставил задачу к 2018 г. в полную силу запустить первую очередь Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). "К 2018 году центральное кольцо должно стать современной, востребованной как для участников экономической деятельности, так и для граждан, магистралью", - сказал Путин.

По его словам, проект строительства ЦКАД уже достаточно серьезно доработан, к настоящему моменту пришло время предметно обсудить механизмы участия государства и частных инвесторов в этом проекте, а также инструменты использования средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Ускориться за 150 млрд рублей

Выступивший на совещании министр транспорта Максим Соколов заявил, что Минтранс предлагает выделить из средств ФНБ 150 млрд руб. на ускорение финансирования строительства ЦКАД со сдачей его к 2018 году.

Ранее в рамках программы развития транспортной системы региона до 2020 года было запланировано строительство двух из пяти участков магистрали общей длиной 171 км в. В предложении Минтранса предусмотрено выделение 150 млрд руб. из ФНБ, чтобы полностью "замкнуть" кольцо уже к 2018 году. В этом случае удорожания проекта не происходит. При общей стоимости примерно в 300 млрд руб., помимо средств ФНБ, на проект предполагается направить 71 млрд руб. из средств федерального бюджета и 76 млрд руб. - за счет средств инвестора.

По словам Соколова, деньги ФНБ на проект поступят путем размещения корпоративных облигаций госкомпании "Автодор" на возвратных условиях со ставкой инфляция плюс 1%. Источником возврата средств станет плата за пользование дорогой. При этом министр экономического развития Алексей Улюкаев отметил, что средства могут быть выделены на срок до 28 лет с условием освобождения от платы по процентам в течение первых 7 лет.

При этом глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ, принадлежит ВЭБу) Кирилл Дмитриев заявил, что после анализа проекта "с двумя крупнейшими суверенными фондами мира" РФПИ допускает возможность финансового участия в размере до 60 млрд рублей.

Путин требует пресекать попытки нажиться "под шумок"

Путин потребовал жестко пресекать все попытки нажиться на выкупе земельных участков под строительство ЦКАД. "Необходимо жестко пресекать любые спекуляции, любые коррупционные схемы, попытки раздуть смету и "под шумок" нажиться на перепродаже земли", - заявил он, добавив, что "нужно минимизировать ценовые риски проекта". По словам Путина, он

рассчитывает на содействие в этом вопросе и столичного градоначальника, и врио губернатора Подмосковья.

Президент также поддержал идею поделить трассу кольца на участки, чтобы параллельно вести их проектирование и оформление землеотвода. "Чтобы проект был успешен, дал необходимую отдачу как для инвесторов, так и для бюджета - нужен выверенный график запуска отдельных участков. С учетом сложившейся и перспективной потребности на ключевых направлениях грузоперевозок", - сказал Путин.

Изъятие недвижимости - по результатам коммерческой оценки

Собянин после совещания заявил журналистам, что не ожидает возникновения конфликтных ситуаций с населением при строительстве ЦКАД и реконструкции крупнейших вылетных магистралей из Москвы. "Что касается пригородного железнодорожного транспорта, то вся реконструкция идет в действующих железнодорожных коридорах. Что касается ЦКАД, то там плотность населения минимальная, поэтому ничего такого страшного там не происходит", - сказал он.

В отношении радиальных направлений, по его словам, "действительно возможно "захватывание" каких-то объектов". "В любом случае при изъятии жилой и коммерческой недвижимости проводится коммерческая оценка и имущества, и частного жилья", - заверил он.\*\*\*

<http://www.interfax.ru/russia/txt.asp?id=323072>

РОССИЯ-АВТОДОРОГА-ФИНАНСИРОВАНИЕ-УСКОРЕНИЕ-4

12.08.2013 19:48:35 MSK

**МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ВЫДЕЛИТЬ 150 МЛРД РУБ. ИЗ ФНБ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД К 2018Г**

(расширенная версия)

Одинцово. 12 августа. ИНТЕРФАКС - Министерство транспорта РФ предлагает выделить 150 млрд рублей из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), чтобы ускорить финансирование проекта по строительству Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Подмосковье со сдачей его к 2018 году, заявил глава ведомства Максим Соколов в понедельник на совещании по развитию транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области.

"Действующими программными документами у нас предусмотрено строительство к 2020 г. только южного полукольца - это 2 участка ЦКАД на протяжении 171 км. В связи с теми решениями, которые были приняты по итогам Петербургского экономического форума, мы имеем долгосрочные средства ФНБ для финансирования ЦКАД. Нами подготовлены предложения по ускорению его создания", - сказал министр.

В предложении Минтранса предусмотрено выделение 150 млрд рублей из ФНБ, чтобы полностью "замкнуть" кольцо уже к осени 2018 г. В этом случае при общей стоимости примерно в 300 млрд рублей, помимо средств ФНБ, на проект предполагается направить 74 млрд рублей из федерального бюджета и 76 млрд рублей частных средств (будут привлекаться как на концессионных, так и на инвестиционных условиях).

М.Соколов уточнил, что деньги ФНБ на проект поступят путем размещения корпоративных облигаций госкомпании "Автодор" на возвратных условиях со ставкой инфляция плюс 1%. Источником возврата средств станет плата за пользование дорогой. При этом министр экономического развития РФ Алексей Улюкаев отметил, что средства могут быть выделены на срок до 28 лет с условием освобождения от платы по процентам в течение первых 7 лет. При этом глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ, принадлежит ВЭБу) Кирилл Дмитриев заявил на совещании, что после анализа проекта "с двумя крупнейшими суверенными фондами мира" РФПИ допускает возможность финансового участия в размере до 60 млрд рублей.

А.Улюкаев также отметил, что его ведомство считает проект "качественным", "хорошо проработанным", имеющим "понятную экономику". "Его финансовая модель соответствует тем требованиям, которые должны быть предъявлены к финансированию из средств ФНБ", - сказал он. "Мы считаем, что даже те оценки, которые сделаны, достаточно консервативны, поскольку они делались еще в 2009 г., когда еще не было решения о расширении Москвы. (Это решение - ИФ) трафик по ЦКАДу увеличивает, а значит, увеличивает и возможность получения операционных доходов.

