



голос российского бизнеса

ПРОМЫШЛЕННИК РОССИИ

Алексей КУДРИН:

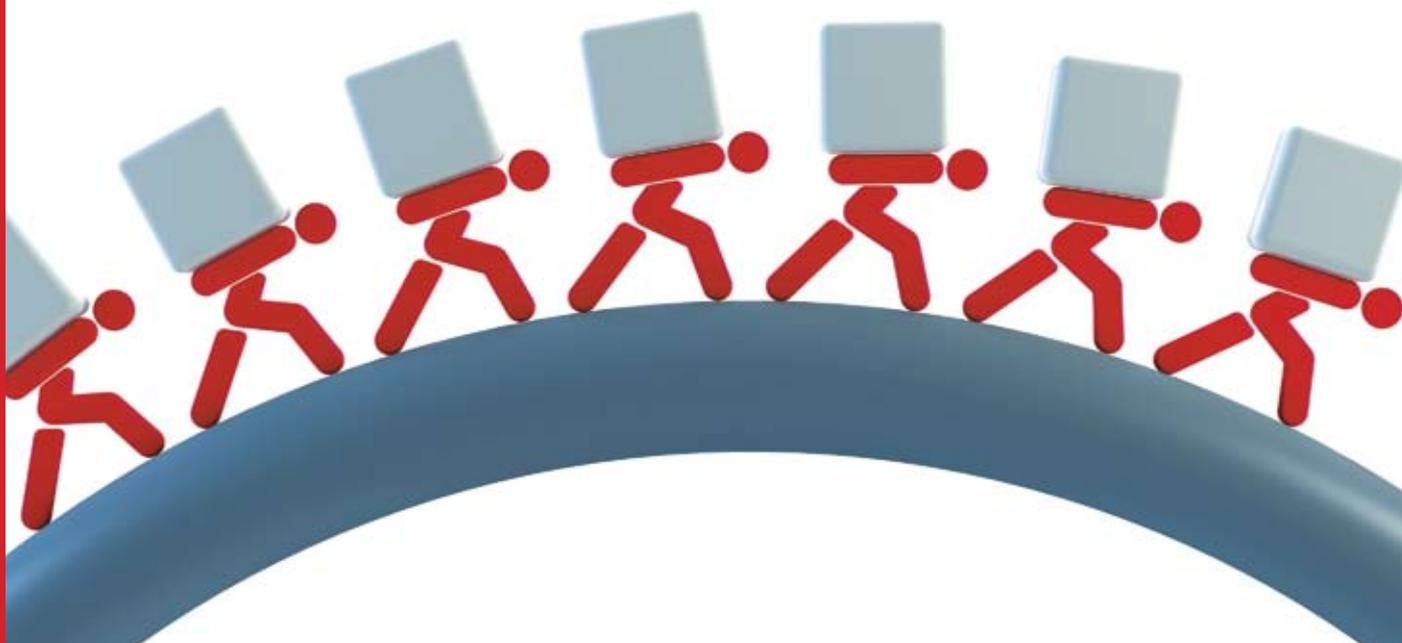
«ПОВЫШЕНИЕ
НАЛОГОВ –
ЭТО ТЕНДЕНЦИЯ,
А НЕ ВРЕМЕННАЯ
МЕРА»

стр. 20

Анатолий АРТАМОНОВ:
«Молодые управленцы
должны поработать в районах»
стр. 32

Владимир ЯКУНИН:
«Государство и бизнес
в одном вагоне»
стр. 56

Давид ЯКОБАШВИЛИ
в Клубе главных редакторов РСПП:
«Болота все готовы дать.
С котельными не хотят
расставаться»
стр. 128





Российский союз промышленников и предпринимателей
Центр менеджмента корпоративных мероприятий



Наши квалифицированные сотрудники обеспечат для Вас организационное и техническое сопровождение мероприятия. Мы готовы предложить Вам как полные комплексные решения, так и обеспечения отдельных блоков конференций, презентаций, симпозиумов, конгрессов, семинаров, деловых встреч и т.д., а имеющиеся у нас конференц-пакеты представляют собой идеальное соотношение цены и качества, также позволяют гибко подойти к выбору услуг и пожеланий Заказчика.



Сотрудники Центра корпоративных мероприятий помогут при выборе подходящего зала, проконсультируют по вопросам дополнительного оборудования, порекомендуют оптимальный вариант рассадки участников мероприятия, представят специальные предложения подходящие именно Вам.



Специалисты Центра менеджмента корпоративных мероприятий сфокусированы на предоставлении широкого спектра качественных услуг по обеспечению мероприятий различного формата и наполнения. Более подробную информацию можно узнать на сайте РСПП или по телефонам указанным ниже.



Наши партнеры:



103070, Россия, Москва, ул. Старая площадь, д. 10/4, ул. Котельническая набережная д.17
тел: +7 495 663-04-04
www.rspp.ru
e-mail: event@rspp.ru

В декабре, в преддверии Нового года, по традиции хочется надеяться только на лучшее. Вот и правительство, оправдывая эти ожидания, представило свой прогноз социально-экономического развития страны на 2011 год и на плановую перспективу до 2013 года. Согласно этому прогнозу, за ближайшие три года рост инвестиций составит в России около 25%, рост промышленного производства – почти 22%, прибыль увеличится на 73%. Это, правда, по сравнению с кризисным 2009 годом, но все равно неплохо. Бизнес такие перспективы не могут не радовать. Однако на проводимых в последнее время бизнес-форумах всеобщего оптимизма пока не наблюдается. Звучат осторожные опасения по поводу способности страны привлекать инвестиции, говорят об усилении оттока капиталов, о возможных последствиях роста налоговой нагрузки на бизнес в ближайшее время.

В 2011 году социальные платежи, которые заменили единый социальный налог (ЕСН), увеличатся и составят в совокупности 34%. За два года страховые платежи для бизнеса увеличиваются более чем на треть. А если смотреть по разным отраслям, то увеличение нагрузки повлечет за собой рост совокупных затрат предприятий на 1–3%, что, в свою очередь, приведет к снижению рентабельности от 2% до 65% (в зависимости от доли заработной платы в суммарных издержках предприятий). В некоторых отраслях это может привести даже к отрицательной рентабельности, а значит, экономика этих предприятий становится бессмысленной.

Суммарно налоговая нагрузка вырастет на 2% ВВП. РСПП активно боролся против роста страховых платежей и даже добился отсрочки их повышения на год. Мы предлагали сначала реформировать пенсионную систему, систему социального обеспечения и медицинского страхования и уже после этого определить, каких ресурсов нам не хватает и где их можно взять. Правительство решило иначе – сначала рост тарифов, а реформы потом. Предлагали мы и более «агрессивную» приватизацию как источник пополнения социальных фондов. И приватизация менее масштабная, чем могла бы быть, и доходы от нее пойдут либо в общий котел, либо в новый резервный фонд. Теперь не совсем ясно, как при таком уровне увеличения нагрузки на бизнес планируется получить рост инвестиций в основной капитал в размере 10% в год и устойчивый экономический рост 4% в год.

Сильной остается административная и коррупционная нагрузка на бизнес. Президент недавно сказал, что воровство при проведении госзакупок в России составляет примерно триллион рублей. Это ровно столько, сколько бюджет планирует получить от повышения социальных налогов. Естественно, налоги собрать легче, чем бороться с коррупцией, но даст ли это тот эффект, на который мы рассчитываем?

Мы решили еще раз поднять этот вопрос на страницах нашего журнала, поскольку считаем, что главное – продолжать диалог с правительством и другими заинтересованными сторонами, аргументированно отстаивать свою позицию. И тогда решение, устраивающее всех, обязательно будет найдено. Хотелось бы, чтобы уже в наступающем году. Все же приближается праздник, оптимизм нам не помешает.



ФОТОСЛУЖБА РСПП

Александр ШОХИН,
президент РСПП,
председатель
редакционного совета

Александр Шохин



**Главная тема –
нагрузка на бизнес**

16 Нагрузка на бизнес
в посткризисный период:
все выше, и выше, и выше...

20 Час от часу не легче
Налоговые изменения

22 Бизнес в России:
взгляд изнутри
и снаружи

24 Вячеслав НОВИКОВ:
”Малый бизнес
оказался полностью
беззащитным”

28 Андрей Гунин
Генри Форд в российском
правительстве

30 Бизнес-дневник

Регионы

32 Калужская область:
подай первым руку инвестору

40 Олег КОНТОНИСТОВ:
”Гармония
на краю земли”

44 Бизнес-дневник



**Отрасль
транспорт**

46 Из пункта А в пункт В:
транспортный
коридор России

56 Владимир ЯКУНИН
Государство и бизнес
в одном вагоне

60 Василий ЮРЧЕНКО
Транспорт России:
вызовы экономики
будущего

63 Петр ВОРОНИН
Сможет ли Иркутск
стать центром
транспортных
потоков на Востоке?

64 Наталья УКРАИНСКАЯ
Негде присесть:
состояние
аэропортов
Сибири



66 Владимир КОСТИН,
Роберт СУЛЕЙМАНОВ:
”Расправит ли крылья
региональная авиация?”

70 Проект «Урал Промышленный –
Урал Полярный»: строительство
железной дороги – большие
инвестиции и рабочие места

74 Геннадий ПЕТРАКОВ:
”Мы должны сработать
на опережение”

78 Александр ДАВЫДЕНКО
Все флаги в гости будут к нам

80 Дмитрий ТУЛЕЕВ
Великий Сибирский путь:
реконструкция и развитие

82 Александра АНДРЕЕВА
Вопросы формирования
национальной
транспортной
системы РФ

86 Бизнес-дневник



**Компании
и рынки**

88 Прорыв в высшую лигу
наноиндустрии

92 Научно-технологические
платформы

95 Эдуард ПОТАПОВ
Металлопродукция:
спрос будет расти

98 Георгий ДЗАГУРОВ:
”Наша работа оплачивается
по результату”

102 Дмитрий ЧЕРНОВ
Будущее не за асфальтом,
а за цифровыми
магистралями

106 Вячеслав КОНОВАЛОВ
Ренессанс на кадровом рынке
топ-менеджеров

108 Бизнес-дневник



**Финансы
и инвестиции**

110 Сергей МОИСЕЕВ
Транспарентность банков
и рыночная дисциплина:
поиск эффективных решений

118 Алексей КОНДРАТЬЕВ
Итоги года:
вспомним про рейтинговые
агентства

122 Бизнес-дневник

Бизнес и общество

124 Марат ГЕЛЬМАН:
”Каждый должен сам
найти свою Пермь!”

128 Клуб главных
редакторов РСПП
Давид ЯКОБАШВИЛИ

130 Никита ЛЮТОВ
Конфликт между правами
предпринимателей и правами
профсоюзов в ЕС

134 «Сказочный обман»
Василия САМБУРОВА

136 Дни рождения

138 Бизнес-дневник

Мониторинг

4 Индексы деловой активности
РСПП

6 Хроника
законодательства

10 Игорь ЮРГЕНС
Российская пенсионная
система: отложенный кризис

12 Владимир ЕВТУШЕНКОВ
Мы на разных берегах
одной реки – экономики

14 Бизнес-дневник

Индекс деловой среды в ноябре: чуть выше среднего, но инвестиционная активность в минусе



Мария ГЛУХОВА,
управляющий директор,
Управление по экономической
политике и конкуренто-
способности РСРП

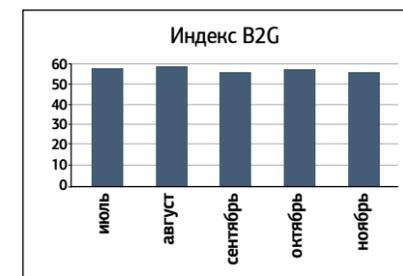
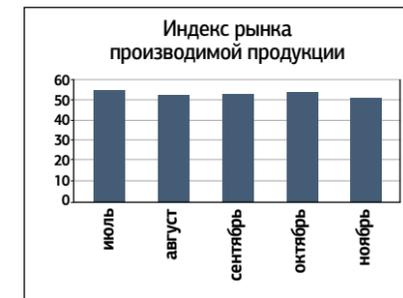
В ноябре был проведен очередной раунд опроса представителей российского бизнеса. Сводный Индекс деловой среды РСРП показал положительную динамику в +1,8 пункта. Субъективное восприятие экономической среды бизнесом показало достаточно уверенный рост и вышло на +4,4 пункта.

Учитывая, что в октябре субъективное восприятие экономической среды

бизнесом показало отрицательное значение в -0,6 пункта, это чрезвычайно важный индикатор «улучшения» ожиданий бизнеса, хотя ряд субиндексов несколько противоречит таким позитивным оценкам. При этом большая часть показателей, которые находятся в положительной зоне, снизила свои значения по сравнению с октябрем.

По-прежнему в группе лидирующих показателей индекс взаимодействия

бизнеса и власти, хотя он несколько снизил темпы роста (+4,1 пункта против 7,3 в прошлом месяце). Вплотную к нему приблизился индекс взаимодействия «бизнес-бизнес» со значением +3,9 пункта, что, в свою очередь, также ниже значений предыдущего месяца. Здесь стоит отметить увеличившуюся просроченную задолженность контрагентов перед компаниями (-2,8 пункта).



Показатели	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь
Индекс рынка производимой продукции	51,9	53,4	50,2
Индекс логистики и инфраструктуры	45,1	46,5	50,7
Индекс B2B	53,4	56,4	53,9
Индекс B2G etc.	55,2	57,3	54,1
Индекс финансовых рынков	51,7	50,0	51,5
Индекс личной оценки делового климата	60,3	50,5	54,4
Индекс инвестиционной и социальной активности	54,3	53,8	47,9
Индекс деловой среды РСРП	53,1	53,2	51,8

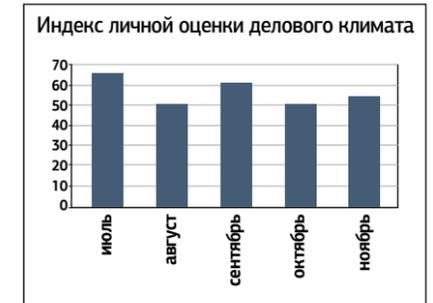
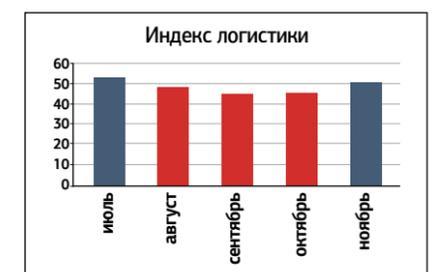
Индекс финансовых рынков вернул себе прежние позиции (+1,5 пункта), но озабоченность валютными рынками остается главным негативным фактором в этом разделе (-4,4 пункта), несмотря на укрепление рубля к бивалютной корзине.

Индекс рынка производимой продукции составил +0,2 пункта. К уже привычному росту цен закупок (-22,2 пункта) добавилось сокращение спроса на товары в отрасли. Хотя рост спроса на продукцию респондентов остается в плюсе (+3,3 пункта).

Впервые за три месяца показал положительную динамику индекс логистики +0,7 пункта.

Индекс инвестиционной и социальной активности показал отрицательную динамику (-2,1 пункта), при этом основной «негатив» приходится на инвестиционный блок – меньшее количество респондентов говорит о реализации инвестиционных проектов, что может свидетельствовать о потенциальной неустойчивости положительных в ноябре показателей.

В октябре отмечалось усиление инвестиционной активности и по данным Индекса РСРП, и по оценкам Росстата (рост инвестиций с исключением сезонного и календарного фактора по сравнению с сентябрем оценивался на уровне 6,1%). Вместе с тем сохраняющийся рост инвестиций по сравнению с соответствующим периодом прошлого года (в январе-октябре прирост составил 4,7%) в большей степени связан с эффектом низкой базы прошлого года.



В таких условиях отрицательная динамика инвестиционного компонента индекса может означать слом тенденции и завершение восстановительного роста.

С точки зрения региональной дифференциации можно отметить ЦФО – после спада в предыдущем месяце показана самая высокая динамика: +4,4 пункта.

ПР



SHUTTERSTOCK

Хроника законодательства

ПОСТОЯННАЯ РУБРИКА ЖУРНАЛА ЗНАКОМИТ ЧИТАТЕЛЯ С ТЕКУЩИМИ СОБЫТИЯМИ И РЕЗУЛЬТАТАМИ МОНИТОРИНГА ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ РСПП ПО САМЫМ ЗЛОБОДНЕВНЫМ И ЗНАЧИМЫМ ДЛЯ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА ПРОЕКТАМ И ОТРАСЛЯМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Закон о присоединении к Конвенции об упрощении таможенных процедур – путь в ВТО

5 ноября 2010 года Президент РФ подписал Федеральный закон «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации

таможенных процедур от 26 июня 1999 года». Федеральный закон вступил в силу 22 ноября 2010 года.

Целью принятия конвенции является унификация российского законодательства с международными нормами и правилами в сфере таможенного регулирования, что является необходимым условием для вступления России во Всемирную торговую организацию. Принципы и положения, установленные конвенцией, должны упростить таможенные формальности, ускорить переход на использование электронных докумен-

тов, автоматизацию таможенных процедур и создание электронных систем «единого окна».

Конвенция состоит из трех частей и включает в себя основной текст, генеральное приложение и специальные приложения. В соответствии с п. 1 ст. 12 конвенции объем обязательств Российской Федерации при присоединении к ней ограничен рамками генерального приложения, которое определяет: принципы определения таможенного контроля; вопросы очистки и иных таможенных формальностей; принципы осуществления взаимодействия между таможенной службой и участниками внешнеэкономической деятельности; применение упрощенных таможенных процедур в отношении определенного круга лиц; принципы начисления, взимания и уплаты таможенных пошлин, налогов; процедуру обжалования решений и бездействия таможенной службы и др. Специальные приложения конвенции могут приниматься Россией дополнительно.

Применение конвенции начнется не сразу. В соответствии с ее нормами предусмотрен трехгодичный переходный период, в течение которого необходимо внести изменения в национальное законодательство. Одновременно необходимо обратить внимание, что таможенное законодательство России взаимосвязано с законодательством Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. В связи с этим можно предположить, что нормативно-правовая база Таможенного союза также потребует корректировок.



Импортеры – авторам

26 октября 2010 года вступило в силу Постановление Правительства Российской Федерации от 14 октября 2010 года № 829 «О вознаграждении за свободное воспроизведение фонограмм и аудиовизуальных произведений в личных целях», которое будет действовать до вступления в силу соглашения между государствами Таможенного союза (Россией, Белоруссией и Казахстаном) по данному вопросу.

Постановление затрагивает интересы российских изготовителей и импортеров аппаратуры (ЭВМ, магнитофонов, телефонов, камер и т.п.) с записывающими устройствами на магнитные, оптические или полупроводниковые материальные носители и таких незаписанных или записанных материальных носителей (киноплёнки, магнитных и оптических лент, карт, дисков и пр.). В постановлении приводится полный перечень оборудования и носителей с указанием кодов ОКП (для изготовителей) и ТН ВЭД ТС (для импортеров).

С каждой единицы соответственно произведенного, ввезенного оборудования и носителей, изготовитель, импортер уплачивает средства для вознаграждения в размере 1% от цены реализации, таможенной стоимости. Средства не взимаются с экспортируемых оборудования и носителей, а также профессионального оборудования не для использования в домашних условиях. Однако критерий отграничения оборудования и носителей, используемых в личных целях, от профессиональных, на наш взгляд, недостаточно четок.