По словам министра, из 339 км на протяжении 289 км будет построена новая дорога - параллельно существующему Малому бетонному кольцу, а на оставшихся 50 км - реконструирована "малая бетонка". Речь идет о создании четырехполосной трассы (по 2 полосы в каждую сторону) в 40 км от МКАД для грузовиков до 11 тонн на ось (сейчас Малое и Большое бетонные кольца, по словам чиновника, рассчитаны для транспорта с нагрузкой не более 5-6 тонн на ось, а запретительные меры в отношении большегрузов, как это было сделано на МКАД, привели бы к "параличу грузовой и пассажирской логистики не только в московском регионе, но и

во всей европейской части страны").

Трасса будет иметь Ia категорию (для движения автомобилей со скоростью до 140 км/ч). Все новое "кольцо" будет платным за исключением его западной части (по Малому кольцу от Минского шоссе до Ленинградского), где плата будет взиматься только с грузовиков массой от 12 тонн. Восточная часть трассы при этом будет частью маршрута Европа - Западный Китай, ввод которого в скоростном исполнении также "приблизится к 2018 г.". Полоса отвода по всему периметру будущей ЦКАД, по словам М.Соколова, "уже сделана под полное развитие". Проектно-сметная документация проекта прошла государственную экспертизу.

Врио губернатора Подмосковья Андрей Воробьев при этом заявил на совещании, что региональные власти считают приоритетными строительство северо-западной части магистрали. "ЦКАД позволит все, что идет из портов Петербурга, убрать на трассу на Нижний Новгород и Казань", - мотивировал чиновник свою позицию, добавив, что на этом участке сейчас уже идет подготовка территории.

В июне А.Воробьев говорил, что первоначально запуск планировался в 2020 г., но в связи с решением В.Путина о выделении на строительство средств ФНБ сроки были смещены на 2018 год. "Инициатива президента позволяет рассчитывать на запуск первых очередей ЦКАДа во второй половине 2016 - начале 2017 года", - заявлял он.

Обновленный проект ЦКАД предполагает начало строительства первого участка трассы на территории Большой Москвы в 2014 году от трассы М-4 "Дон" до трассы М-1 "Беларусь", завершить строительство участка планируется к 2018 году. Также с 2014 года по 2018 год планируется реконструировать участок Малого московского кольца (пусковой комплекс N5, от 11 км А-107 до М-11 "Москва - Санкт-Петербург"). С 2015 года по 2018 год предусмотрено строительство третьего (от М-11 "Москва - Санкт-Петербург до М-7 "Волга") и четвертого (от М-7 "Волга" до М-4 "Дон") пусковых комплексов. Наконец, после 2020 года госкомпания предлагает реконструировать существующий участок трассы А-108 (Большое московское кольцо).

"Вторую очередь проекта ЦКАД с расширением автомобильной дороги уже до 6-8 полос, а также строительство второго пускового комплекса по большому бетонному кольцу со стороны запада планируется осуществить уже после 2020 г., когда будет достигнут соответствующий уровень загрузки", - заявил также на совещании в понедельник М.Соколов.

**НАЦИОНАЛЬНОЕ БЛАГОСОСТОЯНИЕ СДАЮТ В РОСТ**

Автор: ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ

Новые правила управления ФНБ готовы к принятию

Минфин обнародовал вчера для антикоррупционной экспертизы проект правительственного постановления об изменении порядка управления средствами Фонда национального благосостояния (ФНБ). Первая цель изменений - "распечатать" ФНБ, дав правительству возможность направлять до половины нефтегазовых накоплений в крупные инфраструктурные проекты. Вторая - сделать вложения фонда в резервы более эффективными за счет расширения списка покупаемых валют и гособлигаций.

Подготовленный Минфином документ вносит правку в постановление правительства от 19 января 2008 года "О порядке управления средствами Фонда национального благосостояния".

По данным Минфина, на 1 августа 2013 года объем ФНБ составлял 2,858 трлн руб., или \$86,9 млрд. Эти деньги находятся на счетах Минфина в ЦБ в долларах, в евро и в фунтах стерлингов и в составе международных резервов инвестируются в высоконадежные бумаги за пределами РФ. Кроме того, часть денег фонда выражена в рублях и размещена на депозитах, открытых Минфином во Внешэкономбанке. Напомним, что при создании ФНБ в 2008 году он задумывался как "запасной карман" для проведения пенсионной реформы и, в отличие от Резервного фонда, его деньги почти не использовались (в небольшом объеме они были направлены лишь на валоризацию - переоценку пенсионных прав граждан, заработанных в советский период).

В июне этого года на Петербургском экономическом форуме президент Владимир Путин объявил, что власти готовы вложить 450 млрд руб. средств фонда в три инфраструктурных проекта. Это создание высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань, модернизация Транссибирской магистрали и строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги. Последний проект обсуждался на вчерашнем совещании у Владимира Путина (подробнее на стр. 1).

Как сообщил министр транспорта Максим Соколов, проект может получить из ФНБ 150 млрд руб., которые могли бы поступить через размещение облигаций госкомпании "Автодор" - на возвратной основе и с выплатой процентов по ставке "инфляция плюс 1%".

На этих трех проектах, впрочем, власти могут не остановиться - в интервью "Ъ" (смотри номер от 12 августа) министр экономики Алексей Улюкаев сообщил, что в аналогичные проекты можно инвестировать до половины ФНБ, то есть до 1,4 трлн руб. В таком наращивании госинвестиций Минэкономики видит дополнительный источник экономического роста. По подсчетам Центра макроэкономических исследований Сбербанка, инвестирование 450 млрд руб. в названные проекты может в среднем ежегодно добавлять ВВП 75 млрд руб. (0,12 процентного пункта ВВП) в течение 20 лет. Инвестирование 1,3 трлн руб.

даст ежегодную прибавку экономике уже в 212 млрд руб. (0,34 процентного пункта ВВП).

Для открытия этих возможностей обнародованная вчера новая редакция постановления правительства об управлении средствами ФНБ предлагает поднять максимальную долю средств фонда, которые можно вкладывать в облигации юридических лиц с 30% до 50%. Перечень бумаг, "связанных с реализацией самокупаемых инфраструктурных проектов", будет утверждаться правительством. Также предлагается снизить требования к кредитным рейтингам эмитентов таких бумаг: с прежних "BBB-" до "BB+" (по классификации Fitch и Standard&Poor's) и с "Baa3" до "Ba1" (Moody's). Чтобы уберечь ФНБ от участия в затыжных "долгостроях", проектом предусмотрен запрет на повторное вложение денег фонда в один и тот же проект.