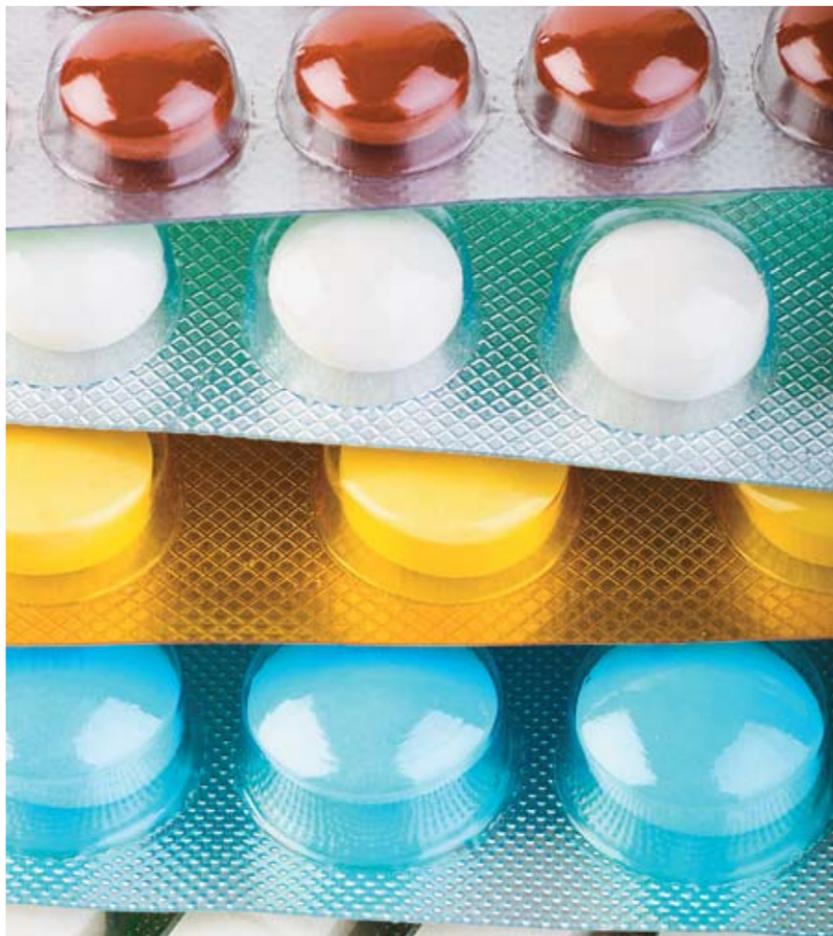
Изготовители, импортеры уплачивают средства на вознаграждение организации, аккредитованной на сбор таких средств Росохранкультуры, – Российскому союзу правообладателей, который в дальнейшем должен распределять эти средства между авторами (40%), исполнителями (30%) и изготовителями (30%) фонограмм и аудиовизуальных произведений.

Уплата средств изготовителем, импортером производится на основе их

договоров с аккредитованной организацией. На изготовителя оборудования и материальных носителей возлагается обязанность предоставлять аккредитованной организации отчет о реализации товаров за каждый квартал.

При импорте указанного оборудования и носителей не меняется порядок их таможенного оформления, поскольку импортер уплачивает средства на вознаграждение после выпуска товаров для внутреннего потребления и не обязан предоставлять таможенному органу какие-либо дополнительные документы, гарантирующие уплату средств на вознаграждение (гарантийное обязательство, договор с аккредитованной организацией и пр.).

Вместе с тем импортер обязан сообщить в аккредитованную организацию о количестве и стоимости ввезенных товаров в течение 10 рабочих дней после выпуска товаров для внутреннего потребления, а также приложить подтверждающие документы (то есть таможенные декларации).



SHUTTERSTOCK

Регулирование цен на лекарства

11 ноября 2010 года вступило в силу **Постановление Правительства от 29 октября 2010 года № 865 «О государственном регулировании цен на лекарственные препараты, включенные в перечень жизненно необходимых и важнейших лекарственных препаратов»**.

Принятие нового постановления связано с необходимостью гармонизации подзаконных нормативных актов с новым Федеральным законом от 12 апреля 2010 года № 61-ФЗ «Об обращении лекарственных средств».

В связи с этим постановлением признаны утратившими силу некоторые

нормативные акты, ранее регулировавшие цены на лекарственные средства, в том числе Постановление Правительства РФ от 9 ноября 2001 года № 782 «О государственном регулировании цен на лекарственные средства» и Постановление Правительства РФ от 17 октября 2005 года № 619 «О совершенствовании государственного регулирования цен на лекарственные средства». Внесены также изменения в другие подзаконные нормативные акты.

Постановлением правительства утверждены правила государственной регистрации предельных отпускных цен производителей на лекарственные препараты, включенные в перечень жизненно необходимых и важ-

нейших лекарственных препаратов. Утверждены также правила ведения государственного реестра указанных цен и правила установления предельных размеров оптовых и розничных надбавок к фактическим отпускным ценам производителей на указанные лекарственные препараты. Большинство требований для регистрации предельных отпускных цен на лекарственные препараты остались прежними.

По сравнению с существующим регулированием при регистрации предельной отпускной цены препарата, не поступавшего в обращение, и цен на оригинальные лекарственные препараты отечественный производитель предоставляет расчет расходов, связанных с разработкой, производством, реализацией лекарственного препарата. Расчет представляется по форме, предусмотренной методикой.

При этом Министерству промышленности и торговли Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой по тарифам до 1 апреля 2011 года поручено разработать и утвердить порядок учета российскими производителями доходов и расходов по производству лекарственных препаратов, включенных в перечень жизненно необходимых и важнейших лекарственных препаратов, отдельно от учета доходов и расходов в отношении других лекарственных препаратов.

Постановлением правительства предусмотрена возможность для российского производителя перерегистрировать предельную отпускную цену на лекарственный препарат.

Соответствующая перерегистрация возможна не чаще одного раза в календарном году:

- в случае изменения цен на сырье и материалы, а также изменения накладных расходов;
- исходя из установленного федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и на плановый период прогнозируемого уровня инфляции.

Для иностранных производителей возможность перерегистрации цен не предусмотрена.

Новый порядок декларирования и корректировки таможенной стоимости

С 1 января 2011 года в государствах Таможенного союза – России, Белоруссии и Казахстане – начнет действовать новый порядок декларирования и корректировки таможенной стоимости товаров, утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза № 376 от 29 сентября 2010 года.

Порядок декларирования таможенной стоимости определяет условия ее заявления при ввозе товаров на территорию Таможенного союза, форму декларации таможенной стоимости и правила ее заполнения, а также перечень документов, необходимых для подтверждения заявленной таможенной стоимости в зависимости от выбранного метода ее определения.

На что тут важно обратить внимание? На то, что формулировки, установленные порядком, могут повлиять таможенному органу потребовать от декларанта представления полного комплекта документов, указанного в перечне, в отношении заявленного метода. При этом исходя из практики осуществления внешнеторговой деятельности и организации поставок декларант не всегда может располагать запрашиваемыми документами в полном объеме.

Порядок корректировки таможенной стоимости определяет процедуры корректировки таможенной стоимости до и после выпуска товаров, в отношении которых принято решение по таможенной стоимости, а также выпуска товаров с предоставлением обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, если дополнительная проверка не может быть проведена в сроки выпуска товаров.

Одним из элементов принятого порядка, на котором хотелось бы акцентировать внимание, является вопрос осуществления корректировки разными участниками процесса таможенного оформления и контроля. Так, при осуществлении корректировки

таможенной стоимости товаров декларантом скорректированная таможенная стоимость товаров должна быть подтверждена документами, на основании которых производился ее расчет. Вместе с тем при осуществлении корректировки таможенной стоимости товаров таможенным органом указывается лишь источник использованных данных.

ВАС РФ определил срок для взыскания НДС с контрагента

Опубликовано **Постановление Президиума ВАС РФ от 29 сентября 2010 года № 7090/10**, в котором изложена позиция суда по некоторым вопросам, возникающим при взыскании поставщиком с покупателя НДС, изначально не указанного в договоре.

Нередко возникает ситуация, когда стороны гражданско-правового договора согласовывают цену без НДС, полагая, что хозяйственная операция указанным налогом не облагается. Вместе с тем не исключена ситуация, когда уже после исполнения договора налоговый орган может доначислить

поставщику НДС на сумму договора, например в силу изменившейся практики Президиума ВАС РФ в отношении обложения налогом операций, совершаемых в рамках договора.

В связи с этим возникают два основных вопроса.

1. Можно ли поставщику взыскать доначисленную сумму НДС с покупателя?

2. Если да, то с какого момента отсчитывать срок давности для обращения в суд?

На первый вопрос Президиум ВАС РФ однозначно ответил, что сумма НДС предъявляется дополнительно к цене и, соответственно, может быть взыскана с покупателя независимо от того, указано на это в договоре или нет.

Так, основная проблема возникает при решении второго вопроса. Ст. 196 ГК РФ установлен общий срок исковой давности – 3 года. При этом ч. 1 ст. 200 ГК РФ предусмотрено, что срок начинает течь со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права.

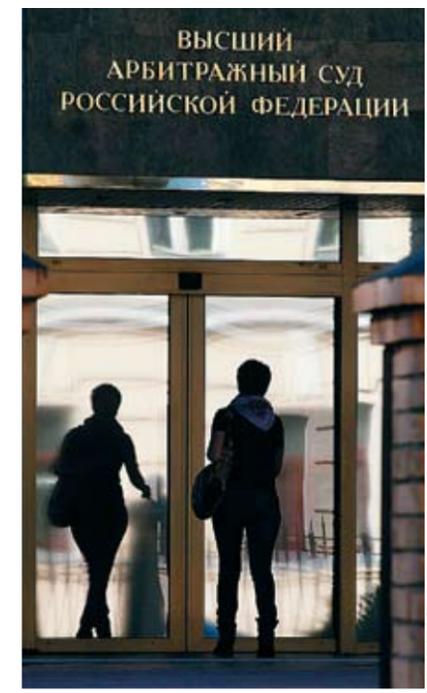
В то же время по обязательству с определенным сроком исполнения течение исковой давности начинается по окончании срока его исполнения (ч. 2 ст. 200 ГК РФ).

Президиум ВАС РФ посчитал, что требование об оплате НДС не может рассматриваться в качестве самостоятельного требования, в отрыве от требования по оплате услуг по договору. Следовательно, применяется правило ч. 2 ст. 200 ГК РФ и срок давности исчисляется со дня, когда истек срок оплаты оказанных услуг.

Такая позиция Президиума ВАС РФ невыгодна для поставщиков, поскольку время для обращения в суд для них существенно сокращается, однако корреспондирует п. 2 ст. 173 НК РФ, согласно которому сумма налога может быть заявлена покупателем к вычету в течение трех лет с периода, в котором первоначально возникло право на вычет.

ПР

Материал подготовлен юридической фирмой «Гольцблат БЛП»



РИА «НОВОСТИ»

Российская пенсионная система: отложенный кризис



Игорь ЮРГЕНС,
член Бюро Правления РСПП,
председатель правления Фонда
«Институт современного развития»

НА ИСХОДЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА ДИСКУССИИ О КРИЗИСЕ СОЦИАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВА БЫЛИ ЯРКО ПРОИЛЛЮСТРИРОВАНЫ МНОГОМИЛЛИОННЫМИ ВЫСТУПЛЕНИЯМИ ПРОТИВ ПЕНСИОННОЙ РЕФОРМЫ ВО ФРАНЦИИ. НАКАЛ ОБЩЕСТВЕННОЙ АКТИВНОСТИ НА ПАРИЖСКИХ УЛИЦАХ В СРАВНЕНИИ С ОТНОСИТЕЛЬНО ПАССИВНОЙ РЕАКЦИЕЙ РОССИЯН НА ГОСУДАРСТВЕННЫЕ МЕРЫ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В ПОСЛЕДНЕМ ДЕСЯТИЛЕТИИ ЗАСТАВИЛ РУССКО-ФРАНЦУЗСКОГО СОЦИОЛОГА И ПОЛИТАКТИВИСТА КАРИН КЛЕМАН СДЕЛАТЬ ВЫВОД, ЧТО «В РОССИИ ЛЮДИ РАЗУЧИЛИСЬ МЕЧТАТЬ, РАСШИРЯТЬ ГОРИЗОНТ ВОЗМОЖНОГО, ДУМАТЬ О БУДУЩЕМ»

Вывод в некотором смысле обнадеживающий (хотя готовность молча принять самые «непопулярные» реформы при неготовности активно участвовать в становлении новых институтов немногого стоит – это показала и новейшая история отечественной пенсионной системы). Однако и у «российской пассивности» есть свой предел. Характерно то, как резко оживала этой осенью вялая, в общем, общественная дискуссия на темах увеличения пенсионного возраста и изменения трудового законодательства.

Нынешнюю ситуацию в российской пенсионной системе можно определить как «отложенный кризис». Государство пока соблюдает ранее взятые обязательства. Средний уровень пенсий приблизился к рубежу в 8 тысяч рублей, с осуществлением валоризации более полно учитывается советский стаж. Сейчас нет пенсионеров с доходами ниже про-

житочного минимума. В планах на ближайшие 3 года увеличение среднего размера пенсий еще на 30%. Ставится задача довести в 2016–2020 годах средний размер трудовой пенсии до величины, обеспечивающей не менее 2,5–3 прожиточных минимумов.

Вместе с тем и экспертное сообщество, и представители правительства солидарны в том, что в рамках существующей, плохо отлаженной и неэффективной пенсионной системы реализовать эти планы будет проблематично. Социальные расходы в этой сфере (и в целом) подошли к тому пределу, когда их увеличение без соответствующего повышения налогов практически невозможно. Усугубляют ситуацию и известные демографические проблемы, свойственные сегодня почти всем развитым странам.

Президент Д. Медведев в конце октября на заседании президиума Госсовета, посвященном социальной политике

в отношении граждан пожилого возраста, обозначил в качестве одной из приоритетных государственных задач работу для того, чтобы условия жизни этих людей «и в городах, и в сельской местности улучшались, чтобы люди в преклонном возрасте чувствовали себя вовлеченными в нормальную жизнь». Впрочем, важное уточнение прозвучало в заключительном слове. «Нам нельзя, – подчеркнул президент, – все бремя заботы о пожилых людях перекладывать на государство; у нас уже и государство другое, принципиально другое. Поэтому люди должны осознать (люди всех возрастов), что забота о людях пожилого возраста – это не только обязанность министров... или каких-то государственных фондов, но это задача для всего общества, это задача общественных объединений, это задача бизнеса».

Такая ответственность, надо понимать, затрагивает не только сфе-



25 октября 2010 года. Президент РФ Дмитрий Медведев провел в подмосковной резиденции «Горки» заседание президиума Госсовета РФ, посвященное социально-экономическому положению граждан пожилого возраста. Справа – помощник Президента РФ Александр Абрамов, слева – заместитель Председателя Правительства РФ Александр Жуков

ры благотворительности и нашей фискальной дисциплины, она предполагает и самое активное участие в обсуждении настоящего и будущего российской «социалки». Хочу надеяться, что содержательности и продуктивности этой дискуссии поспособствует начавшаяся недавно работа Комитета Российского союза промышленников и предпринимателей по развитию пенсионных систем и социальному страхованию.

В числе задач комитета – дать развернутую оценку текущему состоянию пенсионной системы, наметить возможные шаги по ее изменению и в долгосрочной перспективе определить контуры оптимальной модели пенсионной системы для нашей страны.

Один из главных тезисов недавнего аналитического доклада Минздравсоцразвития, посвященного итогам пенсионной реформы, – возможность частичного отказа от «накопительного проекта» (или, во всяком случае, минимизация роли государства в качестве его участника). В таком же ключе проблема рассматривалась и в представленном на первом заседании комитета РСПП докладе «Переход от распределительной пенсионной системы к накопительной: результаты и критерии эффективности», подготовленном депутатом Государственной думы Оксаной Дмитриевой.

Участники заседания, однако, с этим подходом не согласились практически единодушно. Сложно оспаривать низкую эффективность накопительной си-

стемы в том виде, в котором она сегодня функционирует в России. Однако отказ от нее – вместо ее совершенствования – означал бы фактически отказ от реальной модернизации этого сектора социального обеспечения.

Ответственные граждане страны должны получить полное и действительно реализуемое право самостоятельно формировать пенсионные средства и управлять ими. Решить вопрос о том, как обеспечить это право на практике (конечно, не превращая эту позицию в единственный пропуск в достойную жизнь после окончания трудового возраста), – вот крайне актуальная и не теряющая отлагательства задача и для государства, и для экспертов, и для предпринимательского сообщества. ПР

Мы на разных берегах одной реки – ЭКОНОМИКИ



Владимир ЕВТУШЕНКОВ, член Бюро Правления РСПП, председатель Комитета РСПП по промышленной политике, председатель Совета директоров АФК «Система»

ГЛАВНЫМ ИТОГОМ УХОДЯЩЕГО ГОДА Я БЫ НАЗВАЛ ПОСРАМЛЕНИЕ СКЕПТИКОВ И ПЕССИМИСТОВ – ВТОРОЙ ВОЛНЫ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА НЕ СЛУЧИЛОСЬ! СТРАНА МЕДЛЕННО, НО ВЕРНО ВЫХОДИТ ИЗ ШТОПОРА И НАБИРАЕТ ВЫСОТУ. В ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ СТЕПЕНИ ЭТО РЕЗУЛЬТАТ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БИЗНЕСА И ВЛАСТИ: МЫ НЕ ПРОСТО ОКАЗАЛИСЬ НА РАЗНЫХ БЕРЕГАХ ОДНОЙ РЕКИ – ЭКОНОМИКИ, НО И ВЫСТРОИЛИ ДОСТАТОЧНО НАДЕЖНЫЕ МОСТЫ, А ПО НЕКОТОРЫМ ПРОБЛЕМАМ ДАЖЕ СИДИМ В ОДНОЙ ЛОДКЕ И ГРЕБЕМ В ОДНУ СТОРОНУ! РУЛЕВОЙ НА МЕСТЕ И УВЕРЕННО СМОТРИТ ВПЕРЕД.

Не менее важным результатом стало закрепление в промышленной политике курса на ускоренную модернизацию за счет активного внедрения инноваций. Не ошибусь, если скажу, что у каждого, кто так или иначе причастен к экономической деятельности, есть свое видение основных проблем ее стимулирования и эффективного развития. Для бизнеса – это жизненно важные вопросы, для государства – ключевые функции. Сигналы, которые подает руководство страны, пожалуй, впервые с одинаковым вниманием принимают и госаппарат, и бизнес-структуры. В идеале хотелось бы

и совпадения понимания смысла этих сигналов.

Инновациями не могут считаться результаты научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок, технологические и организационные идеи, не доведенные до стадии реального внедрения (научные открытия, патенты на изобретения и т.п.), равно как и проекты, для реализации которых отсутствуют необходимые рыночные условия. Основным показателем такой готовности может служить желание бизнеса инвестировать свои средства в такие проекты. Такая готовность в настоящих условиях инерционно-сырьевого развития экономики России в огромной

степени определяется государственной политикой инвестиционной поддержки инноваций, предусматривающей стимулирование собственно инновационной деятельности. В этом я вижу серьезное продвижение к консенсусу в понимании основных критериев экономической деятельности, который сложился в ходе борьбы с кризисными явлениями.

Несмотря на то что сейчас ударными темпами формируются институциональные условия, направленные на стимулирование инновационной деятельности, – вводятся налоговые льготы, создаются особые зоны, технопарки, специальные финансовые фонды и т.д. – инновационного энтузиазма не наблюдается. Други-

ми словами, уровень привлекательности инновационной составляющей в работе бизнес-организаций остается практически неизменным. И дело не в инерционности мышления или в привычной ограниченности горизонта планирования.

Такое отставание объясняется тем, что инновации еще не стали фактором производственного развития (роста) как результат активной инвестиционной политики. По целому ряду причин издержки производства как ключевой фактор обеспечения конкурентоспособности все еще не стали предметом первоочередной заботы нашего менеджмента. Обратите внимание на следующие цифры: в течение 2009 года крупнейшие германские автопроизводители увеличили свои запасы ликвидности почти вдвое – как будто не было ни кризиса, ни падения прибыли! И все эти резервы – свыше 50 млрд евро – накоплены с одной-единственной целью: финансирования инвестиций в новейшие технологии и оборудование для борьбы с конкурентами на глобальном рынке.