Вторая часть подготовленного Минфином проекта не касается инфраструктурных проектов и необходима для того, чтобы Центробанк мог эффективнее размещать золотовалютные резервы

РФ. С 2008 года понятия о надежных валютах и безрисковых госбумагах несколько видоизменились.

Поэтому к разрешенным для покупки на средства ФНБ долларам США, евро и фунтам стерлингов добавляются австралийские и канадские доллары, швейцарские франки и японские иены.

Наконец, к перечню стран-эмитентов приобретаемых облигаций (Австрия, Бельгия, Великобритания, Германия, Дания, Ирландия, Испания, Канада, Люксембург, Нидерланды, США, Финляндия, Франция и Швеция) добавляются Австралия, Швейцария и Япония.

Министр экономики Алексей Улюкаев согласовал отправку на фронт экономического роста половины резервных средств пенсионной системы.



Российская газета, Москва, 13 августа 2013

## ВЫХОДИМ НА 140 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

Автор: Кира Латухина

Владимир Путин призвал пресекать коррупцию при строительстве дорог

Вчера президент проинспектировал строящийся участок нового выхода на МКАД автодороги М-1 "Беларусь" и провел там совещание по развитию транспортной инфраструктуры Москвы и области. Сделано немало, но граждане ждут большего, дал понять Владимир Путин.

Вопрос принципиально важен не только для жителей столичного региона. Здесь проходят основные пассажирские и грузовые потоки страны, пояснил глава государства. Автодорог в Московской области в 4 раза меньше, чем в Европе, а автомобилей - примерно столько же. За 10 лет легковушек только в столице стало больше в 1,6 раза, в Подмоскowie - в 2,9, а число грузовиков в Москве и области увеличилось в 2,6 раза.

"Сделано уже немало", - оценил президент. Рекордными темпами расширяется сеть метрополитена, обновляются железнодорожные вокзалы столицы, развивается пригородное сообщение, большое внимание уделяется общественному транспорту, модернизируются аэропорты и строятся развязки.

Решение транспортных проблем в Центральном регионе должно быть комплексным и скоординированным, подчеркнул Путин. "По-другому работу выстроить не удастся", - предупредил он. Нужна согласованная работа регионов, поддержка федерального центра, широкое использование механизмов государственного и частного партнерства. "Все наши инициативы должны быть подкреплены соответствующими ресурсами, - добавил президент. - Только тогда можно добиться кардинального изменения ситуации к лучшему".

"Основной критерий - социальное самочувствие граждан, - пояснил Путин. - Здесь еще далеко до благополучия". Главная задача - эффективная интеграция различных видов транспорта, развитие сети автодорог, в том числе строительство новых путепроводов.

Наиболее чувствительный вопрос - автодороги, считает глава государства. "Люди справедливо говорят о высокой загруженности наземного транспорта", - заметил он.

"Сегодня МКАД - не столько городская трасса, а единственно возможный транзитный маршрут огромного количества грузовиков... Чтобы разгрузить ее, был предложен проект Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД)", - напомнил президент. К 2018 году она должна стать современной, удобной транспортной магистралью. Ее протяженность составит свыше 500 км, расчетная скорость движения - около 140 км/час, пройдет она на расстоянии 30 - 50 км от Москвы.

На Петербургском международном экономическом форуме глава государства не случайно включил строительство ЦКАД в тройку масштабных инфраструктурных проектов, на которые можно направить средства Фонда национального благосостояния в объеме 450 млрд рублей. Вчера он предложил обсудить механизмы участия государства и частных инвесторов, уделив особое внимание организации выкупа земель. "Необходимо жестко пресекать любые спекуляции и коррупционные схемы, попытки раздуть смету и "под шумок" нажиться на перепродаже земли", - предостерег президент. Также нужно минимизировать ценовые риски.

Трассу ЦКАД предлагается поделить на участки, чтобы ускорить проектирование и привлечь инвесторов. Президент рассчитывает, что "Автодор" и региональные власти найдут здесь взаимопонимание.

При этом плата за проезд должна быть доступна для граждан и необременительна для участников коммерческой деятельности, быть стабильной и предсказуемой, указал глава государства. Это касается и пригородных железнодорожных перевозок.

Проект развития пригородного сообщения Путин вообще попросил считать приоритетным. Ведь прямо или косвенно железнодорожный транспорт затрагивает более четверти населения страны. "Электричками пользуются самые широкие слои населения, прежде всего работающие, студенты, пенсионеры. Как правило, это люди с невысокими доходами", - подчеркнул он.

Глава государства также напомнил, что нужно строить современные путепроводы, чтобы не скапливались машины на переездах. И обязательно нужно сохранить федеральное субсидирование. Его выделили в период кризиса, чтобы потом передать на региональный уровень. Нужно убедиться, что на местах есть эти средства, и зафиксировать, что они выделяются именно на эти цели, объяснил президент.

Сколько бы дорог ни строили, если все будут перемещаться на машинах, а их более 10 млн в регионе, то с этим потоком трассы не справятся, считает врио мэра Москвы Сергей Собянин.

"Единственный вариант - развивать общественный транспорт", - убежден он. Собянин поддержал президента по вопросу субсидирования, попросил рассматривать сроки реконструкции вылетных трасс в увязке со строительством ЦКАД (иначе "магистраль повиснет в воздухе") и предложил создать комиссию, которая хотя бы раз в год обсуждала бы все эти вопросы. "Так и сделаем: комиссия, или по-другому будет называться, неважно, но раз в полгода будем возвращаться к этой теме", - кивнул Путин.

Глава государства также поинтересовался инвестиционной привлекательностью проекта. Гендиректор Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев оценил этот потенциал крайне высоко. Он сообщил, что участвовать готовы два ведущих международных суверенных фонда. "Мы готовы инвестировать до 60 млрд рублей", - добавил он.

Глава минэкономразвития Алексей Улюкаев назвал эти цифры минимальными. "Мне кажется, есть возможность большего привлечения средств инвесторов, а следовательно, мы можем рассматривать экономию бюджетных средств", - полагает он. Экономия может составить до 91 млрд рублей.

Министерство транспорта России предлагает направить на проект 150 млрд рублей из ФНБ и 74 млрд рублей из госказны, пояснил министр транспорта Максим Соколов.

Акцент

К 2018 году ЦКАД должна стать современной, удобной транспортной магистралью

Перед совещанием президент осмотрел строящийся участок трассы Северного обхода Одинцово.

ИТАР-ТАСС # Единая лента, Москва, 12 августа 2013 14:26:38

## МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРЕДЛАГАЕТ РЯД МЕР ПО РОСТУ КРЕДИТОВАНИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА

Автор: ИТАР-ТАСС

МОСКВА, 12 августа. /ИТАР-ТАСС/. Минэкономразвития РФ предлагает увеличить объем кредитов, выдаваемых малому и среднему бизнесу, на 500 млрд рублей за счет субсидирования процентной ставки путем размещения через ВЭБ 100 млрд средств Фонда национального благосостояния.

"Нам необходимо создать федеральный гарантийный фонд и укрепить региональные гарантийные фонды. За счет комфортной системы рефинансирования кредитов малому и среднему бизнесу, которые будут выдавать банки, по моим расчетам, вполне возможно примерно на 400-500 млрд рублей в год увеличивать объем кредитного портфеля", - считает глава Минэкономразвития Алексей Улюкаев.

Он подчеркнул, что в этом случае кредиты будут доставаться малому бизнесу по ставке не выше 10 проц годовых.

"Еще примерно на 400-500 млрд рублей можно увеличить этот объем, если обеспечить субсидирование процентной ставки, размещая через ВЭБ средства ФНБ, он мог бы составить примерно 100 млрд рублей в год, - отметил министр. - В принципе, больше, на мой взгляд, и не надо".

"Эти средства вполне подъемны, они могут вписаться в бюджетную стратегию. Вместе с нефинансовыми мерами это станет мощным механизмом, реально востребованным бизнесом", - убежден он.

Улюкаев подчеркнул, что госбанки могут распространить модель "кредитной фабрики", аналогичную с розничным кредитованием, на малый и средний бизнес.

"Полагаю, что наши крупные многофилиальные банки - такие как Сбербанк и ВТБ 24 - в состоянии запустить модель "кредитной фабрики" с правильным учетом рисков", - отметил он в интервью газете "Коммерсантъ". "Мне кажется, информационная база данных по налогу на движимое имущество также поможет держать уровень дефолтности в разумных пределах, - продолжил министр. - Мы способны правильно распределить риски и уйти от того, что мы действительно наблюдали в сельском хозяйстве".

Вместе с тем, Улюкаев считает, что уровень закредитованности и его потолок будут зависеть от того, насколько будет развиваться сам сектор экономики.

"Сейчас задолженность малого и среднего бизнеса ? около 4,5 трлн рублей. Ну еще триллион-другой нарастим за три года ? и упремся в потолок закредитованности, если только не будет расти сам сектор, - уверен глава Минэкономразвития. - Снимая административные барьеры для роста, мы избежим этого потолка".

"Предложения Минэкономразвития - шаги в безусловно верном направлении, но ставка в 10 проц по-прежнему высока", заявил в интервью ИТАР-ТАСС сопредседатель Центрального штаба Общероссийского народного фронта /ОНФ/, сопредседатель "Деловой России" Александр Галушка.

"Ставка должна быть процентов 6-7, а сегодня малый и средний бизнес кредитуются под 14-15, вплоть до 20 процентов годовых", - напомнил собеседник агентства.

По мнению Галушки, "необходима новая, более эффективная денежно-кредитная политика, подобная той, которая проводится в странах Евросоюза, в США, Индии, Японии. Речь идет, во-первых, о снижении ставки рефинансирования. Во-вторых, необходимо развитие конкуренции в банковской сфере - при нынешнем доминировании банков с государственным участием дефицит такой конкуренции можно определить как очень острый".

Кроме того, "следует укреплять защиту прав заемщиков, которая сейчас в России находится на очень низком уровне", - заключил Галушка.

# БИЗНЕС

12.08.2013 18:15:23 MSK

## **"РАЗГУЛЯЙ" ПОРУЧИЛСЯ ПЕРЕД ВЭБОМ НА 3,4 МЛРД РУБ. ПО КРЕДИТАМ "ДОЧЕК"**

Москва. 12 августа. ИНТЕРФАКС - ОАО "Группа Разгуляй" заключило договор поручительства по кредиту своей "дочки" ООО "Разгуляй-Маркет" перед Внешэкономбанком (ВЭБ).

Сумма сделки составляет 2,4 млрд рублей, говорится в сообщении "Разгуляя". Ранее сообщалось, что "Разгуляй-Маркет" планирует привлечь до 2,4 млрд рублей на пополнение оборотных средств.

Кроме того, "Разгуляй" (РТС: GRAZ) поручился перед ВЭБом по кредиту еще одной структуры группы - ООО "Торговый Дом "РСК". В этом случае сумма сделки составила 1 млрд рублей.

В начале августа "Разгуляй" сообщил, что его структуры - ЗАО "Зерновая компания "Разгуляй" и ЗАО "Сахарная компания "Разгуляй" поручились за "Разгуляй-Маркет" по кредиту Внешэкономбанка, сумма сделки составила 1 млрд рублей.

Эти же компании, а также ООО "Разгуляй-Агро" поручились перед ВЭБом по кредиту ООО "Торговый дом РСК". Размер поручительства - 1,4 млрд рублей.

Группа "Разгуляй" была создана в 1992 году, объединяет три отраслевых направления: сахарное, сельскохозяйственное и зерновое, а также подразделение по взаимодействию с розничными сетями.

Под контролем холдинга находится более 400 тыс. га земли, в том числе 290 тыс. га - в обработке в 2012 году.

В октябре 2010 года владельцем 21,42% акций группы стала компания Avangard Asset Management, купившая их у основателя и экс-президента "Разгуляя" Игоря Потапенко. В настоящее время ей принадлежит 24,96% "Разгуляя". ВЭБ владеет 19,97% акций компании.