А что происходит у нас? Многие просто предельно увеличили свои тарифы, тем самым опять усилив непроизводительную нагрузку, затрудняющую постановку и реализацию любых инновационных проектов. На фоне полной неопределенности внешней по отношению к бизнесу среды борьба за снижение собственных издержек никак не может вестись на поле инноваций.

Вот почему так важно и, я бы сказал, вовремя президент Дмитрий Медведев напомнил в общем-то бесспорную позицию: государственная политика прямой инвестиционной поддержки инноваций, инвестиционный климат инновационной среды должны стать ведущим фактором, призванным компенсировать, а

в конечном итоге – обеспечить реальное движение в инновационном развитии.

Приходится констатировать, что с начала экономических реформ принципы такой политики так и не были сформулированы, а отдельные мероприятия, направленные на поддержку инноваций, не дали ожидаемого результата. Причины такой ситуации заключаются в следующем:

- На протяжении длительного времени государственная политика поддержки инноваций фактически отождествлялась с поддержкой науки, а в рамках последней ключевое внимание уделялось финансовой поддержке государственных научных организаций. При этом критерии предоставления указанной поддержки практически не отражали необходимости создания у научных организаций стимулов к поиску путей инновационного партнерства с компаниями частного бизнеса.

- При определении приоритетов государственной поддержки инноваций ключевое внимание уделялось поиску «стратегически важных направлений» технологического развития, на которых планировалось сконцентрировать бюджетные ресурсы. При таком подходе государство фактически подменяло рыночные механизмы как в отборе инновационных проектов для поддержки, так и в определении источников их финансирования. В условиях, когда объем выделяемых финансовых ресурсов был крайне незначительным, поддержка «точечных» проектов, в принципе, не могла привести к достижению результатов, значимых в масштабах всей экономики.

- На фоне попыток государства напрямую участвовать в финансировании инновационных проектов, недостаточное внимание уделялось проблемам, решение которых

создало бы у частного бизнеса стимулы самостоятельно наращивать масштабы инвестиций в инновации. В условиях сохраняющейся неопределенности экономической среды, отсутствия механизмов широкомасштабного венчурного финансирования инновационного сектора шансы на развертывание устойчивых самоподдерживающихся инновационных процессов, стимулы для которых зарождались бы в самом бизнес-секторе, оказываются минимальными. А это значит, что усилия государства «подтолкнуть» инновационные процессы остаются малопродуктивными: прекращение государственной поддержки автоматически ведет к стагнации инновационной деятельности, инициированной благодаря этой поддержке.

- Отсутствие диалога между органами государственной власти с одной стороны и отечественным бизнесом с другой приводило к многочисленным разночтениям в трактовке базовых вопросов государственной поддержки инноваций. В результате попытки правового оформления принципов такой поддержки сталкивались с проблемой нечеткости юридических формулировок, носили во многом декларативный характер.

К результатам года можно отнести очевидный прогресс как с точки зрения роста внимания государства к инновационной сфере, так и в плане его усилий по обеспечению трансформации интеллектуальных достижений отечественных ученых и конструкторов в создание конкурентоспособного по мировым стандартам продукта. Это закладывает фундамент для плодотворного сотрудничества государства и бизнеса в области определения перспективных направлений политики поддержки инноваций на следующий год и даже дальше. **ПР**

” Государственная политика прямой инвестиционной поддержки инноваций, инвестиционный климат инновационной среды должны стать ведущим фактором, призванным компенсировать, а в конечном итоге – обеспечить реальное движение в инновационном развитии “



ФОТОАРХИВ РСПП



ФОТОАРХИВ РСПП



ФОТОАРХИВ РСПП

14. МОНИТОРИНГ ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ БИЗНЕС-ДНЕВНИК

ПРОМЫШЛЕННИК РОССИИ
№12(123)/2010



Дмитрий МЕДВЕДЕВ,
Президент РФ

” С определенного периода в нашей политической жизни стали появляться симптомы застоя, возникла угроза превращения стабильности в фактор стагнации. А такой застой одинаково губителен и для правящей партии, и для оппозиционных сил
(Из заявления в своем видеоблоге, 24 ноября, Москва)



Владимир ПУТИН,
Премьер-министр РФ

” Подлинное партнерство на нашем континенте невозможно, пока сохраняются барьеры, препятствующие деловым и человеческим контактам, главный из которых – визовый режим между Россией и ЕС
(В своей статье в немецкой газете «Зюддойче Цайтунг», 25 ноября)

ПРОМЫШЛЕННИК РОССИИ
№12(123)/2010

МОНИТОРИНГ ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ .15 БИЗНЕС-ДНЕВНИК



Игорь ШУВАЛОВ,
Первый вице-премьер
Правительства
России

” Мы решили все вопросы, теперь Россия не имеет никаких препятствий по вступлению в ВТО. Остались технические и юридические детали
(По итогам встречи с делегацией Евросоюза, 24 ноября, Брюссель)



Елена СКРЫННИК,
Министр сельского хозяйства РФ

” Непростые условия этих двух лет показали, что без развития мелиорации в России будет сложно заниматься развитием дальнейшего экспорта зерновых и сохранить хотя бы те позиции, которые у нас были
(Во время выступления в Госдуме, 24 ноября, Москва)

ФОТОФАКТ



SHUTTERSTOCK

ALL WE NEED IS LOVE

Основной смысл последнего Послания Президента РФ Дмитрия Медведева Федеральному собранию заключается в том, что рожать надо больше – государство поможет. Пока оно будет идти в этом направлении – предстоит построить новое жилье и детские сады, переоборудовать поликлиники и школы, – у населения есть время для реализации своей части задачи. Тем временем должна повыситься и активность благотворительных организаций, которая помогает многодетным семьям. «Средства, получаемые на поддержку детей от благотворительных организаций, должны быть полностью исключены из налогооблагаемого дохода», – сказал президент.

БЮДЖЕТ 2011 ГОДА

Уже не хватает

Несмотря на значительное увеличение налоговой нагрузки на бизнес со следующего года, принятый в конце ноября Госдумой федеральный бюджет 2011 года уже предполагает дефицит в 1,8 трлн руб.



РИА «НОВОСТИ»

СОКРАЩЕНИЕ КВОТ

Курица еще какая птица

По мнению Первого вице-премьера Виктора Зубкова, иностранную курицу россияне в следующем году будут кушать в два раза меньше. Квоты на импорт мяса птицы в Россию будут сокращены вдвое: с 700 тыс. тонн до 350 тыс. тонн. И правильно! Не надо поддерживать иностранного производителя, и не страшно, что, как по анекдоту, наши птички своей смертью умирают.

ЛЕКЦИЯ ДЛЯ СТУДЕНТОВ

Из кризиса прыг-скок

Почему-то своими мыслями насчет выхода из кризиса заместитель Председателя Правительства РФ Сергей Иванов поделился лишь со студентами высшей школы менеджмента СПб ГУ: «Надо открыто признать, что динамичного «отскока» не произошло, «отскок» очень мягкий».



СПБ ГУ



ФОТОАРХИВ РСПП

ФОРМИРОВАНИЕ ЕЭП

Касается каждого!

По признанию Министра экономического развития РФ Эльвиры Набиуллиной, РСПП является оптимальной площадкой для создания единого экономического пространства Беларуси, Казахстана и России. Об этом она сказала в ходе работы конференции по вопросу последствий формирования ЕЭП для бизнес-сообщества. Как отметил Президент РСПП Александр Шохин, ЕЭП станет следующим уровнем интеграции после Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана и затронет работу «едва ли не каждой российской компании».

Акцент будет делаться на снятии ограничений в торговле и проведении согласованной таможенной, тарифной и налоговой политики.

ПОРА ВМЕШАТЬСЯ!

Откат пока прокатывает

Серьезной корректировки требует закон о госзакупках, ведь за пять лет своего существования он лишь усилил систему откатов в этой сфере. Об этом сказал Президент России Дмитрий Медведев во время заседания Комиссии по модернизации: «До реформирования системы госзакупок об откатах говорили треть предприятий, а спустя четыре года уже приблизительно половина». Так, в первом полугодии 2010 года сотрудники ФАС выявили, что из почти 77 тысяч госзаказов в 21% случаев были те или иные нарушения (на 5% больше, чем за прошлый год). Правда, в связи с этим был сделан вывод оптимистичного характера. «Это свидетельствует о повышении эффективности контроля соблюдения положений закона о размещении госзакупок», – поделился замруководителя ФАС Андрей Цариковский.

ФОТОФАКТ

В каждой строчке только точки

Леонид Парфенов, первый лауреат Премии им. Влада Листьева, в своей благодарственной речи не сказал ни слова благодарности, зато сказал именно ту правду, о которой многие думают, но о которой боятся говорить. Видимо, поэтому он и получил эту премию.



ИТАР - ТАСС

Нагрузка на бизнес в посткризисный период: все выше и выше, и выше...

РОССИЙСКИЙ БИЗНЕС ВСЕГДА СЧИТАЛ, ЧТО ВЛАСТЬ ОТНОСИТСЯ К НЕМУ КАК К «КОШЕЛЬКУ». ВО ВСЯКОМ СЛУЧАЕ В ТЕЧЕНИЕ ПОСЛЕДНИХ ТРЕХ ЛЕТ ЭТО БЫЛ САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ ОТВЕТ НА ВОПРОС: «КАК ОТНОСИТСЯ ГОСУДАРСТВО К БИЗНЕСУ?» В РАМКАХ ЕЖЕГОДНОГО ОПРОСА ПО СОСТОЯНИЮ ДЕЛОВОГО КЛИМАТА (РСПП – ВЦИОМ). С 2011 ГОДА НАГРУЗКА НА БИЗНЕС РЕЗКО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ, ХОТЯ РСПП ВИДИТ, ЧТО, НАПРОТИВ, СНИЖЕНИЕ АДМИНИСТРАТИВНЫХ, БЮРОКРАТИЧЕСКИХ И, В НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ, НАЛОГОВЫХ БАРЬЕРОВ СПОСОБНО РЕШИТЬ ЗАДАЧИ ПО ЭКОНОМИЧЕСКОМУ И ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ РОССИИ

В кризис ситуация не изменилась. В условиях, когда сокращается база для налогообложения, начался активный поиск дополнительных доходов и возможности переложить на бизнес хотя бы часть бюджетных расходов. Был и третий тип решений, увеличивающих нагрузку на бизнес ради достижения благих целей (повышения эффективности администрирования, прозрачности бизнеса и т.д.), но без оценки: как издержки от решения соотносятся с получаемой выгодой.

Правда, надо признать, что государство все-таки решило на проведение оценки регулирующего воздействия нормативных правовых актов, но о ее результативности можно будет сказать только после появления достаточного количества случаев «заворачивания»/радикальной переделки таких актов.

Российский бизнес не пытается «откосить» от своей доли расходов в деле модернизации страны. Он не меньше государства и общества заинтересован в повышении благосостояния российских граждан, динамичном развитии экономики и повышении ее конкурентоспособности, как и в укреплении позиций России в мировом сообществе.

Российский бизнес разделяет цели и задачи государственной политики, но не поддерживает пути их достижения. Про-

блема в нашей специфике антикризисной и посткризисной политики. Бизнес смирился с тем, что в условиях кризиса органы власти «не злоупотребляли» универсальными мерами, а усиление роли государства в экономике вообще является стандартной мировой практикой.

Хуже другое – рост нагрузки в посткризисный период означает, что для государства стабильность бюджета «сейчас» важнее устойчивых доходов «потом». Дилемма – либерализм и общее снижение нагрузки на предпринимателей или дирижизм и «ручное управление» с усилением распределительной функции бюджета для оказания поддержки по приоритетным направлениям с одновременным увеличением общей нагрузки на бизнес – явно решена в пользу дирижизма.

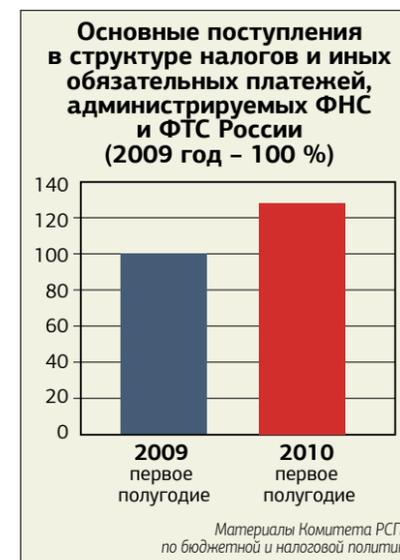
Понятна озабоченность органов власти ситуацией в бюджетной сфере. Эффективное посткризисное снижение доходов бюджета ограничивает пространство для маневра, особенно в условиях, когда на повестке дня стоят три ключевые задачи, требующие как увеличения инвестиционных расходов, так и сохранения объемов текущих обязательств: невозможность отказаться от роста социальных обязательств; реформа системы правоохранительных органов и модернизация Вооруженных сил; необходимость модернизировать инфраструктуру.

Но и здесь есть сомнения в правильном выборе дороги на очередной бюджетной развилке: усиление перераспределительной функции бюджета и рост доходов (а соответственно, и нагрузки на бизнес), либо сохранение текущего объема доходов с резким повышением эффективности бюджетных расходов.

Выбран рост нагрузки, а повышение эффективности расходов остается на уровне декларации.

При этом варианты роста нагрузки на бизнес столь многочисленны, что их сложно «запахнуть» в одну схему, но можно включить основные направления. При этом, например, финансовая нагрузка – это не только налоги или таможенные пошлины. Это и нагрузка со стороны государственных и частных компаний в секторах, где государство осуществляет регулирующие функции (товары и услуги естественных монополий) или требует обязательного расходования средств компаний на определенные услуги (обязательное страхование).

А есть еще платежи за землю, издержки, связанные с климатическими катаклизмами и техногенными катастрофами, как часть социальной ответственности бизнеса, дополнительные расходы на поиск необходимых специалистов из-за неразвитости рынка труда, в том числе низкой миграционной активности населения. И практически



по всем направлениям нагрузки наблюдается рост.

При этом в январе–сентябре 2010 года индекс промышленного производства составил 108,9% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Аналогичное соотношение и у конкретных компаний.

Налоговая нагрузка во многих случаях растет более высокими темпами, чем объемы выручки. У четверти опрошенных РСПП компаний соотношение темпов роста налоговой нагрузки и выручки составило 2:1 и выше.

Остаются высокими темпы роста тарифов естественных монополий, как и прогноз на перспективу. В частности, тарифы на газ для промышленных предприятий в ближайшие 3 года будут расти на 15%. Прогнозируемый в 2011 году рост регулируемых тарифов и рыночных цен на электроэнергию для всех категорий потребителей, исключая население составит 13–16%.

Проблема роста тарифов на товары/услуги естественных монополий – традиционно одна из самых дискуссионных. С одной стороны, инвестиционные проекты естественных монополий – это рост качества товаров/услуг, с другой – рост расходов потребителей. Увеличение доли нетарифной составляющей в инвестиционных программах (заемные средства) не является решением, по-

скольку возврат кредитов и уплата процентов относится на себестоимость, а значит, включаются в тарифы.

При этом необходимо учитывать, что растет нагрузка и на естественных монополистов. Обсуждаемые налоговые новации, например, в части налога на имущество, увеличат расходы крупнейших инфраструктурных компаний на несколько десятков миллиардов руб.

Что касается реформы ЕСН, то предварительные оценки роста нагрузки на ФОТ составляли 33–40%, а с учетом озвученных новаций суммарная налоговая нагрузка на ФОТ для отдельных предприятий может превысить 65–70% (для горных работ: 34% – страховые взносы в ПФР, ФСС РФ, ФФОМС и ТФОМС; 6,7% – доплата к пенсиям шахтеров; 20–25% – индивидуальные страховые взносы на страхование от несчастных случаев на производстве, 6–14% – досрочные пенсии, 0,5% – 3 первых дня болезни и т.д.). Хотя есть шанс, что не все они будут реализованы.

Финансовая нагрузка на бизнес выше, чем ее «прямые» значения. Существуют еще и дополнительные расходы – расходы на модернизацию программных продуктов в рамках реформы ЕСН, найм дополнительного персонала из-за увеличения объемов отчетности и т.д.

Во многих секторах существует специфическая нагрузка, которая еще больше усложняет ситуацию для рабо-

тающих в них компаний. В оборонной промышленности компаниям даже в кризисный 2009 год приходилось привлекать заемные финансовые ресурсы из-за задержек с перечислением авансов по госконтрактам. А учитывая негибкость ценовых параметров таких контрактов, рост нагрузки в полном объеме ложился на сами компании.

Оценить рост административной нагрузки в рублях сложно, но даже качественные оценки показывают, что бизнесу стало лучше, но далеко не всегда. С одной стороны, обязательность согласования проверок в прокуратуре сильно облегчила жизнь компаний. С другой – в рамках реформы ЕСН усложнилась работа с органами власти и внебюджетными фондами, в частности с Пенсионным фондом.

В рамках «расползания» по экономике системы обязательного страхования растет риск появления системы двойного контроля: контролирующие органы плюс страховые компании. И это в условиях введения с 1 января 2011 года возможности административного приостановления деятельности компании не только судьей, но и административными органами и их должностными лицами.

Продолжает сохраняться риск уголовного преследования по чисто предпринимательским статьям.

На этом фоне такие виды нагрузки, как избыточно продолжительные сроки

Налоговая нагрузка металлургических комбинатов за I полугодие 2010 года

Предприятия	2009 г.	2010 г.
Компания 1	8,1	18,2
Компания 2	25,1	16,6
Компания 3	6,5	15,5
Компания 4	23,0	19,5
Компания 5	32,1	25,0
Компания 6	–	45,6
Компания 7	–	71,8
Компания 8	25,4	16,7
Компания 9	30,8	22,3
Средняя по группе предприятий	14,8	18,8

Материалы Комитета РСПП по бюджетной и налоговой политике

согласования инвестиционных проектов, кажутся мелкими неприятностями.

Оценивая уровень нагрузки на бизнес, нельзя забывать о дополнительных рисках, которые возникают при реализации принятых и обсуждаемых решений. Например, расширение сферы обязательного страхования может вызвать сокращение объемов добровольного страхования и снижение текущих расходов на повышение безопасности.

Сильное увлечение поддержкой приоритетных проектов в ущерб универсальным мерам может привести к отсутствию

масштабного спроса на модернизационные и инновационные проекты и перекосу в структуре спроса на исследования, не говоря о чрезмерной концентрации ресурсов в узком сегменте исследований и разработок со значительным участием государства. А Россия, точнее, СССР, уже проверил – это неэффективно.

От темпов роста нагрузки зависит стратегия бизнеса. При сравнительно небольшом росте нагрузки бизнес действует исключительно легальными методами (снижает объем инвестиций, сокращает объемы «социально ответственных» расходов). Хотя на экономическое развитие это оказывает чрезвычайно отрицательное влияние, прежде всего, в долгосрочной перспективе.

Следующий уровень – уход в серую зону или полный/частичный вывод основной деятельности за рубеж. В первом случае речь идет о росте криминализации бизнеса и коррупционности отношений. Во втором – о потере для российской экономики наиболее конкурентоспособных компаний, в том числе инновационных.

Наиболее «жесткий» вариант – закрытие бизнеса, хотя при текущем уровне нагрузки это маловероятно. Вариант может стать актуальным при сохранении текущей тенденции – рост бюджетных доходов при сохранении текущего качества государственных услуг.

И здесь многое зависит от государства – с какими предложениями бизнеса по снижению явно избыточной нагруз-

ки и компенсационным мерам оно готово согласиться.

Снижение нагрузки: что предлагает бизнес

По сути, предложения РСПП, представленные на заседании Правления в октябре 2010 года, можно сгруппировать в несколько блоков.

Первый блок можно назвать идеолого-стратегическим. Никто не спорит, что увеличение как прямой, так и косвенной нагрузки на бизнес ведет к повышению рисков невыполнения инновационно-модернизационной стратегии развития России. Наиболее логичное решение в этой связи – отказ от дальнейшего роста нагрузки на бизнес и применения в отношении бизнеса принципа «перекрестного субсидирования» при реализации социально-экономической политики, включая налоговую.