Служба финансово-экономической информации

Российская бизнес газета, Москва, 13 августа 2013

## С ГАРАНТИЕЙ И НЕДОРОГО

Автор: Василий Поздышев, директор департамента банковского регулирования Банка России

Подготовила Елена Кукол

Государство обеспечит бизнес доступными кредитами

Правительство и Банк России разрабатывают меры, которые позволят снизить стоимость займов для бизнеса. Речь идет о системе мер, направленных на развитие кредитования, стимулирование малого и среднего бизнеса и повышение темпов роста экономики. Банк России выдвигает предложения, которые касаются его зоны ответственности по нескольким направлениям. Это де нежно-кредитная политика, где прежде всего важно снижение инфляции, потому что ее уровень является основным фактором в стоимости ресурсов для предприятий реального сектора.

Еще один момент касается расширения перечня инструментов рефинансирования банков. Обсуждается возможность закладывать в Банк России кредиты, обеспеченные госгарантиями; рефинансирование под плавающие ставки на срок до года и под залог ценных бумаг, обеспеченных кредитами малому и среднему бизнесу. Еще одним из направлений является снижение издержек банков. К таким предложениям относится сокращение сроков хранения архивов и расширение возможностей хранить документы в электронном виде. Еще одно - обеспечение полноты и корректности информации в бюро кредитных историй. Следующее важное направление работы - изменение залогового законодательства: облегчение условий реализации залога, создание базы данных заложенного движимого имущества и введение банковских счетов нового вида - залоговых счетов, с которых банки могли бы беспрепятственно списывать средства должников. Наконец, рассматриваются и предлагаются меры, которые могут упростить кредиты для малого и среднего бизнеса с точки зрения регулирования. Например, изменения в положение 254-П.

Оно обязывает банки с января 2014 года дополнительно проверять заемщиков на реальность или нереальность их деятельности. И в зависимости от этой оценки формировать резервы на возможные потери по ссудам.

Но малый бизнес от такой оценки и резервов будет почти полностью избавлен путем прямого исключения из этой процедуры индивидуальных частных предпринимателей и кредитов, которые не превышают 10 миллионов рублей. Более 90% кредитов малому бизнесу укладываются в эту сумму. Такая мера во многом снимет административную нагрузку с банков, кредитующих малые предприятия.

- В этом положении также предусмотрены послабления при рефинансировании кредитов. Поясните, в чем там дело?

- Вступает в силу изменение, которое касается оценки ссуды, направленной на рефинансирование уже имеющегося кредита.

Ранее (по причине финансового кризиса) необходимость перекредитовки была вызвана, как правило, плохим финансовым состоянием заемщика. Но в условиях снижающихся ставок перекредитовка - совершенно нормальное и даже иногда позитивное явление. Скажем, изначально инвестиционный кредит, выданный на три или пять лет, может быть дорогим по причине высоких рисков и срочности. Но потом, когда прошла первая, самая трудная инвестиционная фаза - дом уже построен, квартиры в нем продаются или завод начал производить первую продукцию, - риски снижаются. И тогда клиенту может быть выгодно за счет более дешевых заемных средств вернуть первоначальный кредит.

Новая версия 254-П это учитывает, позволяя банку самостоятельно принять решение по оценке ссуды, выданной или ушедшей на рефинансирование в зависимости от ситуации и качества клиента.

- Один из способов снизить ставки по кредитам малому и среднему бизнесу - это предоставление гарантий. Но предприниматели жалуются: кредиты, имеющие гарантию муниципальных властей, относятся ко второй категории риска. И предлагают приравнять их к кредитам, имеющим госгарантию.

- Ну, во-первых, кредит второй категории качества - это очень даже хорошо (под него можно создавать резервы от 1%, что очень мало). Лучше таких кредитов только активы первой категории, под которые резервы разрешается совсем не создавать, то есть вероятность потерь по таким кредитам нулевая.

Если смотреть на эту ситуацию серьезно, то тут речь должна идти о качестве обеспечения: одно дело, когда на покрытие рисков по кредиту выдается госгарантия (их количество, объемы и использование жестко контролируются министерством финансов). Всем понятно, что если заемщик не выплатит ссуду, государство этот риск покроет. И совершенно другое дело, когда гарантия выдана, например, муниципалитетом (который сам как-то управляет своими финансами) или муниципальным гарантийным фондом, за которыми никто особо не наблюдает, у которых нет ограничений ни на выдачу гарантий, ни на возможность заимствовать средства. Объективно две эти гарантии - две большие разницы.

Чтобы повысить доверие к муниципальным и иным гарантиям, надо устанавливать более жесткие правила работы таких фондов, вводить контроль за их работой, а также контроль над самими гарантиями. Не забывайте еще и о том, что на российском рынке немало фиктивных гарантий, как фондов, так и банков. То есть сначала надо навести в этой области больше порядка и контроля, а потом уже учитывать это в регулировании. В противном случае мы можем привнести в банковскую систему непокрытые риски.

- Банковское сообщество настаивает, чтобы максимальный срок рефинансирования был увеличен с года до трех, а то и пяти лет. Вы готовы пойти навстречу этим пожеланиям?

- Ведь если дать много долгосрочной ликвидности в банковскую систему - не факт, что эти деньги будут направлены только на заявленные цели. Могут пойти в спекулятивные операции и надуть биржевой пузырь, а могут и совсем уйти из страны. К сожалению, контроль над использованием средств пока не самая сильная сторона нашей экономики.

Что же касается крупных долгосрочных инфраструктурных проектов, для их финансирования существуют специальные организации - Внешэкономбанк, МСП Банк, международные банки развития. Они могут финансировать, софинансировать и рефинансировать проекты и на три, и на пять, и на десять лет.

В то же время работа над расширением инструментов рефинансирования, пересмотром ломбардного списка ЦБ для включения в залоги новых активов ведется постоянно. В принципе очень хорошо, что после двухлетних дискуссий о ставке рефинансирования все перешли к разговору о стоимости реальных инструментов, которые используются для предоставления банкам ликвидности со стороны ЦБ. - ЦБ долго вел борьбу с банкирами, кредитующими свои проекты. Успехи есть?

- Возможность ограничивать операции банков со связанными сторонами - второй важный элемент закона. Кредитование проектов собственников за счет средств населения до сих пор является для российских банков одним из основных рисков. Закон закрепляет новый норматив, который ограничивает сделки банков со связанными сторонами 20 процентами капитала банка. Это требование вступит в силу с 1 января 2015 года.

- Человек владеет банком и не может профинансировать собственный проект? Что же ему, идти к "чужому дяде"?

- Не обязательно идти к чужому дяде. Мы допускаем, что банк может кредитовать проекты, которые находятся на его собственном балансе. И с точки зрения рисков это лучше, чем кредитование проекта собственника, стоящего в стороне, потому что на "посторонний" проект банк никак воздействовать не может. Постановка такого актива на баланс снижает риски потерь вкладчиков при банкротстве банков. Сейчас при подобном исходе прокредитованные активы собственников и родственников, как и все прочие, в общую конкурсную, как правило, не попадают. В новой конфигурации они уже будут стоять на балансе банка. Значит, такие активы могут быть выставлены на продажу, и потом за их счет будут производиться выплаты кредиторам и вкладчикам, средствами которых эти проекты и финансировались. Это важно, потому что, принимая решение о выдаче кредита себе самому, собственник рискует не только собственными деньгами, но на 90% - деньгами кредиторов и вкладчиков.

- Связанные стороны - это кто?
- Собственники банков, топ-менеджеры, родственники тех и других.
- У ЦБ не будет сложностей с выявлением связанности?
- Страна у нас непростая, поэтому сложности, конечно, будут.

Чтобы сложностей было меньше, надо максимально четко прописать признаки связанности, привязав их к определениям связанных лиц, используемых международными стандартами финансовой отчетности. Одновременно Банку России дается право профессионального суждения на выявление связанности. То есть уполномоченные сотрудники ЦБ смогут давать определение связанности не только по формальным признакам, а исходя из содержательного характера сделок.

- После истории с Кипром много говорили о том, как сделать, чтобы ушедшие туда капиталы вернулись на родину...

- Российские инвесторы под влиянием этой ситуации действительно могут пересмотреть свою позицию. Кипр стал прецедентом, а недавно властями ЕС принято решение, предусматривающее, что с 2018 года при возникновении сложностей в банках другие европейские страны тоже могут применять "стрижку депозитов". Это будет подталкивать наших обеспеченных соотечественников к тому, чтобы подумать об иных местах хранения своих средств. Будет ли это Россия? Пока рано говорить об этом.

- Пока ваш теперь уже бывший начальник министр экономического развития Алексей Улюкаев повышает прогноз по оттоку капитала - 50 млрд долларов. Почему? Банки у нас хорошие, налоги низкие, а деньги не идут...

- Дело в том, что финансовая система - это всего-навсего посредник. Она мало влияет на отношение инвесторов к самой стране инвестиций. Так же, как в конечном счете и налоги. Вот все мы долгое время, говоря о привлечении инвестиций, останавливались на налоговых аспектах. Сейчас наше налогообложение - доходов физических лиц в виде дивидендов - достаточно льготное, налоговая нагрузка не выше английской, французской и даже некоторых европейских офшоров, например Герцогства Люксембург. Но поток инвестиций по-прежнему идет от нас к ним. Вывод напрашивается следующий - дело не в налогообложении, или не только в нем.

Первое условие - это возможность легко осуществлять бизнес-проекты. У нас пока построить, например, завод (сразу скажу, что в понимании западного частного инвестора "завод" - это для нас, привыкших измерять производство еще советскими масштабами, скорее "цех") и дороже, и дольше, чем, например, в США или в Канаде. Высоки административные издержки. А для бизнеса это очень важно. В динамичном и высококонкурентном современном мире бизнесу как никогда нужно четкое понимание сроков реализации, поставок, строительства, получения всяких разрешений. Значит, от налоговых аспектов надо переходить к административным.

Второе - надо развивать конкурентную инфраструктуру (транспорт, логистика, энергетика). Завод будет построен там, где есть "все удобства" (и недорого) для масштабного производства, хранения и доставки продукции в страны-потребители.

Ну и последнее - механизм принятия решений об инвестировании в страну примерно такой же, как механизм принятия опытным вкладчиком решения об открытии крупного депозита в одном банке или в каком-то другом. Опытный вкладчик, у которого много денег, не будет стремиться получить максимальную ставку, положив их в банк, обещающий самые высокие проценты. Для него главное - сохранность уже заработанных средств. Так же и опытный инвестор. Даже если ему даются налоговые бонусы, но он понимает, что есть вероятность потери всего, то перевесит стремление сохранить средства. Поэтому к нам по-прежнему приходят только "излишки" средств иностранных инвестиционных фондов (которые они готовы потерять), а основные инвестиции идут в те юрисдикции (этот термин не зря используется в мире инвестиционного банкинга), где правоохранительная и судебная системы гарантируют инвесторам их права.

**ОБСУЖДАЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАКЛАДЫВАТЬ В БАНК РОССИИ КРЕДИТЫ, ОБЕСПЕЧЕННЫЕ ГОСГАРАНТИЯМИ**

**ЧТОБЫ ПОВЫСИТЬ ДОВЕРИЕ К МУНИЦИПАЛЬНЫМ И ИНЫМ ГАРАНТИЯМ, НАДО УСТАНОВЛИВАТЬ БОЛЕЕ ЖЕСТКИЕ ПРАВИЛА РАБОТЫ ТАКИХ ФОНДОВ, ВВОДИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА ИХ РАБОТОЙ, А ТАКЖЕ КОНТРОЛЬ НАД САМИМИ ГАРАНТИЯМИ. НЕ ЗАБЫВАЙТЕ ЕЩЕ И О ТОМ, ЧТО НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ НЕМАЛО ФИКТИВНЫХ ГАРАНТИЙ, КАК ФОНДОВ, ТАК И БАНКОВ**

Источник: ЦБ РФ (На 1 июля соответствующего года). ИНФОГРАФИКА "РГ" / АНТОН ПЕРЕПЛЕТЧИКОВ/ ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА

Источник: ЦБ РФ. ИНФОГРАФИКА "РГ" / АНТОН ПЕРЕПЛЕТЧИКОВ/ ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА

Российская бизнес газета, Москва, 13 августа 2013

## СЫГРАТЬ НА ОДНОМ ПОЛЕ

Автор: Ирина Поволоцкая, РОСТОВ-НА-ДОНУ

**ПЕРВАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕНДЕРНАЯ ПЛОЩАДКА ЗАРАБОТАЕТ В РОССИИ В СЕНТЯБРЕ**  
Единая строительная тендерная площадка само регулируемых организаций (ЕСТП СРО) должна объединить более 160 тысяч строительных компаний. Плюсы и минусы работы на новой площадке обсуждали участники рынка на конференции в Ростове-на-Дону, посвященной инновационным формам развития ГЧП в России.