Например, в условиях ограниченности в среднесрочном периоде бюджетных средств необходимо повышать эффективность и прозрачность расходования имеющихся средств, а не увеличивать прямую нагрузку на бизнес.

В частности, стоит упорядочить социальные обязательства, которые могли утратить свои социальные и экономические функции, или воспроизводят неравенство, а также вернуться к рассмотрению вопроса об ограничении срока увеличения страховых взносов на обязательное медицинское страхование. Средства, полученные за счет этого увеличения, можно направить на реализацию в 2011 и 2012 годах программ модернизации здравоохранения субъектов Российской Федерации, программ модернизации федеральных государственных учреждений здравоохранения.

Но прекратить рост нагрузки – значит заморозить текущую структуру экономики или, в лучшем случае, менять ее очень медленно. Поэтому в рамках второго блока необходимо законодательно зафиксировать перечень мер по стимулированию инвестиционной активности компаний в среднесрочной перспективе, раз мы не можем начать их реализацию уже в 2011 году.

Предложения по стимулирующим мерам:

1. Повышение эффективности администрирования НДС (право налогоплательщика отчитываться по НДС поквартально или помесечно; снижение «порога доступа» к заявительному порядку возмещения НДС без банковской гарантии/применение заявительного порядка возмещения НДС всем крупнейшим налогоплательщикам).

2. Инвестиционная льгота для снижения налогооблагаемой базы по налогу на прибыль организаций на сумму инвестиций и/или повышение амортизационной премии.

3. Уменьшение налоговой базы по налогу на прибыль организаций – потребителей услуг естественных монополий, на расходы, связанные с созданием объектов, необходимых для оказания услуг организациями, работающими в сфере естественных монополий.

4. Принятие закона о трансфертном ценообразовании в редакции, не создающей дополнительной нагрузки на бизнес (положения о соглашениях о совместном финансировании расходов; симметричная и обратная корректировка по внутренним операциям; переходный период в отношении штрафов по трансфертным ценам).

5. Отказ от взимания налога на имущество с промышленного оборудования в течение первых трех лет его эксплуатации.

6. Capital gain (вывод из-под налогообложения доходов от реализации ценных бумаг/долей при условии, что они непрерывно принадлежали налогоплательщику более 5 лет).

Третий блок – снижение административной нагрузки. При принятии решений по снижению административной нагрузки у органов власти должно быть понимание, что это не компенсация за сохранение высокого уровня финансовой нагрузки. Административная нагрузка настолько избыточна, что именно здесь лежит корень низких оценок инвестиционной привлекательности России. Так что это не компенсация, а обязательное условие повышения качества инвестиционного климата.

Законодательство об административной и уголовной ответственности в сфере предпринимательской деятельности должно быть адекватным современным

Возможная реакция бизнеса



экономическим отношениям, исключить произвольное толкование и искусственную криминализацию бизнеса.

Помимо очевидных вещей, таких как дальнейшее сокращение перечня лицензируемых видов деятельности или утверждение всеми федеральными органами исполнительной власти административных регламентов, регулирующих процедуры осуществления контрольно-надзорных функций, есть и новации.

Для того чтобы успешно работал закон, направленный на ограничение злоупотреблений при проверках компаний, необходимо максимально быстро сформировать систему контроля и привлечения к ответственности руководителей федеральных органов исполнительной власти за проведение внеплановых выездных проверок хозяйствующих субъектов без согласования с органами прокуратуры.

Не менее важно пересмотреть вводимую с 1 января 2011 года возможность административного приостановления деятельности компании не только судьей, но и административными органами и их должностными лицами, а также расширение оснований такого приостановления. Потенциальная коррупционность этой нормы намного выше, чем плюсы от ускорения процесса принятия решений по остановке опасного производства.

Необходимо максимально сократить «уголовные страшилки» для предпри-

нимателей. Сфера уголовного преследования за экономические правонарушения должна быть максимально сужена, достаточно мер административной и гражданско-правовой ответственности.

Целесообразно исключить использование в качествеотягчающего признака преступления понятие «организованная группа», которое необоснованно используется в отношении преступлений в сфере предпринимательской деятельности.

Не менее важно завершить борьбу за реализацию уже принятых или согласованных норм – исключение возможности уголовной ответственности за совершение ограничивающих конкуренцию согласованных действий или ограничения при избрании меры пресечения в виде заключения под стражу в отношении лиц, подозреваемых и обвиняемых в совершении экономических преступлений.

Общий вывод, который можно сделать, – должен быть механизм проведения полноценных консультаций по изменению нагрузки на бизнес со всеми заинтересованными сторонами, поскольку за пределами оценки регулирующего воздействия остаются проблемы увеличения прямой финансовой нагрузки на бизнес (налоги, социальные платежи и т.д.). Тогда решений, которые потом приходится исправлять или отменять, будет меньше. ПР

Динамика налоговой нагрузки на 1 руб. выручки от продаж*

Нефтегазовый и энергетический сектор

	2009	2010
Компания 1	3	5
Компания 2	3,5	4,2
Компания 3	20,6	22,5
Компания 4	2,7	3,1
Компания 5	6,4	4,4

Сфера услуг, включая транспорт

	2009	2010
Компания 1	12,5	14,4
Компания 2	11,8	12,9

Машиностроение

	2009	2010
Компания 1	6,01	6,26
Компания 2	13	15,7
Компания 3	12,6	20,8
Компания 4	12,7	10,5
Компания 5	11,2	8,2

Производство продуктов питания и табака

	2009	2010
Компания 1	3	4
Компания 2	4	5

*Без учета косвенных налогов и ЕСН/страховых взносов.

Материалы Комитета РСПП по бюджетной и налоговой политике

Час от часу не легче Налоговые изменения

ИЗМЕНЕНИЯ В НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЕ В СТОРОНУ ПОВЫШЕНИЯ НАЛОГОВ ПРОИСХОДЯТ ВО ВСЕМ МИРЕ. МИНИСТР ФИНАНСОВ АЛЕКСЕЙ КУДРИН НАЗВАЛ ЭТО ТЕНДЕНЦИЕЙ, А НЕ ВРЕМЕННОЙ МЕРОЙ. ЕСЛИ ГОВОРИТЬ О РОССИИ, НЕЛЬЗЯ ЗАБЫВАТЬ ТОГО ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ЧТО ПРИ ПОВЫШЕНИИ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ НА БИЗНЕС НИКТО НЕ ОБЕЩАЕТ СНИЗИТЬ СУЩЕСТВУЮЩУЮ АДМИНИСТРАТИВНУЮ НАГРУЗКУ (ПРОВЕРКИ, АДМИНИСТРАТИВНОЕ БРЕМЯ И Т.Д.). БОЛЕЕ ТОГО, МНОГИЕ ЭКСПЕРТЫ ПРЕДПОЛАГАЮТ, ЧТО В УСЛОВИЯХ РОСТА СТАВОК МНОГИЕ КОМПАНИИ, ПРЕИМУЩЕСТВЕННО СРЕДНИЕ И МАЛЫЕ, ВЫНУЖДЕННЫЕ ПЕРЕХОДИТЬ НА СХЕМЫ НАЛОГОВОЙ ОПТИМИЗАЦИИ, БУДУТ ПОДВЕРГАТЬСЯ ЕЩЕ БОЛЬШЕМУ ПРЕССУ, ЧТО, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, ПРИВЕДЕТ К СНИЖЕНИЮ АКТИВНОСТИ БИЗНЕСА. ВРОДЕ БЫ ЭТО ВСЕ ПОНИМАЮТ, НО НАЛОГИ ВСЕ РАВНО ПОВЫШАЮТ. ПО ПРОСЬБЕ ЖУРНАЛА «ПРОМЫШЛЕННИК РОССИИ» СИТУАЦИЮ В НАЛОГОВОЙ СФЕРЕ ОЦЕНИВАЮТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ – МИНИСТР ФИНАНСОВ РФ АЛЕКСЕЙ КУДРИН И ПРЕЗИДЕНТ РСПП АЛЕКСАНДР ШОХИН



**Алексей
Кудрин**

Действительно, тенденция к росту налоговых ставок сейчас становится повсеместной. Например, Венгрия подняла НДС на 5%, теперь он составляет 25%, Латвия подняла НДС на 3%, Чехия – на 1%, Финляндия подняла льготную ставку по НДС. В этих условиях на первое место выходят администрирование налогов и лучшее качество взаимодействия налоговой службы и бизнеса. И к этому мы сегодня прилагаем главные свои усилия.

Когда есть высокие доходы от нефти, очень трудно уделять внимание тонкостям налогового администрирования. Но, думаю, прошел тот период, когда цена на нефть доходила до \$140–150 за баррель. Теоретически это может повториться, но это может быть лишь временно. Я согласен с тем, что мы вступили в «трезвое десятилетие», как выразился руководитель Европейского центрального банка Жан-Клод Трише, когда нам придется очень аккуратно относиться ко всем аспектам бюджетной, налоговой политики уделять особое внимание администрированию налогов в условиях кризиса.

В России доходы федерального бюджета упали почти на 20%, в европейских странах падение было также в районе 15–20%. Но если в России наш ВВП и налоги снизились в связи со снижением спроса и стоимости энергоносителей, то в других странах это было связано со снижением экспортного потенциала. В ряде стран это был кризис фи-



**Александр
Шохин**

Российский бизнес чрезвычайно чувствителен не только к объемным изменениям уровня нагрузки на бизнес, но и к публичной позиции по данному вопросу, особенно если она высказывается одним из наших ключевых партнеров – Алексеем Леонидовичем Кудриным.

К сожалению, итоги налоговой конференции подтверждают наши опасения, которые мы не так давно обсуждали на заседании Правления РСПП: рост нагрузки на бизнес – это «всерьез и надолго».

Алексей Леонидович говорит о том, что ему ближе повышение эффективности бюджетных расходов и изменения структурного характера как альтернатива повышению налогов. Но вопрос не в том, что ближе, а в том, что проще. А проще повысить налоги.

Мы поддерживаем тезис руководства Минфина России о нейтральности налоговой системы. РСПП всегда настаивал на универсальных подходах в налоговой сфере, отсутствии индивидуальных льгот.



РИА «НОВОСТИ»



ФОТОАРХИВ РСПП

нансовых систем, который снизил поступление налогов (особенно пострадали от этого Великобритания и Франция). У разных государств были свои причины глубокого проседания доходов и резкого роста дефицита бюджетов. Но общее в том, что стоит задача бюджетной консолидации, и многим странам придется проходить этот путь со снижением ВВП на 3–4% и даже 8–10%. Особенно тяжелая ситуация в Греции и Ирландии. Это реальный вызов для всех государств – все они должны умело пройти этап бюджетной консолидации.

В предыдущие рецессии при консолидации бюджета соотношение снижения расходов и повышения налогов было 50:50. На развивающихся рынках, как показывает анализ МВФ, такое соотношение было несколько иным: 70% – снижение расходов и 30% – повышение налогов. В этом кризисе мы будем иметь или подтверждение пропорции 50:50, или даже увеличение налогов более чем на 50%. Мы вступаем в непродолжительный период. Если говорить о тенденциях в налоговых системах стран мира, то мы стоим не перед временной мерой, а перед тенденцией.

Часть роста налогов будет происходить за счет налогов на прибыль и акцизов. Но на первом месте, как отмечает МВФ в своих обзорах, должна стоять отмена налоговых льгот. Прежде всего, нужно будет обеспечивать нейтральность налоговой системы, уходить от многочисленных накопленных за последние годы льгот и создавать равные условия для всех хозяйствующих агентов. Соответственно, один из методов этой начавшейся консолидации и изменения налоговой системы – повышение косвенных налогов, прежде всего, НДС. Он меньше тормозит экономический рост, больше его тормозит налог на прибыль, которая может быть спрятана, уведена в налоговые гавани. Именно по налогу на прибыль осуществляется конкуренция налоговых систем. Налоговая система России пойдет, по всей видимости, по этому же пути.

Но нейтральность системы и отсутствие льгот не равнозначные понятия. Само понятие «льгота» пришло из фискальной области, это то, что недополучает бюджет. А с точки зрения экономического развития это стимул, то, благодаря чему бюджет будет получать доходы и через год, и через 100 лет.

Сейчас российская налоговая система не нейтральна. Суммы налога на имущество растут после проведения модернизации предприятия. Проблемы с НДС наиболее серьезны в обрабатывающей промышленности. Нет гарантии, что в следующем году страховые платежи «не убьют» малый и средний инновационный бизнес, который пока не сменил «место регистрации» на более благоприятное.

Снижение административной нагрузки также во многом остается пожеланием. Даже если теоретически можно поспорить с местом России в рейтинге Doing business – 2011, то деньги и время, которые компании надо потратить на получение разнообразных разрешений, – это уже объективная характеристика административной нагрузки, которая растет или как минимум не снижается.

Для бизнеса не важно, к какой категории относится платеж – налог, платеж в систему соцстраха, – все это нагрузка. И такого же отношения мы ждем от правительства – не важно, какое министерство отвечает за тот или иной вопрос, важно, как решение сказывается на предпринимательском климате в целом. ПР



МЕДВЕДЕВ ДЕНИС/PHOTOPRESS.RU

Бизнес в России: взгляд изнутри и снаружи

В СООТВЕТСТВИИ С ДОКЛАДОМ ВСЕМИРНОГО БАНКА DOING BUSINESS 2011 РОССИЯ ОПУСТИЛАСЬ СРАЗУ НА 7 ПОЗИЦИЙ, НА 123-Е МЕСТО ИЗ 183 СТРАН. НО РОССИЙСКИЙ БИЗНЕС РАЗВИВАЕТСЯ, РЕАЛИЗУЮТСЯ ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ, МЕДВЕДИ ПО УЛИЦАМ МОСКВЫ НЕ БЕГАЮТ, А МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДАЮТ ВПОЛНЕ ОПТИМИСТИЧНЫЕ ПРОГНОЗЫ РАЗВИТИЯ СТРАНЫ. ЛОГИЧНЫЙ ВОПРОС – В ЧЕМ ПРОБЛЕМА?

Первый ответ, который приходит в голову: во всем виновата неправильная методология, поэтому и наиболее высокие результаты показывают страны англо-саксонской модели.

Этот внешне логичный ответ в корне неверен. Казахстан быстро движется

вверх по рейтингу, Россия – не менее стремительно вниз, хотя у нас были одинаковые стартовые позиции. Сейчас Казахстан занимает 59-е место в рейтинге, ему гипотетическое несовершенство методики не мешает.

Значит, проблема не в методологии.

Второй возможный ответ – «к нам придираются». Здесь нужно углуб-

ляться в структуру рейтинга Всемирного банка.

Что касается сопоставления оценок Всемирного банка и российского бизнеса, представитель любой компании может «примерить доклад на себя».

Разрешения на строительство – просто катастрофа. Чтобы получить разрешительные документы, необходимо пройти 53 процедуры и потратить в среднем 540 дней, подсчитал Всемирный банк. Даже если говорить не о лидерах, а о «средней температуре по больнице», компании из стран – участниц рейтинга тратят в два с половиной раза меньше времени – чуть больше 200 дней.

А есть еще коррупционная составляющая получения разрешений на строительство. Так что проблема не только в большом количестве процедур или времени, которое они отнимают у компаний, но и в непрозрачности самой системы выдачи разрешений, отсутствии четкой регламентации деятельности чиновников и ответственности за незаконные решения.

Внешнеэкономическая деятельность – не менее проблемная для бизнеса сфера. Когда РСПП в мае 2010 года опрашивал бизнес, что нужно сделать для стимулирования инноваций, компании в первую очередь просили упростить временный ввоз/вывоз научного оборудования, образцов и расходных материалов для проведения исследований и тестирований, отменить необходимость покомпонентного декларирования ввозимых сложных технологических устройств, установить однократность представления таможенным органам заключения идентификационной экспертизы товаров об их непринадлежности экспортному контролю. И только после этого вспоминали о налоговых льготах. Правда, часть этих задач удалось решить в рамках создания законодательной основы функционирования Таможенного союза, но не все нормы заработали в полном объеме.

Возвращаясь к сравнениям с Казахстаном: РСПП говорил о проблеме возможного проигрыша России в конкуренции таможенных систем в рамках

формирования Таможенного союза. Мы значительно отстаем от наших партнеров, правда, есть надежда, что именно здесь удастся исправить ситуацию к следующему исследованию Всемирного банка.

По таким показателям доклада, как простота запуска предприятия, налогообложение, ликвидация предприятия, защита инвесторов, получение кредита, Россия не находится в лидерах, но и к аутсайдерам не относится.

Это стандартные и давно привычные «узкие места» для развития бизнеса в России. В той или иной форме эти проблемы вошли в число 15 основных «ограничителей» для российских компаний в рамках опроса по состоянию делового климата (РСПП – ВЦИОМ, 2009 год). По ним есть консолидированная позиция компаний, конкретные предложения по решению существующих проблем и легко формируемая на их основе «дорожная карта» реформы регулирования в данной сфере.

Более интересная ситуация складывается с регистрацией собственности. Здесь, пожалуй, наблюдается единственный дефект методологии (если это можно назвать дефектом), что ведет к различной полярности оценок Всемирного банка и российского бизнеса. Всемирный банк оценивает качество процедур, а российский бизнес – уровень защищенности прав собственности.

Пожалуй, это единственный показатель, где «внутренние» оценки хуже, чем «внешние». Недостаточный уровень защищенности прав собственности входит в десятку ключевых ограничений для развития российского бизнеса на протяжении последних трех лет.

Обеспечение исполнения контрактов получило наиболее высокие оценки Всемирного банка. Бизнес в целом разделяет эту позицию. Обращение в суд преобладает среди иных способов защиты прав (66% опрошенных компаний, РСПП – ВЦИОМ, 2009 год), при этом подавляющее большинство компаний (83%) высоко оценивает шансы на защиту в суде против «частных» оппонентов. Хотя намного меньшая

Место России

	Doing business 2010	Doing business 2011
Получение разрешений на строительство	182	182
Ведение международной торговли	162	162
Простота запуска предприятия	106	108
Налогообложение	103	105
Ликвидация предприятия	92	103
Защита инвесторов	93	93
Получение кредита	87	89
Регистрация собственности	45	51
Обеспечение исполнения контрактов	19	18

доля компаний уверена, что сможет отстоять в суде свои интересы в споре с органом власти, – таких оптимистов только 26%.

Учитывая, что большая часть показателей оценивается примерно одинаково и Всемирным банком, и российским бизнесом, говорить о том, что к России относятся предвзято, не стоит. Да, ситуация несколько лучше, чем итоговый рейтинг России, но не радикально.

Если отбросить крайности, получается, что по 5 показателям из девяти мы оказываемся в интервале от 89-го до 108-го места. Это и можно считать реалистичной оценкой, которая чуть лучше, чем итоговый рейтинг – 123-е место. Сейчас Россия – крепкий середняк с тенденцией к ухудшению ситуации по большинству показателей.

Так что напрашивается третий ответ: проблемы с деловым климатом у России действительно есть. Руководство страны признает их наличие и прилагает серьезные усилия по изменению ситуации.

А вот как мы сможем воспользоваться зеркалом рейтинга Всемирного бан-

ка – большой вопрос. Логично в первую очередь заняться проблемами строительного сектора, тем более это не абстрактная позиция в одном из международных рейтингов, а серьезный тормоз для любого инвестиционного проекта вне зависимости от размера или страны происхождения капитала.

Если удастся решить базовые проблемы во внешнеэкономической сфере в рамках создания Таможенного союза, можно будет перейти к следующему по уровню проблемности блоку показателей, включая защиту инвесторов и налогообложение.

Но Всемирный банк дает лишь один срез оценки делового климата. Параллельно необходимо работать над тем, что прямо не попадает в Doing business, – совокупным ростом прямой и косвенной нагрузки на бизнес, включая не самую эффективную систему социального страхования, высокие административные барьеры во всех сферах государственного регулирования, коррупцию, отсутствие нормальных стимулов для инновационного бизнеса, – и другими, не менее важными для благоприятного делового климата вопросами. **ПР**

Вячеслав НОВИКОВ: **«Малый бизнес оказался** **полностью беззащитным»**

АДМИНИСТРАТИВНАЯ И НАЛОГОВАЯ НАГРУЗКА НА БИЗНЕС ПО-ПРЕЖНЕМУ, НЕСМОТЯ НА ПОСЛАБЛЕНИЕ ПО НЕКОТОРЫМ ПОЗИЦИЯМ, ЯВЛЯЕТСЯ БАРЬЕРОМ ДЛЯ СОЗДАНИЯ БЛАГОПРИЯТНОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО КЛИМАТА. ИЗБЫТОЧНОЕ ДАВЛЕНИЕ СО СТОРОНЫ ОРГАНОВ ВЛАСТИ, НЕСОВЕРШЕНСТВО СФЕРЫ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ УСЛУГ ПРЕПЯТСТВУЮТ РАЗВИТИЮ КАЧЕСТВЕННОЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ СРЕДЫ. ПО МНЕНИЮ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ПО БЮДЖЕТУ ВЯЧЕСЛАВА НОВИКОВА, ДАВШЕГО ИНТЕРВЬЮ «ПРОМЫШЛЕННИКУ РОССИИ», В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЭТО ЗАТРАГИВАЕТ БИЗНЕС

– Вячеслав Александрович, очевидно, тема барьеров для бизнеса остается актуальной еще на продолжительное время. Какие факторы, по вашему мнению, продолжают доминировать, что нужно сделать в первую очередь, чтобы снять их?

– Чтобы ранжировать, какие произошли изменения (ухудшения) в сфере развития малого бизнеса, разделим их на две составляющие: административную (поборы, контрольно-надзорные органы) и налоговую (льготы или, наоборот, налоговое давление). Что касается административной части, то, к сожалению, до недавнего времени это было то основное давление на бизнес, которое не давало ему развиваться. Все социологические опросы говорили об этом. Административное давление было серьезным обстоятельством, мешающим развитию бизнеса. Сейчас ситуация несколько меняется в лучшую сторону. Однако на первый план выходит налоговое давление. В первую очередь это касается замены ЕСН страховыми платежами в размере 34%. Ситуация усугубляется тем, что часть малого

бизнеса была на «упрощенке», теперь она тоже будет платить названные проценты. Для многих компаний это неподъемная цифра.

Это понимали и в правительстве. Премьер-министр Владимир Путин давал поручение Минэкономразвития исправить ситуацию для малого бизнеса, чтобы малые предприятия не ушли в тень или совсем не прекратили свое существование. К сожалению, «гора родила мышь», так как послабление получили только инновационные компании, которых у нас пока небольшое количество. Встречи с представителями малого бизнеса говорят о непростой ситуации: одни говорят, что уйдут в тень, другие – что переведут бизнес в страны ближнего и дальнего зарубежья, третьи – что вообще предполагают свернуть бизнес и уйти в наемные работники.

Второе обстоятельство, на которое, по моему мнению, не обращают должного внимания, связано с известными проблемами вокруг фирм-однодневок. Известно, какая борьба проводится в этом плане, чтобы пресечь незаконные уводы денег. Здесь задействованы и налоговые органы, к этому процессу

подключился и Арбитражный суд. Так вот, в качестве мер борьбы появились требования, что бизнес должен проверять своих контрагентов. Если его контрагент не удовлетворяет соответствующим требованиям, считается, что он получил необоснованную выгоду. Отсюда все вытекающие последствия: возрастают налоговая нагрузка, штрафные санкции, пени и т. д. Когда речь идет о крупном бизнесе, то у него все-таки есть возможности проверить своих контрагентов (я не говорю сейчас о презумпции невиновности) и он имеет хорошую юридическую защиту. Малый бизнес не имеет таких возможностей, поэтому оказался беззащитным. И этим пользуются налоговые органы и службы различного уровня. Это еще одна сторона нагрузки на бизнес. И я вижу здесь ухудшение ситуации.

– О возможной дискуссии вокруг ситуации со страховыми взносами говорил недавно заместитель министра финансов Сергей Шаталов. То есть чиновники высшего ранга говорят об отрицательных последствиях такого нововведения...



ФОТОАРХИВ ФСП

СПРАВКА

НОВИКОВ Вячеслав Александрович, заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания РФ по бюджету, член Комиссии Совета Федерации ФС РФ по взаимодействию со Счетной палатой РФ, член Комиссии Совета Федерации ФС РФ по естественным монополиям.

Родился 9 октября 1948 года в Воронежской области, в 1972 году окончил математико-механический факультет Воронежского государственного университета, в 1975 году – аспирантуру Новосибирского государственного университета. Кандидат физико-математических наук.

С 1976 года – младший, затем старший научный сотрудник Института теоретической и прикладной механики Сибирского отделения АН СССР; с 1985 по 1990 год – заведующий лабораторией, заведующий отделением Вычислительного центра СО АН СССР (г. Красноярск); с 1990 года – депутат, заместитель председателя, затем с 1991 по 1994 год – председатель Красноярского краевого совета народных депутатов; с 1994 по 2002 год – генеральный директор фонда «Центр стратегического проектирования» (г. Красноярск); избирался депутатом Законодательного собрания Красноярского края. С 2002 года – представитель в Совете Федерации ФС РФ от Законодательного собрания Красноярского края. Автор трех монографий, более 90 опубликованных научных работ.

– Уточним формулировку о негативных последствиях замены ЕСН страховыми взносами. То, что они будут, знали все. Я уже говорил, что премьер-министр давал поручение разобраться в ситуации и найти механизмы поддержки малого и среднего бизнеса. Еще в начале 2010 года я посылал запрос в Минэкономразвития относительно того, сколько останется малых предприятий на плаву после введения страховых выплат и какое их количество прекратит свое существование. Получил отписку, что такими сведениями МЭР не располагает. То есть нет никакого серьезного анализа. Поэтому Сергей Шаталов прав: дискуссия должна быть продолжена. Я думаю, в первые месяцы 2011 года этот вопрос должен быть первоочередным для обсуждения.

– Как увязать недостаток барьеров с безопасностью простого потребителя? Это может касаться любой отрасли – и пищевой промышленности, и строительства, и т. д.

– Ответ на этот вопрос очень хорошо знает малый бизнес. Все требования по безопасности он принимает как безусловные. Ни на одной встрече с малым бизнесом не прозвучали пожелания снять с него запреты, связанные с безопасностью, охраной труда. Это естественная норма ведения бизнеса. Требования в этой области не могут быть излишними. Есть выражение: «Правила безопасности написаны кровью». Речь идет только об искусственных барьерах, которые надо убирать.

– Вы как-то сказали: «Если в пределах Садового кольца для ограничения давления на бизнес есть прокуратура и другие структуры, то в регионах бизнес остается с властью один на один». Все говорят о социальной ответственности бизнеса (его постоянно призывают к этому), и мало кто говорит о социальной ответственности власти...

– Вы затронули очень важный вопрос. Если говорить о малом бизнесе, то это чистая, рафинированная прерогатива органов местного самоуправления. Все действие происходит в муниципалитетах: налоги от бизнеса идут в



18-22 апреля 2011г., Москва

Неделя российского бизнеса



местные бюджеты, земля выделяется на местах, всевозможные разрешения, согласования и т.д. выдаются там же. Вина в явном виде, что малый бизнес не развивается, ложится на органы местного самоуправления. Правда, когда я поднимаю этот вопрос на встречах с представителями органов местной власти и говорю об этом, в ответ слышу возмущения, что все контрольно-надзорные органы федеральные, а потому они здесь ни при чем. Это лукавство, так как любой федеральный чиновник «воленс-

ноленс» должен быть в нормальных отношениях с органами местного самоуправления – там, где он живет и получает все основные муниципальные услуги. Грамотный руководитель местной власти, чувствуя себя хозяином, в хорошем смысле, всегда найдет общий язык с федеральными структурами. И может решать вопросы поддержки бизнеса. Поэтому ваш вопрос о социальной ответственности органов местного самоуправления перед бизнесом безусловен.

И второй аспект: поскольку основные бюджетные взаимоотношения – это отношения между органами государственной власти субъектов Федерации и органами местного самоуправления, то важную роль в поддержке бизнеса, нахождении рычагов играет политическая воля руководителей субъектов Федерации. Там, где руководители субъектов «строят», опять же, в хорошем смысле, местные органы власти, там все получается.

– **Какие компромиссы надо сейчас находить бизнесу, правительству, законодателям? Как активизировать развитие малого бизнеса?**

– Повторюсь, самое главное в сложившихся обстоятельствах – наличие политической воли руководителей всех уровней, тогда можно поднять малый и средний бизнес. У нас всего 14% ВРП идет за счет малого бизнеса, а должно быть не менее 50%.

И сейчас в качестве компромисса надо проанализировать реакцию предприятий малого бизнеса, посмотреть, как малый бизнес будет чувствовать себя в первом квартале 2011 года в новых условиях отчислений страховых выплат. Его реакция должна являться серьезным фактором, который надо учитывать в дискуссиях. Мое мнение: надо снять с малого бизнеса эту нагрузку. Да, мы попадаем в дефицит Пенсионного фонда, но надо искать ресурсы и средства и через соответствующие трансферты устранять этот дефицит. Да и развитие малого и среднего бизнеса в конечном счете даст возможность компенсировать недостаток поступлений в Пенсионный фонд.

ПР



При планируемом увеличении налоговой и административной нагрузки малый бизнес окажется перед выбором ухода в «серые» или «черные» схемы или полного сворачивания своей деятельности

“ Деловое сообщество играет ведущую роль в построении современной, динамично развивающейся экономики. Его активное и ответственное участие в модернизации, масштабные инвестиции в высокотехнологичные проекты, внедрение инноваций – позволит сформировать новую модель экономики России. Будет способствовать росту качества жизни людей, повышению конкурентоспособности нашей страны на глобальных рынках.”

Дмитрий Медведев
Президент РФ

2010 год





Андрей ГУНИН,
управляющий директор
Группы компаний «Рольф»

Генри Форд в российском правительстве

В СРЕДЕ БИЗНЕСМЕНОВ И ЛИБЕРАЛЬНЫХ ЭКОНОМИСТОВ ПРИНЯТО СЧИТАТЬ, ЧТО РЫНОК РЕШАЕТ ВСЕ И ЧТО ЛЮБОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО В ЭКОНОМИКУ ВРЕДНО И НЕЖЕЛАТЕЛЬНО. ОДНАКО ТАКОЙ ФУНДАМЕНТАЛИСТСКИЙ ПОДХОД СТОЛЬ ЖЕ ОПАСЕН ДЛЯ КРУПНОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ, КАК И ЕГО ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЬ

Стоит признать, что сегодня присутствие государства в экономике чрезмерно и, как правило, неэффективно. Это выражается и в форме прямого участия в акционерном капитале крупных компаний и банков, и в «мягком» влиянии на решения банков финансировать те или иные компании, либо на решения отдельных предприятий о том, по каким ценам и кому продавать свою продукцию. Никуда не делся, а, возможно, даже и усилился прессинг со стороны разрешающих, контролирующих и проверяющих органов. Да и просто слепая ретивость чиновничьих служаков наносит непоправимый вред. Чего стоит последняя история со сносом киосков в Москве после замечания, сделанного новым мэром!

Однако есть один государственный орган, активность которого идет, скорее, на пользу. Я говорю о Федеральной антимонопольной службе и ее усилиях по борьбе с ограничением конкуренции. Несмотря на то, что защита и поддержка конкуренции гарантированы российской Конституцией, ситуация в этой сфере в нашей стране обстоит катастрофически, и это касается каждого из нас практически ежедневно. Недавно мне довелось провести несколько дней на Корсике. Один лишь факт того, что это остров с

самой неразвитой экономикой среди регионов Франции, давал основания полагать, что там будет все втроедорога за исключением оливок, фиг и чрезвычайно вонючего сыра. Каково же было мое удивление, когда я столкнулся с большим количеством вполне приличных несетевых отелей хорошего качества по приемлемым ценам и с невероятным количеством ресторанов, рекомендованных Мишленом. Меню из четырех блюд в ресторане, имеющем одну звезду от Мишлена, обошелся в 68 евро на человека. И это, кажется, был самый дорогой наш ужин на острове. Мое недоумение развеял один мой товарищ по поездке, имевший опыт ресторанной деятельности в Москве, который в ответ на мой рассказ о завтраке в одной из московских кофеен, состоящем из каши, сырников и чашки кофе, за ненамного меньшие деньги быстро подсчитал, что себестоимость этого завтрака по продуктам составляла примерно 120 руб. Однако не стоит накидываться на рестораторов, зарабатывающих тысячи процентов рентабельности. Львиная доля заработанной на мне прибыли ушла на непомерную аренду, налоги и так называемые прочие расходы. И эти расходы вместе с административными барьерами и уполномоченными компаниями, помогающими

получать лицензии и разрешения, пожалуй, являются основными причинами столь высоких цен и низкого уровня конкуренции в любых сферах малого бизнеса.

В этом году произошло знаменательное, на мой взгляд, событие, когда ФАС выиграла несколько дел против крупнейших нефтяных компаний, необоснованно завывсивших цены на нефтепродукты, и выписала им многомиллиардные штрафы. Этот факт примечателен не столько суммой штрафа, сколько фигурантами и исходом дела, которые сильно повысили аппаратный вес антимонопольщиков и дали сигнал обществу о том, что действия, ограничивающие конкуренцию, могут быть серьезно наказаны.

Конкуренция – тяжелое испытание, и понятно желание каждого предпринимателя оградить себя от необходимости постоянно оглядываться на дышащих в затылок соперников. Куда приятнее отсидеться под защитой эксклюзивного права или административного ресурса. Сергей Петров, владелец Группы «Рольф», рассказал мне как-то историю о Генри Форде, который в 30-х годах прошлого столетия отправил лучших своих менеджеров спасать испытывавший в тот момент большие трудности концерн General Motors. Он это сделал для того, чтобы сильный



РИА-НОВОСТИ

Руководитель Федеральной
антимонопольной службы
Игорь Артемьев

конкурент, который держал его в тонусе, продолжал это делать и дальше. Думаю, что мало кто из предпринимателей и менеджеров может решиться на такой шаг, поэтому такая роль Генри Форда и является фундаментальным предназначением антимонопольных органов.

Хотелось бы пожелать, чтобы ведомство г-на Артемьева не растеряло тот позитивный потенциал, который сложился вокруг него в последнее время, и чтобы его активность была направлена, прежде всего, на контроль за действиями органов власти, которые зачастую и являются основными

препятствиями на пути конкуренции. Административные проволочки, завышенная аренда муниципальной собственности, сфабрикованные результаты тендеров, неформальные требования и официальные обременения. Если антимонопольной службе удастся еще более эффективно устранять эти препятствия для бизнеса, то количество малых предприятий в области торговли, услуг, мелкого производства только увеличится, что обязательно отразится как на качестве, так и на ценах. А там, глядишь, и удастся распространить эту практику на остальные сферы деятельности, где сегодня властвует только крупный капитал. ПР



Дмитрий
МЕДВЕДЕВ,
Президент России

10 миллионов контрактов. И значительная часть из них содержит откаты, «спливаются» деньги постоянно. Поэтому оптимизация работы здесь необходима очень и очень системная

(На Советании по вопросам исполнения поручений Президента РФ, 29 октября)



Игорь АГАМИРЯН,
Генеральный директор
и Председатель
Правления
ОАО «Российская
венчурная компания»

РВК провела исследование совместно с РОСНАНО и PricewaterhouseCoopers, которое однозначно идентифицирует таможенные проблемы как барьер номер один для ведения бизнеса

(Из интервью редакции i-russia.ru – Комиссия при Президенте РФ по модернизации и технологическому развитию экономики России, 1 ноября)



Сергей
АЛЕКСАШЕНКО,
Директор по
макрэкономическим
исследованиям
ГУ-ВШЭ

Налоговая нагрузка на бизнес, не связанный с добычей нефти и газа, в 2011 году возрастет на 2,5% ВВП, а к 2013 году на 4,3% ВВП. Многоотрасловый российский бизнес может этого просто не вынести, и экономике не удастся выйти на намеченные объемы ВВП

(Бюллетень Центра развития Высшей школы экономики № 37)

КОРРУПЦИЯ

Сажать в тюрьму

Не менее 1 трлн руб. – такова коррупционная составляющая госзакупок в масштабах России, что составляет около 20% от всех распределяемых по тендерам средств. Об этом официально сообщил в конце октября президенту Дмитрию Медведеву начальник президентского Контрольного управления Константин Чуйченко. Дмитрий Медведев за «распилы» пообещал сажать: «И если говорить о ситуации в регионах, надо самым внимательным образом разбираться с теми, кто причастен, и сажать в тюрьму. Другого выхода нет».

Для борьбы с воровством Чуйченко предложил создать Федеральную контрактную систему (ФКС) и организовать сквозной мониторинг госзакупок, который позволит контролировать уровень цен на сопоставимых рынках и определять эффективность контрактов.



ДЕЛА УГОЛОВНЫЕ

«Евросеть» попала в сеть

«Руководствуясь понятиями законности, логики и справедливости и в связи с оправданием по всем пунктам обвинения фигурантов по делу «Евросети» Общественная организация «Деловая Россия» требует от компетентных органов закрыть уголовное дело в отношении Евгения Чичваркина.

Кроме того, деловое сообщество России считает, что нельзя оставлять историю возбуждения этих двух уголовных дел безнаказанной. Явно вырисовывается картина заинтересованности части милиционерских чинов, либо в мести господину Чичваркину, либо в извлечении из этого дела прибыли. В этой связи мы считаем, что Генеральная прокуратура должна дать оценку правомерности возбуждения этих уголовных дел и провести расследование – не было ли в этих эпизодах превышения служебных полномочий представителями силовых структур», – говорится в сообщении «Деловой России» от 18 ноября.



«БОРЗЫЕ ЩЕНКИ»

Штраф за взятку до 3000 руб.

Первый заместитель председателя Комитета Государственной думы по гражданскому, уголовному, арбитражному и процессуальному законодательству Владимир Груздев выступил с предложением законодательно определить «порог взятки, до которого в тюрьму сажать не будут». Вместо уголовного наказания провинившихся предлагается штрафовать в сто кратном размере. Предлагаемый порог административной ответственности – 3 тыс. руб. По его словам, каждый десятый взяточник, осужденный в прошлом году, взял меньше 500 руб. Еще примерно в тридцати процентах дел «вознаграждение» составляло от 500 до 3 тыс. руб. Лишь в 1,5% приговоров по взяткам речь шла о сумме свыше 1 млн руб.



РЕЙТИНГИ

Коррупционная стабильность

В мировом «Индексе восприятия коррупции» (2010 Corruption Perceptions Index), который ежегодно публикует неправительственная организация Transparency International, Россия показала крайне низкие результаты, правда, по сравнению с рейтингом 2009 года ее позиции ухудшились не сильно: в этом году она получила 2,1 балла по десятибалльной шкале (в 2009 году – 2,2) и сместилась с 146-го на 154-е место из 178 возможных.

Елена Панфилова, генеральный директор Центра антикоррупционных исследований и инициатив «Трансперенси Интернэшнл – Р», которая принимала участие в работе над индексом, отмечает, что в последние годы рейтинг России колеблется незначительно: «Речь идет в пределах одной десятой балла, что показывает состояние коррупционной стагнации, в которой мы пребываем».

ИНВЕСТИЦИИ

Они сократились

Россия из всех стран БРИК оказалась для иностранных инвесторов наименее привлекательной страной. Она отличилась самыми низкими темпами роста экономики, оттоком капитала и стремительным сокращением иностранных инвестиций. Так, по данным Росстата, прямые иностранные инвестиции в РФ за девять месяцев 2010 года сократились почти на 18% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Напишите нам о вымогателях

Специальный раздел, посвященный борьбе с вымогательством, появился на сайте столичного правительства. Москвичам предлагают рассказать о бюрократах, которые требовали у них взятки.