То, что к механизму ГЧП сегодня проявляют все больше интереса и власть, и бизнес, очевидно. Даже в отсутствие федерального закона о ГЧП многие регионы самостоятельно используют этот механизм для реализации значимых социальных или инфраструктурных проектов. В Ростовской области, к примеру, на условиях софинансирования строят сеть бассейнов в муниципалитетах. В Астраханской области практически готов проект по строительству детсадов с привлечением денег инвесторов. Более чем в 70 российских регионах уже приняты областные законы, регламентирующие деятельность партнерств.

"С одной стороны, государство постепенно уходит из сферы контроля на строительном рынке, но одновременно оно остается одним из самых крупных заказчиков. Больше половины строительных заказов в России сейчас - это госзаказы, - оценил ситуацию на рынке руководитель межрегионального управления минрегиона по ЮФО Алексей Копалин. - Ответственность за развитие строительства в регионах несут органы местного самоуправления. Но возможности местных бюджетов достаточно ограничены. И здесь как раз должен работать механизм ГЧП, когда к решению важных для муниципалитета задач привлекается бизнес".

Правда, зачастую органы местного самоуправления, четко представляя, зачем области тот или иной проект, не всегда самостоятельно могут так же четко сформулировать, чем он может быть выгоден бизнесу. Да и донести информацию именно до того исполнителя, который справился бы с таким проектом, получается редко. Единая строительная площадка, по словам председателя совета директоров ЕСТП СРО Ильи Константинова, как раз берет на себя функции организатора информационного пространства при реализации проектов ГЧП.

В целом площадка создана для организации и проведения электронных торгов в строительной отрасли под контролем саморегулируемых организаций строителей, проектировщиков и изыскателей России и является альтернативой тендерным площадкам, в регламенте которых нет инструмента контроля профессионализма участников торгов.

"Сейчас в России работает около 200 частных и пять государственных электронных площадок. Но ни одна из них не учитывает принципы и нормы, которые есть в строительной деятельности: ни кто работает в компании, выигравшей аукцион, ни ее предыдущий опыт работы никого не интересуют. В итоге часто получается, что побеждают в тендере компании, использующие серые схемы, или те, кто жестко демпингует", - оценил нынешнюю ситуацию с электронными торгами Илья Константинов.

Как следствие - сроки реализации бюджетных проектов могут быть сорваны, а качество построенного объекта вызывает много вопросов. Задача же ЕСТП в том числе и установить своеобразный фильтр качества для строительных компаний. "На торги на нашей площадке будут допущены компании с проверенной репутацией, обладающие соответствующими допусками. Только аккредитованные строительно-проектные организации получают право работать на ней. Если допуск той или иной компании приостановлен, директор СРО может тут же в онлайн-режиме это указать, а заказчик соответственно увидеть", - добавил Константинов.

По мнению организаторов площадки, она сможет также решить проблему с поиском субподрядчиков в регионах при исполнении крупных бюджетных заказов и послужит объединению нескольких организаций при реализации крупных дорогостоящих контрактов.

Идею работы ЕСТП поддержал Внешэкономбанк, который является сегодня главным консультантом по проектам государственно-частного партнерства. В будущем представители площадки совместно со специалистами банка готовы обучать членов российских строительных СРО "тонкостям" реализации проектов ГЧП с тем, чтобы они могли консультировать местные администрации и следить за исполнением самих проектов. Пока единая строительная тендерная площадка работает в тестовом режиме как сводный ресурс аукционов, проводимых на других площадках. Сейчас на ней размещена информация о 10 тысячах строительных аукционов. Ежедневно эта база обновляется. Инициаторы ЕСТП обещают, что уже с сентября площадка будет работать в полном формате.

Представители южных строительных СРО к инициативе создания единой специализированной площадки отнеслись с осторожностью. "Сама по себе затея эта хорошая. Но важно, чтобы она не стала дополнительной надстройкой, просто дублирующей функции СРО. Если такая площадка действительно начнет работать в режиме торгов, то должен быть продуман механизм вступления, отбора и контроля за организациями на ней. Сегодня ведь во всех СРО есть самая подробная информация о каждом из участников. И если оператор берет на себя ответственность контролировать весь этот объем информации, правила игры должны быть понятны каждому. Только тогда система действительно будет прозрачной", - предположил председатель совета СРО "Строители Ростовской области" Николай Коробченко.

**СЕЙЧАС В РОССИИ РАБОТАЕТ ОКОЛО 200 ЧАСТНЫХ И ПЯТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЛОЩАДОК**

Источник: Росстат. ИНФОГРАФИКА "РГ" / АНТОН ПЕРЕПЛЕТЧИКОВ/ ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА

# РАЗНОЕ

Finance.ua, Киев, 12 августа 2013 16:45:00

## **ПРОМИНВЕСТБАНК ЗАБИРАЕТ ЭЛИТНЫЙ ДОМ В ЦЕНТРЕ КИЕВА ЗА ДОЛГИ - СМИ**

Автор: Капитал

Проминвестбанк решил забрать за долги элитный дом "Граф Фундуклеев", расположенный в центре Киева, у группы компаний "Герц", крупнейшего застройщика Донецка. Жилкомплекс расположен на улице Пирогова, неподалеку от станции метро "Университет" и ботанического сада имени Фомина.

В 2010 году ПИБ открыл компании кредитную линию на 80 млн грн. Девелопер выбрал весь займ, но этих денег не хватило для полного завершения строительства. Поэтому "Герц" продолжил финансировать проект за счет средств от продажи квартир в домах, расположенных в Донецке. Эти деньги он должен был направлять на погашение задолженности перед Проминвестбанком по другим займам. В целом долг "Герца" перед ПИБом составляет 160 млн грн.