Правда, с одним условием – необходимо назвать свое настоящее имя и домашний адрес. Противодействие коррупции – одна из основных задач нового столичного градоначальника.

На сайте говорится: «Если у вас в каком-либо органе исполнительной власти вымогают взятку или вы являетесь свидетелем подобных действий, напишите нам: kan@post.mos.ru».



ФОТОФАКТ

Бывший мэр Томска Александр Макаров приговорен к 12 годам лишения свободы

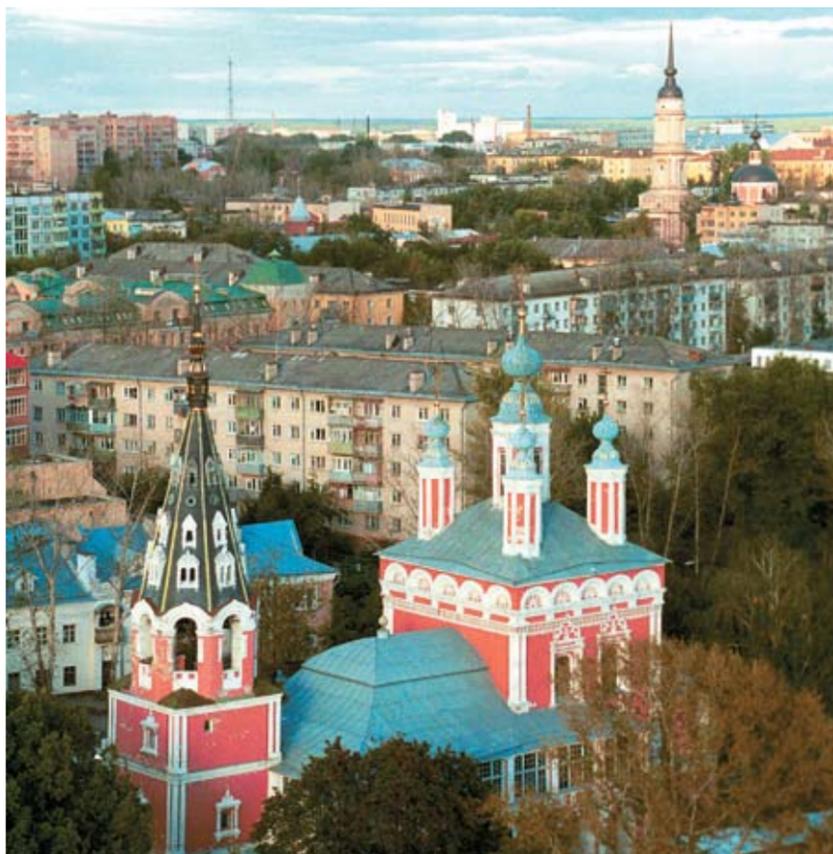
Суд в понедельник 15 ноября приговорил экс-мэра Томска Александра Макарова, признанного присяжными виновным в совершении ряда должностных преступлений, к 12 годам лишения свободы. Отбывать наказание Макаров будет в колонии строгого режима. Суд признал Александра Макарова виновным в превышении должностных полномочий и в получении взятки по семи эпизодам обвинения. Макаров приговорен также к 1 млн руб. штрафа и взысканию имущества в пользу государства на сумму около 44 млн руб.

ПОВОРЫ

Незаконные доходы

Целая смена госинспекторов задержана 19 ноября с полчищем на таможенном посту в Воронеже. Служащие вымогали у предпринимателей деньги за оформление грузов, получалась солидная прибавка к зарплате. Бизнесмены обратились в милицию. Оказалось, в течение месяца через данный пост проходит больше 1000 единиц транспорта, в результате сумма незаконного дохода таможенника составляет больше 600 тыс. руб.

Калужская область: подай первым руку инвестору



ИТАР-ТАСС

КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПРИЯТНО УДИВЛЯЕТ СВОИМИ УСПЕХАМИ. РАЗВИВАЯ ИНФРАСТРУКТУРУ В ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗОНАХ, ФОРМИРУЯ СРЕДУ ДОБРОЖЕЛАТЕЛЬНЫХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ БИЗНЕСОМ И ВЛАСТНЫМИ СТРУКТУРАМИ РЕГИОН АКТИВНО ПРИВЛЕКАЕТ ИНВЕСТИТОРОВ, ОБЛЕГЧАЕТ ВХОЖДЕНИЕ НОВОГО БИЗНЕСА В ЭКОНОМИКУ. ЭТО ПОЗВОЛИЛО ПРИВЛЕЧЬ В РЕГИОН ДОСТАТОЧНО КРУПНЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИТОРОВ, КОТОРЫЕ РАЗМЕЩАЮТ СВОИ ПРОИЗВОДСТВА В СОЗДАВАЕМЫХ НА ТЕРРИТОРИИ ОБЛАСТИ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПАРКАХ. ПО ОБЪЕМУ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ НА ДУШУ НАСЕЛЕНИЯ В 2010 ГОДУ ОБЛАСТЬ ЗАНЯЛА ПЕРВОЕ МЕСТО В РОССИИ

Немного статистики

Промышленный сектор экономики Калужской области сегодня производит более 30% валового регионального продукта (ВРП), в нем работает третья часть населения региона, занятого в сфере экономической деятельности.

Общее количество промышленных предприятий области – более 2500.

При отсутствии собственной сырьевой базы наибольшее развитие получили машиностроение и металлообработка. В области работает ряд крупных пред-

приятий приборостроения и радиоэлектроники, ориентированных на выпуск продукции ОПК, а также предприятия целлюлозно-бумажного производства, производства строительных материалов и пищевой промышленности.

В структуре промышленного производства наибольший удельный вес занимают производство пищевых продуктов – 21,8%, производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования – 21,1%, производство транспортных средств и оборудования –

19,4%, металлургическое производство и производство готовых металлических изделий – 9,1%.

В общем объеме товаров собственного производства промышленного сектора лидирует ООО «Фольксваген РУС» – автомобили – 17,1%. У остальных наиболее крупных предприятий области этот показатель следующий: ООО «САБМиллер РУС» – пиво – 11%; ООО «Руукки РУС» – металлические изделия и сооружения – 4,7%; ОАО «Калужский турбинный завод» – энергетические установки, ООО «Агри-

совгаз» – стальные трубы, алюминиевый профиль, ООО «Самсунг Электроникс Рус Калуга» – телевизоры – по 2,5%; ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» – железнодорожная техника – 2,1%.

Рейтинг стабильных перспектив

Начиная с 2002 года и до 2009 года все статистические данные показывали положительную динамику в увеличении объемов производства и роста финансовых результатов.

По данным Росстата, объем ВРП на душу населения в 2008 году в области составил 157 006,4 руб. – это шестое место в Центральном федеральном округе среди его 18 субъектов и 41-е в России. Указанные рейтинговые показатели сохраняются и в настоящее время.

Международное агентство Fitch Ratings и консорциум «Эксперт РА – АК&М» подтвердили осенью этого года рейтинг кредитоспособности Калужской области по национальной шкале «А+» со стабильными перспективами, то есть область относится к категории заемщиков, имеющих более чем высокий уровень надежности. Указанные агентства ранее этот рейтинг присваивали соответственно в октябре 2008 года и в июле 2007 года.

Эксперты отмечали возможность некоторого улучшения отдельных показателей кредитоспособности, так как ключевые экономические индикаторы демонстрировали позитивную динамику. В качестве фактора, повышающего оценку кредитоспособности, эксперты называли высокое качество финансового управления в Калужской области.

Самым существенным фактом позитивной оценки, безусловно, отмечаются изменения в инвестиционной сфере региона. В первую очередь это связывается с инвестиционными контрактами с рядом иностранных компаний: Volkswagen AG, PSA Peugeot Citroen, Mitsubishi Motors Corporation (легковые автомобили), Volvo Truck Corporation (грузовые автомобили), Samsung Electronics (бытовая техника).

Среди факторов риска эксперты называли сохраняющуюся зависимость от федерального бюджета – регион является дотационным. В то же время

отмечалась тенденция роста уровня независимости областного бюджета от федерального центра. В правительстве Калужской области считают, что только кризис помешал региону выйти из ряда дотационных. При этом называется точка отсчета, когда область станет недотационной, – 2011 год.

Действительно, нестабильная ситуация на финансовом рынке кризисного периода наложила определенный отпечаток на работу калужских предприятий. Индекс промышленного производства в Калужской области за 2009 год составил 85,7% к уровню 2008 года.

Наибольшее негативное влияние кризисной ситуации ощутили на себе прежде всего предприятия, выпускающие автомобильное электрооборудование (-55%).

Снижение производственной деятельности отмечалось практически во всех сегментах промышленного и строительного сектора экономики области. На этом падающем фоне в связи с выходом на производственную мощность нового предприятия ООО «Самсунг Электроникс Рус Калуга» индекс промышленного производства аппаратуры для радио, TV и связи составил 274,7%. Положительная динамика отмечалась и в работе предприятий, выпускающих бумажные изделия хозяйственно-бытового и санитарно-гигиенического назначения, – 127,4% к уровню 2008 года, производящих бумагу и картон – 104,7%.

Инвестиционная привлекательность

Ситуация падения производства в 2009 году в области, по сути, была типовой – общероссийской. Однако регион отличается от многих субъектов высоким уровнем поддержки инвестиционной деятельности, в результате чего, несмотря на финансовые потрясения последних лет, на территории области создано шесть индустриальных парков и формируются три кластера: автомобильный, биотехнологий и фармацевтики, ядерной медицины. Получил дальнейшее развитие технопарк в Обнинске.

Региональная власть создала целостную систему привлечения инвестиций и формирования благоприятной среды

СТРУКТУРА ОБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ

Производство транспортных средств и оборудования	19%
Производство мебели и прочей продукции	3%
Производство пищевых продуктов, включая напитки	22%
Текстильное, швейное производство и производство обуви	1%
Обработка древесины и производство изделий из дерева	2%
Целлюлозно-бумажное производство и полиграфическая деятельность	5%
Химическое производство	1%
Производство резиновых и пластмассовых изделий	2%
Производство прочих неметаллических минеральных продуктов, в т.ч. строительных материалов	4%
Металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	9%
Производство машин и оборудования	4%
Производство электрических машин и оборудования	21%

для инвесторов. С этой целью при Министерстве экономического развития в Калужской области созданы два института развития. Первый – ОАО «Корпорация развития Калужской области» (КРКО), второй институт – «Агентство регионального развития Калужской области» (АРРКО). Основными партнерами Калужской области в создании инфраструктурных проектов выступают Внешэкономбанк и Европейский банк реконструкции и развития.



Я всегда при вступлении в должность делаю выступление, где обозначаю цели, которые мы хотим достичь за предстоящие пять лет. В 2000 году я объявил в качестве главной задачи повышение инвестиционной привлекательности региона, и мы с этой задачей довольно-таки успешно справились. В предпоследнем выступлении я объявил о том, что мы должны стать самодостаточным регионом. И если бы не 2008 год, то мы бы практически справились с этой задачей. В качестве главной задачи на эти пять лет я ставлю работу по формированию кадрового резерва. Глубоко убежден, что если мы не решим эту задачу, то все остальные наши попытки изменить ситуацию к лучшему будут тщетными. Потому что попросту некому будет этим заниматься. Благополучие наших территорий, районов, городов, поселений напрямую зависит от качества управления этими территориями. Бывает иногда так: приходит новый человек со своими новыми идеями и стремлением сделать что-то полезное и хорошее, и тут же ситуация

начинает меняться к лучшему. И жители это видят. Мы должны окончательно закрепить все те наши наработки, которые есть на сегодняшний день. Сегодня молодые управленцы пошли работать из области в районы. И это будет продолжаться. И процесс возвращения обратно людей, которые получили достаточный опыт в работе на том уровне, тоже будет. Потому что человек, который занимает позицию на областном управлении и который не знает объекта управления, он при все своем желании не сможет качественно эту функцию выполнять. Перед тем как принимать решение, он должен мысленно поставить себя на место того районного, городского или сельского руководителя и сразу просчитать, что будет из себя представлять его указание или его решение. Как оно будет там работать. Ребята, которые уходят в районы, буквально через месяц, через два говорят, что их представление о жизни меняется на 180 градусов. По сравнению с тем, что им казалось в министерстве. Обязательно надо этот опыт получить!

КРКО осуществляет управление индустриальными парками, организует финансирование инфраструктурных проектов с привлечением кредитных средств под гарантии правительства области, а также осуществляет сопровождение инфраструктурных проектов и развитие инженерной и логистической инфраструктуры парков. АРРКО оказывает консультационную и информационную поддержку в оформлении юридического лица, формировании земельного участка, проектировании, строительстве, привлечении рабочей силы и по многим другим вопросам. Как замечают в Министерстве экономического развития Калужской области, индивидуальная работа ведется с каждым инвестором независимо от объема финансовых вложений.

Калужскую область называют чемпионом по дружелюбному отношению к инвесторам. Губернатор Анатолий Артамонов говорит, что его мобильный телефон вне зависимости от размера проекта каждый инвестор знает.

По итогам первого квартала 2010 года Калужская область заняла первое место в России по объему иностранных инвестиций на душу населения. По данным Минэкономразвития области, за последние пять лет в экономику области было вложено более 190 млрд руб. инвестиций (около \$6,4 млрд), в том числе иностранных – \$3,2 млрд (рост в 47 раз), из них прямых – \$1,4 млрд.

Инвесторов привлекает не только «дружелюбное отношение». Кластерная стратегия развития экономики региона, создание полноценной инфраструктуры в индустриальных парках для строительства промышленных предприятий, полная свобода выбора подрядчика, предоставление налоговых льгот и другие факторы притягивают и отечественных, и иностранных инвесторов. «Одним из главных факторов, почему инвесторы нам поверили, послужило то, что неотъемлемым элементом реализации стратегии индустриальных парков в Калужском регионе является кластерный подход», – сказал заместитель губернатора Калужской области по инновациям Максим Шерейкин на первом инвестиционном форуме «Инду-



Снижение производственной деятельности отмечалось практически во всех сегментах промышленного и строительного сектора экономики области. На этом падающем фоне в связи с выходом на производственную мощность нового предприятия ООО «Самсунг Электроникс Рус Калуга» индекс промышленного производства аппаратуры для радио, TV и связи составил 274,7%

стриальные парки России – 2010», прошедшем в апреле 2010 года в Москве.

По его словам, продажа такого продукта как индустриальный парк помогла значительно увеличить объем иностранных инвестиций в экономику региона. Планируется, что до 2015 года благодаря развитию индустриальных парков будет создано 22 тыс. новых рабочих мест. Планируемый объем прямых инвестиций до 2012 года составит 200 млрд руб. По расчетам, на каждый рубль государственных вложений будет привлечено более 15 руб. частных инвестиций. Объем налоговых поступлений со стороны резидентов парков на период 2010–2016 годов, по прогнозам, составит 34 млрд руб. Затраты Калужской области на развитие парков составят 10 млрд руб. Общая площадь парков составляет около 2300 га, из них более 1000 га предоставлено инвесторам.

Новая политика индустриализации

Индустриальные парки области имеют, в основном, четко выраженный отраслевой профиль. Так, для четырех технопарков основными резидентами стали

производители автомобилей и автокомпонентов.

В «Грабоцево», вблизи северо-восточной границы Калуги, концерн Volkswagen AG планирует выпускать до 150 тыс. автомобилей в год. Кроме того, здесь и в соседнем «А-парке» разместились предприятия по выпуску автокомпонентов. Предполагаемый объем инвестиций в эти автопредприятия составляет около 990 млн евро. Площадка «А-парк» создана, прежде всего, с целью поддержки малого и среднего бизнеса.

В индустриальном парке «Калуга-Юг», на южной границе Калуги в черте города, разместились производители грузовиков Volvo Truck, а также навесного оборудования – кузовов, цистерн – ЗАО «Бецема», навесного оборудования для обслуживания дорог – ООО «Меркатор Холдинг». Планируемый объем инвестиций составит 124 млн. евро.

В технопарке «Росва», юго-западнее Калуги, основным инвестором стал альянс автоконцернов Peugeot Citroen Mitsubishi Motors Corporation. Кроме того, сегодня вступает в строй завод американской корпорации General Electric по производству запчастей к электро-

турбинам. Общий объем инвестиций, по плану, составит 390 млн евро.

Рядом с Калугой оформляется индустриальный парк «Детчино», где будут располагаться предприятия немецких компаний Grimme, Lemken, Wolf System, Big Dutchman и многопрофильный российско-германский агропромышленный холдинг «ЭкоНива». Grimme и Lemken построят заводы по выпуску сельскохозяйственной техники (машины для посадки, ухода, уборки, первичной переработки картофеля и закладки его на хранение; плуги, культиваторы, дисковые и ротационные бороны, агрегаты для предпосевной обработки почвы, механические и пневматические сеялки). Wolf System начнет изготавливать животноводческие помещения (коровники, свинарники, птичники, конюшни) и конструкции для панельных жилых домов.

«ЭкоНива» (поставляет на российский рынок сельхозтехнику и оборудование фирм John Deere, Kverneland, Vaderstad, Grimme, Lemken, JSB, BvL, Annaburger, Westfalia Surg) развернет сервисный центр по обслуживанию сельскохозяйственной техники, а Big



РМА «НОВОСТИ»

На заводе Volvo по производству грузовой и строительной техники

Dutchman – центр логистики с прилегающим к нему административным зданием. Общий объем инвестволожений составит 70 млн евро.

В индустриальном парке «Ворсино», на северо-востоке Калужской области, на границе с Московской областью, представлены предприятия различного профиля. Среди наиболее крупных инвесторов: Nestle PurinaPetCar (производство кормов для домашних животных), Samsung Electronics (производство бытовой техники, сборка телевизионных панелей), KT&G (производство табачных изделий), L'Oreal (производство косметики). Всего в технопарке разместятся 17 резидентов, общий объем инвестволожений составит 3 млрд евро.

Кластерная стратегия

Самым крупным стал автомобильный кластер. На территории трех индустриальных парков Калужской области разместили свое производство 4 иностранных автопроизводителей: Volkswagen AG, PSA Peugeot Citroen, Mitsubishi Motors Corporation, Volvo Truck Corporation. Совокупные инвестиции автопроизводителей до 2010 года составили \$1,7 млрд. Кроме того, Калужская область активно привлекает производителей автокомпо-

нентов – они уже инвестировали в этот регион \$420 млн.

За последние четыре года Калужский регион сделал почти невозможное – он практически с нуля вырос до третьего по величине автомобильного кластера России по общему потенциальному объему выпуска автомобилей. Модельный ряд выпускаемых автомобилей сегодня насчитывает более 30 моделей. Руководство области ставит перед собой амбициозные цели – в ближайшем будущем стать вторым в России автокластером по объему выпуска автомобилей и крупнейшим в России кластером по объему выпуска автокомпонентов. Также в планах создать сеть R&D (Research & Design) центров со специализацией в автомобилестроении и стать центром компетенции подготовки специалистов в сфере автомобилестроения. Помимо этого, в области формируются также кластер биотехнологий и фармацевтики и кластер ядерной медицины. Сегодня в регионе работают 39 предприятий фармацевтической отрасли. Объем реализации фармацевтической продукции в 2009 году составил 1491,2 млн руб. Доля фармацевтического производства в общем объеме промышленной продукции – 0,86%. Однако производство фар-

мацевтической продукции в 2009 году в сравнении с 2000 годом увеличилось в Калужской области в 46 раз.

Большинство крупных инвесторов размещается на территории Обнинского технопарка. Помимо российских компаний «Медбиофарм», «Мир Фарм», «Геленпол», «Биомедицинские нанотехнологии», здесь с 2006 года работает сербская фармацевтическая компания «Хемофарм» (общий объем инвестиций – 32 млн евро). Кроме того, крупные иностранные фармкомпании открывают предприятия на территории технопарка «Грабцево». Berlin-Chemie инвестирует 30 млн евро в запуск линии упаковки лекарственных препаратов (2013 год) и производство лекарственных препаратов полного цикла (2014 год). Датская компания «Ново Нордиск» вкладывает 100 млн евро в предприятие по выпуску современных препаратов инсулина. Планируется, что первая линия завода вступит в строй в декабре 2012 года.

По масштабам научно-исследовательских разработок Калужская область входит в лидирующую тройку субъектов Центрального федерального округа, а по уровню научного потенциала занимает четвертое место в округе. 29 апреля этого года Президент РФ Дмитрий Медведев в Обнинске провел заседание Комиссии по модернизации и технологическому развитию экономики России, где был рассмотрен проект создания в Обнинске центра ядерной медицины.

Правительство области совместно с корпорацией «Росатом» и Федеральным медико-биологическим агентством приступили к созданию Федерального высокотехнологичного центра ядерной медицины еще в 2009 году. Это современный медицинский комплекс, предназначенный для проведения высокотехнологичного лечения пациентов со злокачественными опухолями и заболеваниями сердечно-сосудистой системы.

На базе центра объединятся организации науки, образования, бизнеса. Сегодня в мире насчитывается 44 подобных центра. Единственное в стране отделение радионуклидной терапии в МРНЦ РАМН удовлетворяет потребность населения страны менее чем на 3%. Создание центра ядерной медицины в Обнин-

ске позволит обеспечить стационарное лечение 20 000 больных в год.

«Дома лучше»

По словам губернатора области Анатолия Артамонова, удачный опыт по созданию индустриальных парков будет растиражирован и вокруг небольших городов на юге области: в ближайшем будущем планируется создать парки рядом с городами Киров, Людиново, Жуков.

Существующая модель развития кластеров и индустриальных парков даст, по оценке региональных властей, к 2015 году прирост ВВП на 40%.

17 ноября «РосБизнесКонсалтинг. Рейтинг» опубликовал исследование «Самые привлекательные города для бизнеса». Калуга заняла в рейтинге 35-е место, удивив аналитиков динамикой роста. «В нашем рейтинге произошли заметные подвижки, – говорится в исследовании РБК. – Главным фаворитом 2009 года стал Сочи. Хотя справедливости ради надо сказать, что настоящим лидером по «взлету» является Калуга, подымающаяся на 23 позиции».

Губернатор Анатолий Артамонов написал в «Твиттере»: «Калужане! Возвращайтесь домой! Везде хорошо, а дома лучше. Это правда».

Поддерживать малый бизнес

В начале ноября на «круглом столе» по развитию автокластера представитель Министерства экономического развития Калужской области Андрей Артюшин объявил о планах создания в Калуге и в Обнинске Центра кластерного развития малого бизнеса, коммерческой организации в форме ОАО, который будет оказывать содействие местным предприятиям по продвижению отдельных инновационных проектов и продукции, лоббированию их интересов, оказывать консалтинговые услуги. Учредителем центра выступит Министерство экономического развития Калужской области. В 2011 году финансирование начинающих предприятий будет осуществляться в форме выделения грантов. Получат поддержку организации и инфраструктуры, которые предоставляют свои площади для развития малого бизнеса, в том



БЕЛИНСКИЙ АНТОН/PHOTOPRESS.RU

Открытие Калужского центра энергетических технологий GE.

числе Бизнес-инкубатор «Материалы и компоненты электроники».

Что касается развития малого бизнеса в регионе в целом, то можно сказать, что он присутствует практически во всех отраслях экономики области. Треть всех малых предприятий – предприятия с основным видом деятельности в оптовой и розничной торговле, ремонте автотранспортных средств, бытовых изделий и предметов личного пользования. Комплексный анализ состояния малого предпринимательства в субъектах Российской Федерации по итогам, проведенный Минэкономразвития области на основе статистических данных, представленных Калугастатом, показал, что уровень развития малого предпринимательства в Калужской области является стабильно позитивным.

Так, в расчете на 100 тысяч жителей по количеству малых предприятий Калужская область находится на 14-м месте, по численности работающих на малых предприятиях на 3-м месте, а по объему оборота на душу населения область на 11-м месте среди субъектов РФ.

В области реализуется ведомственная целевая программа «Государственная поддержка малого и среднего предпринимательства в Калужской области». Одной из ведущих организаций,

призванных оказывать помощь тем, кто начал собственное дело и намерен его развивать, является Государственный фонд поддержки малого предпринимательства Калужской области. Из средств областного бюджета на эти цели в 2010 году выделено 70 млн руб.

Существующий Совет по малому и среднему предпринимательству при губернаторе Калужской области подвел итоги года и обозначил основные факторы, сдерживающие развитие предпринимательства в регионе. Недостаток собственных оборотных средств и высокие процентные ставки по кредитам не позволяют малым предприятиям рассчитывать на расширение деятельности, а также на приобретение нового оборудования вследствие высокой степени его изношенности. По этой же причине нет возможности повышать уровень квалификации сотрудников или рассчитывать на найм более квалифицированных и в то же время более высокооплачиваемых специалистов. Растущие расходы на потребляемые энергоносители, в том числе предварительная оплата за их поставку и оплата услуг по технологическому подключению к электрическим, газовым и тепловым сетям, приводят к существенному росту себестоимости продукции и оказывают



Министр здравоохранения и социального развития РФ Татьяна Голикова, Президент России Дмитрий Медведев и губернатор Калужской области Анатолий Артамонов (слева направо) посетили завод «Крафтвэй корпорэйшн» в Обнинске

негативное воздействие на показатели эффективности деятельности всех видов предприятий. Также отмечаются высокие затраты, связанные с сертификацией выпускаемой и разрабатываемой продукции, патентованием изобретений, полезных моделей, промышленных образцов и селекционных достижений, а также государственной регистрацией иных результатов интеллектуальной деятельности.

Все эти проблемы по возможности будут решаться за счет стабильного экономического роста региона.

Фундамент создания паритетных отношений

Атмосфера благоприятного делового климата области во многом определяется деятельностью регионального отделения РСПП – Калужского объединения промышленников и предпринимателей. В конце ноября объединение отмечает свое двадцатилетие.

Сегодня в составе объединения более 250 предприятий, в том числе все предприятия оборонно-промышленного комплекса региона. Совокупный вклад членов КОПП в объеме продукции промышленного производства области превышает 60%.

В объединение входят промышленные предприятия; научно-исследовательские институты, научно-производственные предприятия и проектные институты; предприятия строительного комплекса, объединенные в РОР «Калужский союз

строителей»; предприятия жилищно-коммунального хозяйства, объединенные в РОР «Союз коммунальных предприятий Калужской области»; предприятия транспорта, банки, предприятия иностранных инвесторов.

Объединение является надежным партнером органов государственной власти и организаций профсоюзов в сфере социально-трудовых отношений и связанных с ними экономических отношений. Особенно это проявилось в условиях финансово-экономического кризиса, когда скоординированная работа сторон трехстороннего социального партнерства позволила решить ряд острых социально-экономических проблем.

Кризис предельно обострил задачу повышения конкурентоспособности производств и продукции промышленных предприятий. Поэтому в повестке

Калужского объединения промышленников и предпринимателей на ближайшие 3–5 лет определились мероприятия по проблемным вопросам: энергосбережения и повышения энергетической эффективности; обновления и модернизации основных производственных фондов предприятий; обеспечения промышленности профессиональными кадрами; регулирования земельных отношений; тарифной политики и ценообразования на энергоносители; ипотечного кредитования и строительства жилья для закрепления специалистов; сферы жилищно-коммунального обеспечения; социальной сферы и т.д. Юбилейные торжества в связи с двадцатилетием – это хороший повод не только оглянуться на пройденный путь, оценить роль и значение объединения в жизни Калужской области, но и придать новым задачам импульс. **ПР**

ОПРОС

«Промышленник России» ПРОВЕЛ МИНИ-ОПРОС СРЕДИ КОМПАНИЙ – ЧЛЕНОВ РОР «КАЛУЖСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ» ПО ВОПРОСУ СУЩЕСТВУЮЩИХ БАРЬЕРОВ ДЛЯ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА

1. Название организации, руководитель.
2. Профиль предприятия.
3. Количество сотрудников.
4. Существующие барьеры.

1. ЗАО «Воротынский энергоремонтный завод».

Генеральный директор Ирина Благова.

2. Профессиональное предоставление полного комплекса качественных и своевременных услуг для решения широкого спектра вопросов, связанных с эксплуатацией электрических машин.

3. 168 человек

4. Основные сложности связаны с современной системой налогообложения малого и среднего бизнеса. Не секрет, что для ремонтных предприятий одной из основных затратных статей (наряду с закупкой материалов) является выплата заработной платы своим сотрудникам. В условиях высокой конкуренции на рынке труда и непосредственной

близости поселка Воротынск от таких крупных компаний, как «Фольксваген Групп Рус», «Ситроен», строящегося завода «Рани Пласт», оптимизация системы мотивации сотрудников и регулярное повышение (индексация) заработной платы становятся неотъемлемыми требованиями современного промышленного предприятия. При этом в сложной экономической обстановке, в посткризисный период, уплата налогов, связанная с зарплатой работников, ложится на предприятие тяжелым финансовым бременем. Недостаточная гибкость существующей системы налогообложения, отсутствие оптимальных рычагов регулирования и помощи со стороны государства могут привести производственное предприятие к значительным убыткам. Также среди значимых проблем в работе необходимо отметить нехватку

квалифицированных кадров среди рабочих и технических специалистов. Близость к Москве и области создает отток наиболее ценных и высокопрофессиональных кадров. Хотелось бы, чтобы выпускники Вузов и профтехучилищ держали более плотную связь с организациями Калужской области и отдавали предпочтение при трудоустройстве местным предприятиям.

1. ЗАО Областной научно-производственный экологический центр «Регион-Центр-Экология».

Генеральный директор Сергей Решитко.

2. Оказание экологических услуг: утилизация отходов, разработка экологических документов.

3. 87 человек.

4. Основной сложностью в работе являются высокие налоги, внедрение новых тех-

нологий и соответствие иностранным компаниям.

1. ЗАО «Аудиторская фирма «Кредо-Аудит».

Генеральный директор Галина Комонова.

2. Аудиторские услуги

3. 13 человек. За последние два года численность сократилась на 4 человека.

4. ГД РФ во втором чтении в конце года планирует рассмотреть законопроект «О внесении изменений в статью 5 ФЗ «Об аудиторской деятельности» в части отмены аудита для субъектов малого и среднего бизнеса.

Принятие поправок к закону приведет к резкому сокращению клиентской базы российских аудиторских фирм, и в особенности региональных, а значит, последует неизбежный уход с рынка небольших аудиторских фирм. По нашему мнению, это только ухудшит

конкурентную среду на рынке аудиторских услуг.

Депутаты комитета по собственности при рассмотрении поправок к законопроекту одобрили к принятию свой вариант, отклонив все иные предложенные поправки. При этом пошли, если можно так сказать, «навстречу», снизив критерии обязательного аудита по сумме активов бухгалтерского баланса со 160 млн руб. до 60 млн руб. При этом уточнив, что обязательный аудит проводят открытые акционерные общества, ценные бумаги которых допущены к обращению на торгах фондовых бирж и иных организаторов торговли на рынке ценных бумаг. В России таких ОАО не много, а у нас в Калуге их по пальцам можно пересчитать.

Оценивая складывающуюся ситуацию на аудиторском рынке, возникает обоснованный вопрос: кому выгодны такие

поправки в закон «Об аудиторской деятельности» и кто от этого выигрывает?

Для auditors региональных фирм ответ очевиден. Узкому кругу лиц – крупнейшим аудиторским компаниям, в том числе зарубежным, структурам, работающим в тени.

Кроме того, Минфин периодически меняет правила игры и в Положении об упрощенном порядке сдачи экзаменов по аудиту отменил ранее обещанные льготы. И теперь аудиторы, прошедшие обучение по программе повышения квалификации в области аудита в 2010 году в объеме не менее 60 часов, будут лишены возможности сдать экзамены в упрощенном порядке.

Аудиторов, прошедших повышение квалификации по состоянию на 01.01.2010 года по соответствующим программам, практически не существует. Следовательно, воспользова-

ться упрощенной процедурой экзамена будет некому. СРО аудиторы обратились с обращением в Минфин о внесении поправок в Положение об упрощенном порядке сдачи экзаменов. Пока без ответа. Все обращения аудиторы, СРО аудиторы, связанные с нововведением в законодательство, проигнорированы на всех уровнях. А нужен ли аудит в России?

1. ОАО «ЭЛМАТ».

Генеральный директор Леонид Меерович.

2. Ведущий российский производитель кухонных вытяжек ТМ «Elikor» и других товаров народного потребления.

3. 600 человек.

4. Отсутствие защитной пошлины на кухонные вытяжки для импортеров (например, в отличие от газовых плит) при наличии пошлины на комплектующие для производителя.

Олег КОНТОНИСТОВ: «Гармония на краю земли»

10 ДЕКАБРЯ 1930 ГОДА ПОСТАНОВЛЕНИЕМ СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ И ВЦИК БЫЛ ОСНОВАН ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ОКРУГ. СО ВРЕМЕНЕМ ОКРУГ, НАРЯДУ С СОСЕДНИМ ХАНТЫ-МАНСИЙСКИМ, БЫЛ ВКЛЮЧЕН В СОСТАВ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ И ЛИШЬ В 90-Х СТАЛ САМОСТОЯТЕЛЬНЫМ СУБЪЕКТОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. 10 ДЕКАБРЯ 2010 ГОДА ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ ОТМЕЧАЕТ СВОЕ 80-ЛЕТИЕ. ЭТОЙ ДАТЕ ПОСВЯЩЕНЫ ДНИ ЯМАЛА В МОСКВЕ. ЧТО ПРИГОТОВИЛИ ДЛЯ МОСКВИЧЕЙ ЖИТЕЛИ АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА, РАССКАЗЫВАЕТ ГЛАВА ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА В МОСКВЕ ОЛЕГ КОНТОНИСТОВ



– Олег Эдуардович, о Ямале большинство москвичей знает только, что это очень далеко, очень холодно и очень много природного газа...

– И все это правда. Большая часть округа находится за Полярным кругом, у нас проходит часть государственной границы России, да и часть северной границы всего материка, так что само название Ямал (в переводе с ненецкого – «край земли») вполне обосновано. У нас действительно очень холодно – до минус 56 зимой. И действительно много природного газа – свыше 85% всего российского газа добывается у нас в округе, а новое газоконденсатное месторождение – Бованенковское – вообще должно покрыть потребности не только России, но и всей Европы на 50 лет вперед. И мы почти привыкли, что, вспоминая о Ямале, говорят главным образом о нефтегазодобыче.

Но вот в эти дни очень бы хотелось рассказать о другом Ямале, который почти неизвестен ни москвичам, ни жителям других российских регионов. У нас ведь удивительная земля, и нам есть чем гордиться, помимо уникальных запасов полезных ископаемых.

– Например?

– Например, тем, что у нас – в отличие от большинства северных территорий – коренное население, малочисленные народы Севера, прирастает по численности. И из почти 40 тыс. коренных жителей – ненцев, ханты, селькупов – больше 13 тыс. продолжают вести традиционный образ жизни. Это значит, что они, как многие поколения их предков, занимаются оленеводством, рыболовством, каслают, то есть кочуют вслед за оленьими стадами, так же, как и столетия назад, перевозят и заново ставят свои

чумы. В этом наша уникальность: мы один из немногих регионов, где гармонично сочетаются традиционный вековой уклад – те же одежды из оленьих шкур, те же жилища – и современная инфраструктура: самый современный аэропорт в Салехарде, хорошие дороги, энергетика...

– Как достигается такая гармония?

– Здесь только один путь – поиск социального компромисса. Свежий пример: сейчас подходит к завершению строительство железной дороги, которая должна соединить узловую станцию Обская с Бованенковским месторождением, чтобы иметь возможность доставлять туда оборудование, а впоследствии везти оттуда сжиженный газ. Строительство само по себе сложное, тундра – это же сплошные болота, но приходится при этом учитывать

пути миграции оленей. Приходится строить через железнодорожное полотно специальные переходы. Олень привычно идет по ним, как по тундре.

Я посещал вахтовые поселки, где живут рабочие, которые строят дорогу. Там же встретил и местных жителей. Спрашиваю: как, не мешают вам строители? Нет, говорят. Мы тут детей своих лечим в их суперсовременных центрах (это в поселках газпромовские центры мобильной медицины), покупаем все необходимое, за чем пришлось бы ехать в райцентр... Мне кажется, успешность и грамотность властей заключается как раз в умении найти компромисс и не создавать конфликтную ситуацию, максимально учитывая интересы всех сторон. И у нас в регионе, как правило, компромисс найти удается.

– Но для того чтобы сохранить коренное население, сохранить его

традиционный уклад, мобильной медицины и свежего хлеба мало...

– Поэтому в округе существуют специальные программы поддержки традиционных промыслов, культуры, языка. Все это закладывается в региональный бюджет. Самое главное – дать людям возможность зарабатывать тем, чему они учились из поколения в поколение: оленеводством, рыболовством, тем более что спрос на экологически чистую продукцию постоянно растет. У нас, между прочим, самое большое оленье стадо в мире – 700 тыс. голов! Значит, основная задача – наладить сбыт оленьины. И мы налаживаем. В округе есть опыт продажи оленьины в страны европейского сообщества. Это, конечно, не решает наших экономических вопросов, хотя ямальцы весьма успешны в этом, но политические точно. Потому что сейчас из России за

границу везут только нефть, газ, лес, металл, ничего другого российского вы за рубежом не найдете, а уж мяса и подавно – мясо, наоборот, ввозится из-за рубежа. Везем, и подчас не самое качественное. А чтобы покупали наше мясо за рубежом – это крайне редко. Мы этого достигли участием в международных выставках, например самой большой сельхозвыставке в Берлине «Зеленая неделя», по результатам которой подписываем контракты с немцами, со шведами. Решаем вопросы с поставкой за рубеж рыбы. У нас с начала года больше 3,5 тыс. тонн выловлено – и это наша северная рыба, вкуснейшая, которая поставлялась на стол самодержцев с XVIII века. Расширяем производство по переработке оленьины, рыбы. Это тоже весьма действенная поддержка коренных малочисленных народов.

У нас уникальные возможности для развития туризма. И какой бы комичной эта тема ни казалась на первый взгляд некоторым скептикам, надо понимать, чем наш регион кардинально отличается от остальных. В любом регионе вам скажут, что у них есть красивые архитектурные памятники, прекрасная охота и рыбалка. Но назовите мне такое место в нашей стране, где в туристической доступности люди живут традиционным укладом, как несколько веков назад. Когда вы к ним приезжаете, вы как будто переноситесь на машине времени на 300 лет назад. Но в то же время это современные образованные люди, за поясом малицы (национальная одежда) – мобильные телефоны. Но живут они при этом в естественной среде. И считают, что странно и неправильно живем как раз мы.

– И есть уже какие-то реальные шаги по развитию туризма на Ямале?

– Разумеется. Уже проработаны маршруты, определены приоритеты, готовится проект создания большого международного центра полярного туризма – проведены первые переговоры, подписаны первые предварительные соглашения с потенциальными инвесторами, потому что принципиально не хотим это делать за государствен-

ный счет. Нужно развивать туристический бизнес, а задача государственной власти в этом направлении – создавать условия.

Кстати, в рамках Дней Ямала в Общественной палате РФ при поддержке Комитета международных связей и национальной политики Москвы и Общественной палаты прошла выставка-презентация гуманитарного и научно-промышленного потенциала региона. Мы там представили нашу рыбную отрасль, наше оленеводство, наш уникальный музейно-выставочный комплекс им. Шемановского, один из лучших на российском Севере, представили наш инвестиционный туристический потенциал.