По словам президента "Герца" Александра Ротова, для ввода дома в эксплуатацию необходимо около 20 млн грн. Он готов примерно на 90%. При этом заработать на квартирах, расположенных в нем, можно свыше \$32 млн. То есть группа могла бы полностью закрыть все долги перед банком и еще заработать около 100 млн грн.

Если банк заберет дом, достройку "Графа Фундуклеева" могут доручить российскому холдингу "Отель Девелопмент" в качестве частичной компенсации по долгу одной из компаний, входящей в его состав. Она должна вернуть ПИБу \$30 млн.

Напомним, что ПИБ принадлежит российскому Внешэкономбанку. Ротов в свою очередь является товарищем бывшего министра строительства Анатолия Близняка.

<http://news.finance.ua/ru/~1/0/all/2013/08/12/307096>

# ИНОПРЕССА

## РОССИЯ ДОБИВАЕТ МАЛЫЙ И СРЕДНИЙ БИЗНЕС

("Najwyższy CZAS!", Польша)

Опубликовано: 09.08.2013

Хотя процесс экономической трансформации идет в России уже 25 лет, начавшись еще при Горбачеве, малый и средний бизнес до сих пор не вышел в этой стране из зачаточного состояния. На тысячу россиян приходится шесть малых предпринимателей, тогда как в Европейском Союзе этот показатель в пять раз выше. Вклад малого и среднего бизнеса в российский ВВП невелик и составляет 23,6%, нормальной же принято считать экономику, в которой эта цифра доходит до 60%. Достижение такого показателя в настоящий момент кажется утопией, хотя с точки зрения статистики темпы развития малого бизнеса кажутся впечатляющими.

В 1995 году число малых и средних предприятий в России составляло 900 тысяч, а в 2012 году эта цифра достигла шести миллионов! Так что теоретически ситуация выглядит динамичной. Однако эти предприятия дают работу лишь 16,8 миллиону россиян, то есть 25% от всех занятых в российской экономике граждан. В среднем в каждом предприятии малого и среднего бизнеса трудится три работника, де-факто 4,1 миллиона фирм состоят из одного человека — самого владельца.

Малые предприятия чаще всего имеют торговый, а не производственный профиль деятельности. Их руководители принадлежат к группе самых активных и предприимчивых жителей России: они кормят сами себя, не ожидая социальной помощи от государства. Власти следовало бы окружить этих людей особой заботой, ведь разрастаясь, этот класс мог бы способствовать экономическому и ментальному преобразению страны. К сожалению, все обстоит иначе.

За последние полгода свои фирмы закрыли 650 тысяч малых предпринимателей и владельцев фермерских хозяйств. Переломным месяцем в этом плане стал декабрь прошлого года. Тогда свои компании ликвидировали 120 тысяч человек. В январе тренд усилился: было закрыто еще 140 тысяч мелких и средних предприятий, в последующие месяцы с официальной экономической карты России пропадали все новые и новые фирмы.

Причина этого процесса представляется очевидной: о ней говорят как сами бизнесмены, так и представляющие их организации. Власть в два раза повысила обязательную сумму страховых взносов для предпринимателей — до 35 тысяч рублей в год (из них 32500 рублей идет в пенсионный фонд, а 3185 — на медицинское страхование).

### Убытки бюджета

По подсчетам аналитиков «Деловой России», в результате закрытия тысяч малых предприятий, бюджет страны недополучил 5,1 миллиарда рублей! Уменьшились налоговые отчисления. Эксперты полагают, что все эти предприятия просто перешли в

серую зону. Предположение подтверждают данные Министерства экономического развития, которое сообщило, что безработица в стране не выросла. Действуя против интересов мелких предпринимателей, Кремль не только консервирует в российском обществе те традиции, которые уходят корнями в наследие коммунизма, но и подпитывает патологические явления новой эпохи.

Эта ситуация чрезвычайно выгодна государственным корпорациям и крупным заводам, которые принадлежат российским миллиардерам: они прекрасно понимают, что руководство страны не решится покуситься на их интересы, опасаясь волны безработицы, которую не смогут смягчить частные инициативы.

Из заявлений властей можно сделать вывод, что они совершенно не осознают, насколько нынешняя политика убийственна для мелкого и среднего бизнеса. С 2014 года нагрузку на него вновь планируется увеличить. Эти планы идут вразрез с прогнозами Министерства экономического развития, которое предполагало, что к 2030 году число индивидуальных предпринимателей увеличится в 1,3 раза (до 7,7 миллиона).

Действия премьер-министра Дмитрия Медведева указывают на то, что у него есть собственные задумки, которые он надеется реализовать при помощи «дорожной карты» для малого и среднего бизнеса, предполагающей, что эта область начнет бурно развиваться, предприниматели разбогатеют и сменят род деятельности, занявшись не торговлей, а производством. Так должно произойти благодаря крупным корпорациям, которых обяжут совершать четверть своих покупок у малых и средних предпринимателей.

### **Без энтузиазма**

Государственные корпорации смотрят на эту перспективу без особого энтузиазма, поскольку подобные ограничения не имеют ничего общего со свободным рынком. В значительной мере эти компании представляют военно-промышленный сектор, а малые и средние предприниматели мало что могут ему предложить, кроме питания для рабочих столовых. Премьер Медведев может мечтать о том, что российские предприниматели достигнут уровня своих шведских коллег, где небольшие фирмы производят детали для таких концернов как Volvo или Saab, однако в России до этого еще очень далеко. Чтобы малый бизнес мог развиваться, ему нужен доступ к кредитам и инновационным технологиям. Он должен стать конкурентоспособным и привлекать к себе лучших специалистов.

Корпорации не хотели бы появления такого сектора по многим причинам. Прежде всего, крупные предприятия боятся оттока специалистов, в которых и так ощущается дефицит (в частности, в судостроении, авиационной, ракетной, электронной промышленности). Чтобы сохранить кадры госкорпорациям пришлось бы значительно поднять зарплаты, на что у них просто нет средств.

Малый и средний бизнес в России продолжит свой медленный дрейф и еще нескоро достигнет размеров, соизмеримых с показателями западных стран. А в стране все так же будет править социализм, представленный государственными корпорациями.