– А какие еще мероприятия прошли?

– Самым первым стало открытие выставки, посвященной нашей земле и нашим людям. Выставку мы решили организовать в аэропорту Шереметье-

во. Почему аэропорт? Потому что там проходимость около миллиона человек в месяц, такого нам не предложит ни один выставочный центр. Выставка открылась 22 ноября и проработает около трех месяцев. Мы показываем там работы наших лучших художников, разместили мониторы, где можно видеть красоту нашей природы, посмотреть ролики наших певцов и танцоров. Там стоит настоящий чум, представлены национальные одежды. Там же размещены работы фотографов, в том числе Брайана Александера, знаменитого британского фотографа, влюбленного в Арктику, в Ямал...

Затем 26 ноября в музее Льва Толстого на Пречистенке открылась Литературная гостиная. Там собрались писатели, которые пишут о Ямале, о Севере, – и те, кто специально приехал из округа, и те, кто живет в Москве. Состоялся литературный вечер, на котором выступали и сами писатели, и артисты.

А уже на следующий день, в субботу, мы открыли кинофестиваль «Арктика», который организовали совместно с Газпромбанком. Это первый международный кинофестиваль неигрового кино, посвященный проблемам Арктики, ее земле, истории и культуре народов, которые живут за Полярным кругом.

Так уж сложилось, что именно России принадлежит большинство заполярных территорий. И так сложилось, что Арктика во многом определяет сегодня развитие нашего государства – это и энергоресурсы, и другие полезные ископаемые, это развитие транспорта и многое другое. Именно поэтому в последние годы к проблемам Севера приковано внимание первых лиц нашего государства. Не случайно же появилась «Стратегия развития и освоения Арктики до 2020 года», сейчас готовится заседание Госсовета на арктическую тему, создан экспертный совет при Совете Федерации по аркти-

ческим вопросам, который возглавил Сергей Миронов. А буквально недавно, 23 сентября, в МГУ прошла Международная арктическая конференция, на которой выступал председатель правительства и много говорилось о необходимости развития Арктики. И, кстати, Владимир Путин, перечисляя главные приоритеты развития российского Севера, в первую очередь назвал создание комфортных условий жизни для людей и поддержку малочисленных коренных народов.

Вот поэтому мы решили, что пришло время для такого кинофестиваля.

– У кинофестиваля много участников?

– Много. Около 70 заявок. Уровень очень приличный. Так, от США у нас заявлялась National Geographic. Кроме Соединенных Штатов представлены также Швеция, Норвегия, Франция, Польша и, конечно, Россия. Тематика самая разная – фильмы об истории

северных регионов, об удивительных археологических находках, о повседневной жизни людей Севера. И продолжительность разная – от короткометражек на несколько минут до полного метра, и самодельные авторы представлены наряду с профессионалами. Мы решили отбирать для показа фильмы вне зависимости от того, кем они сделаны, главное, чтобы это было интересно. И сам фестиваль мы сделали очень праздничным – пригласили для церемонии и московских артистов, и наши артисты приезжали: ансамбль «Сыра-Сэв» с чудесными костюмами, с национальными песнями и танцами, Елена Лаптандер, «Жемчужина Ямала», великолепная исполнительница...

– Ваш фестиваль единственный, где показывают кино арктической тематики?

– Неигрового кино – да. Есть еще фестиваль «Северное сияние» в Мурманске, но там представляются худо-

жественные фильмы. И, кстати, в этом году лучшим стал фильм, снятый Анастасией Лапсуй – это наш, ямальский режиссер, которая снимает фильмы о ненцах, и играют в них не казахи и китайцы, как это обычно принято, а сами ненцы – вовсе не актеры по профессии.

Кино у нас в округе очень любят. Поэтому одним из подарков к 80-летию округа для наших жителей станет организованный при поддержке компании «Сибур» приезд режиссера Натальи Бондарчук с ее новым фильмом «Гоголь. Ближайший». Фильм только что снят, еще не вышел в прокат, и ямальцы станут первыми его зрителями, и, наверное, самыми благодарными. Не только потому, что не избалованы культурными акциями, как жители мегаполисов. Но и потому, что северяне умеют быть благодарными, умеют ценить поддержку и внимание, может быть, как никто другой.

ПР

КОММЕНТАРИИ

Владимир ПУТИН,

Председатель
Правительства Российской
Федерации

Из выступления на
Международном форуме
«Арктика – территория
диалога»
23 сентября



«Порой у нас господствовало откровенно потребительское отношение к Арктике. Мы помним об этих уроках, учитываем их при разработке перспективных планов развития российского Севера. Назову наши главные приоритеты. В первую очередь, речь идет о создании качественных, комфортных условий для жизни людей, в том числе о бережном отношении к традициям и хозяйственному укладу коренных и малочисленных народов

Севера. Их самобытность мы обязаны учитывать при развитии социальной сферы, системы образования, здравоохранения, формировании информационной среды. Второе – это поддержка новых точек экономического роста, привлечение в регион масштабных отечественных и зарубежных инвестиций. Вместе с тем хочу подчеркнуть: ни один индустриальный проект в российской Арктике не

будет реализован без учета самых строгих экологических требований. Это принципиальная позиция Правительства Российской Федерации, и ею мы будем руководствоваться и при освоении полуострова Ямал, и на Штокмановском месторождении в Баренцевом море, и при развитии севера Красноярского края, и в Якутии, и на сотнях других производственных и инфраструктурных объектов, создаваемых или государством, или бизнесом.

По прогнозам экспертов, уже через 50 лет Арктика может стать одним из основных источников энергоресурсов и ключевым транспортным узлом планеты. Но цена арктического вопроса много выше, чем, например, те миллиарды баррелей нефти или газа, которые мы можем добывать и о которых

так много сегодня говорится в разных странах. При ответственном отношении к Арктике сегодня завтра мы можем получить не глобальные преимущества, а глобальные проблемы. Поэтому сейчас базовой задачей всех арктических государств становится широкое внедрение ресурсосберегающих, умных, прорывных технологий, способных работать в гармонии с природой.

Россия предлагает наладить активный обмен идеями, инновациями, практическим опытом. Это поможет нам сообща находить технологические и инженерные решения, оптимальные для применения в условиях Крайнего Севера.

Третий приоритет – это вложение серьезных средств в научную и природоохранную инфраструктуру».

КОММЕНТАРИИ

Дмитрий КОБЫЛКИН,

губернатор
Ямало-Ненецкого
автономного округа

Ежегодный доклад
губернатора
о положении дел в Ямало-
Ненецком автономном
округе
12 ноября



«Нам предстоит заложить основу для строительства нового Ямала, основными характеристиками которого станут инновационная привлекательность, качество и комфорт жизни. Переходу округа на качественно новый уровень будут способствовать крупные инвестиционные и инновационные проекты, которые обеспечат стабильное будущее Ямала минимум на 50 лет. Стратегическую роль

для развития округа играет комплексное освоение месторождений Ямала и севера Красноярского края. Здесь отдельно стоит выделить строительство нефтепровода Заполярье – Пурпе. Важной вехой для округа я считаю транспортный и энергетический блок мега-проекта «Урал промышленный – Урал Полярный». Этот блок не только повлияет на развитие экономики, но и поможет решить многие проблемы.

Перспективным является развитие высокотехнологичных отраслей в сфере глубокой переработки сырья. В этом году состоялся запуск новой установки на Губинском газоперерабатывающем комплексе. Подобные производства строятся в Ноябрьске и Муравленко. На Юрхаровском месторождении введена в эксплуатацию установка по производству метанола мощностью 40 тыс. тонн в год. Кстати, эта установка не имеет аналогов в России. В районе Нового Уренгоя ведется строительство завода по переработке газового конденсата. На полуострове Ямал «Газпром» и НОВАТЭК приступили к созданию нового в России центра по производству сжиженного природного газа. Одновременно создается новый танкерный флот ледокольного класса, модернизи-

руются порты Ямала, ведется подготовка к освоению шельфа Карского моря. Таким образом, можно говорить о новой волне промышленного освоения Ямала. И жители округа станут его активными участниками. Сегодня округ создает комфортные условия для ведения бизнеса в добывающих отраслях. В ответ мы будем требовать соблюдения экологических норм, сохранения образа жизни коренных народов Севера, приоритета в трудоустройстве именно ямальцев. В округе будут созданы все условия для того, чтобы наша молодежь после получения образования хотела и могла вернуться на малую родину. Наш центр добычи ресурсов должен быть инновационным, направленным на высокие технологии и стабильное социальное развитие».



Дмитрий МЕДВЕДЕВ,
Президент РФ

” Губернаторы должны находиться у власти не более трех сроков. Больше и не нужно, чтобы доказать свою состоятельность, реализовать свои планы
(В интервью «Российской газете», 11 ноября)



Алексей КУДРИН,
Заместитель
Председателя
Правительства РФ –
Министр финансов РФ

” В случае обращения за дополнительной помощью мы будем требовать от регионов сначала показать свои программы постепенного отказа от каких-то пакетов в бизнесе. Это новый подход, который начнет работать со следующего года
(Во время выступления на Финансовом форуме России, 24 ноября, Москва)



Виктор ИШАЕВ,
Полномочный
представитель
Президента РФ
в Дальневосточном
федеральном округе

” От прихода крупного иностранного бизнеса на Дальнем Востоке ожидают создания новых рабочих мест, развития инфраструктуры, участия в реализации крупных проектов
(На пресс-конференции в связи с созданием Совета по иностранным инвестициям при полномочном представителе Президента РФ в ДФО, 16 ноября)



ФОТОФАКТ

ИТАР - ТАСС

ЕЩЕ ОДНА ПЕРЕЗАГРУЗКА

Москва и Подмосковье де-факто являются единой агломерацией, однако из-за ранее существовавших противоречий между властями регионов общих планов развития двух территорий до сих пор не существовало. 18 ноября объединенная межрегиональная коллегия, созданная еще в начале 90-х годов, возобновила свою работу. На ней губернатор Московской области Борис Громов заявил, что соседям удалось прийти к согласию практически по всем вопросам и во взаимоотношениях Москвы и Подмосковья наступил «период перезагрузки». «Мы будем координировать действия при развитии общественного транспорта, регулировании движения грузовиков, пригородных поездов, строительстве и реконструкции действующих магистралей», – сообщил мэр Москвы Сергей Собянин. Совместная модернизация энергетики и системы здравоохранения также не останется в стороне.



ИТАР - ТАСС

СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАВОДА Карбамиды на троих

Трехстороннее соглашение о строительстве завода в Менделеевске по производству карбамидных удобрений общей стоимостью \$1 млрд было подписано Россией, Японией и Китаем 13 ноября в присутствии Президента РФ Дмитрия Медведева и Президента Республики Татарстан Рустама Минниханова. Контракт, подписанный между татарстанской компанией «Аммоний» и консорциумом компаний Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (Япония), Sojitz Corporation (Япония) и China National Chemical Engineering Group Corp (Китай), включает все стадии строительного процесса (проектирование, поставки, строительство). Согласно сообщению на официальном сайте компании Sojitz, такой полный цикл – довольно редкое явление для проектов на территории России.

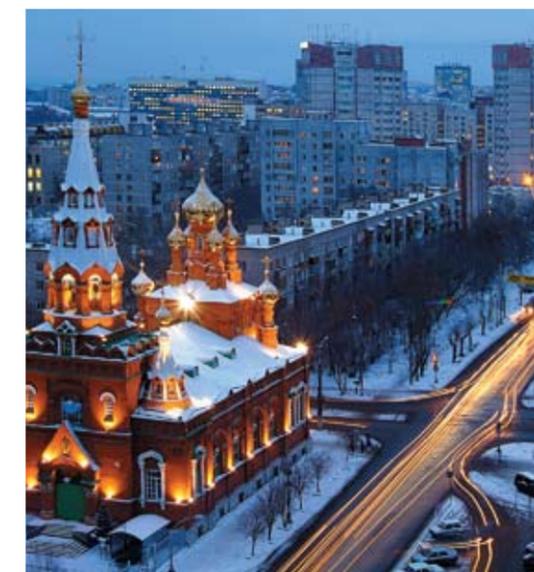
СОЛНЕЧНАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ Пусть всегда будет солнце!

Сегодня готовится законопроект о введении специального «зеленого» тарифа для альтернативной энергетики на федеральном уровне, ведь, как выясняется, построить солнечную электростанцию и покупать электроэнергию по высокому тарифу дешевле, чем строить новые линии электропередачи и распределительные подстанции. Так, 12 ноября в Белгородской области введена в эксплуатацию первая солнечная электростанция в России.



ПОДДЕРЖКА МОНОГОРОДОВ Сатка хватка

Целых 200 новых предприятий было открыто за последние три месяца в челябинском городе Сатка. Случилось это благодаря федеральной программе поддержки моногородов, в соответствии с которой из бюджетов всех уровней предприниматели получили 77 млн руб. Более 17 млн руб. распределено в качестве «микрораймов», которые выдаются сроком до 1 года под очень низкий процент. Безвозмездная помощь оказывается и для расчетов по лизинговым договорам. Ставка делается на молодежь. 80 начинающих бизнесменов получили гранты для приобретения оборудования и техники. Чем они и воспользовались!



ФОТОФАКТ

ИТАР - ТАСС

Не дотянули
По итогам переписи 2010 года Пермь лишится звания города-миллионера. Численность населения города, по предварительным данным, составит около 956 тысяч человек.



РИА «НОВОСТИ»

Председатель Правительства РФ Владимир Путин слушает пояснения во время посещения ОАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА». Слева на первом плане – генеральный директор ОАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА» Михаил Воеводин. На втором плане справа – министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко

ЕЩЕ ОДНА ОЭЗ Наши «титаны»

С романтическим названием «Титановая долина», но при этом промышленного типа, будет создана новая экономическая зона. Обещают, что случится это до конца года. Об этом 18 ноября объявил Председатель Правительства РФ Владимир Путин по результатам своего рабочего визита в Свердловскую область, где собственно и будет расположена новая ОЭЗ. А если быть еще точнее, то в городе Верхняя Салда. Планируется, что необходимые 10 млрд руб. на инфраструктуру выделят власти региона совместно с инвесторами. В «Титановой долине» на базе ведущего мирового производителя титановой продукции «ВСМПО-Ависма» будут выпускаться необходимые для самолетостроения и авиакосмической промышленности элементы. Резиденты особой экономической зоны смогут в течение пяти лет пользоваться налоговыми льготами.



Из пункта А в пункт В: транспортный коридор России

УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ В РОССИИ ДЕЙСТВУЕТ ПРОГРАММА ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ. КАК НИ ПАРАДОКСАЛЬНО, НО В РАМКАХ ОСНОВНЫХ ЧЕТЫРЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА РЕШАЮТСЯ ПРИМЕРНО ОДНИ И ТЕ ЖЕ ЗАДАЧИ. В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЭТО ЗАМЕНА УСТАРЕВШИХ СРЕДСТВ ПЕРЕВОЗКИ, А ТАКЖЕ НАЛАЖИВАНИЕ РАБОТЫ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНТРАГЕНТАМИ

15 часов до Адлера в голубом вагоне

Негативные тенденции в экономике страны в 1991–1999 годах отрицательно сказались на положении всех транспортных систем. Например, износ основных фондов железных дорог в 2005 году достиг 68%. Чтобы изменить ситуацию, было разработано несколько государственных программ. Как декларируется в «Стратегии развития транспортной системы до 2020 года», железнодорожный транспорт общего пользования остается ведущим звеном транспортной системы России. Более того, предполагается, что в долгосрочной перспективе железнодорожные перевозки останутся самым экономически эффективным способом транспортировки значительных грузов

на средние и дальние расстояния. В целом в настоящий момент железная дорога обеспечивает 10% объема перевозок и 39% грузооборота, а его доля в общем пассажирообороте транспорта общего пользования составляет 32%. «Железнодорожная система является одной из важнейших составляющих транспортной инфраструктуры страны, а в силу наших расстояний – еще и самой сложной системой. Количество работников, занятых на железной дороге, превышает более 1 млн человек. В связи с этим реформирование этой системы – сложный процесс, и многие развитые страны не смогли пройти его успешно. Главное – очень четко понимать цели, для достижения которых проводятся реформы», – говорит заместитель председателя

правления Евразийского банка развития (ЕАБР) Геннадий Жужлев.

Будущая эффективность железнодорожного транспорта будет определяться динамикой обновления основных производственных фондов отрасли, а также интенсивностью использования российских участков международных транспортных коридоров. При этом предполагается, что РЖД должны выступать на рынке транспортных услуг не только как ведущий общенациональный железнодорожный перевозчик, интегрированный в евроазиатскую транспортную систему, но и как партнер других транспортных компаний, обеспечивающий им недискриминационный доступ к инфраструктуре. Для этого предполагается улучшить условия для развития компаний-операторов,



В программе развития железнодорожных перевозок реконструкция припортовых станций.
На фото: Находкинский железнодорожный узел

владельцам собственным парком грузовых вагонов, а также выделить из состава РЖД компании, специализирующиеся на дальних пассажирских и пригородных перевозках. По словам ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент» Дмитрия Баранова, реформа РЖД уже практически завершается и в настоящий момент идет ее третий этап: «Никаких особых сложностей на предыдущих двух этапах не было, нет их и на третьем этапе». «Не вызывает сомнений, что и третий этап реформы завершится успешно, а с ним и вся реформа. Таким образом, будут достигнуты те цели, которые ставились перед РЖД», – добавляет он.

С практической точки зрения реализацию декларированных в стратегии задач можно разделить на два направления: во-первых, создание крупных и удобных транспортных узлов с вокзалами, а во-вторых, модернизация путей. Например, в подпрограмме «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России» уточняется, что для решения этих задач необходимо строительство 1,2 тыс. км дополнительных главных путей. Согласно этой программе предусматривается увеличение грузооборота до 2200 млрд ткм и пассажирооборота до 176 млрд пасс.-км, а также увеличение среднего веса и средней участковой скорости грузовых поездов соответственно до

4008 тонн (брутто) и 43,8 км/ч. При этом развитие того или иного направления во многом зависит от того, какого типа перевозки планируется по нему осуществлять. Например, развитие тяжеловесного движения, в первую очередь, предусматривается на направлениях Москва – Находка, Санкт-Петербург – Тайшет, Москва – Новороссийск, Орехово-Зуево – Старый Оскол. На этих направлениях планируется обеспечить движение грузовых поездов

– Тимашевская и Туапсе – Адлер. Кроме того, планируется реконструировать припортовые станции Санкт-Петербургского, Архангельского и Находкинского железнодорожных узлов, станции Лужская, Приморск, Ермилово, Мурманск, Крымская и Ванино. А электрификации подлежат участки Сызрань – Сенная, Обозерская – Архангельск, Ртищево – Кочетовка, Трубная – Аксарайская и Оренбург – Красногвардеец. Кроме того, на общесетевую

Будущая эффективность железнодорожного транспорта будет определяться динамикой обновления основных производственных фондов отрасли, а также интенсивностью использования российских участков международных транспортных коридоров

весом до 6 тыс. тонн, а в перспективе до –9–12 тыс. тонн. В свою очередь, сооружение вторых главных путей предусмотрено на направлениях Волгоград – Краснодар и Сызрань – Сенная, а также на участках Карымская – Забайкальск, Саратов – Петров Вал, Краснодар – Крымская, Крымская

колею предлагается перевести Сахалинскую железную дорогу.

В свою очередь, основной задачей развития пассажирского комплекса должна стать реконструкция вокзалов, а также обновление парков вагонов и подвижного состава. В частности, участникам рынка



ИТАР-ТАСС

Пилотным проектом в рамках программы по реконструкции вокзалов РЖД стал Курский вокзал в Москве

будут поставлены 2,4 тыс. тепловозов и электровозов. Еще одним направлением работы является организация скоростного и высокоскоростного движения. Так, первые скоростные поезда уже были пущены по маршрутам Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород. «Выбор направлений для организации скоростного движения был обусловлен растущим пассажиропотоком и наличием в этих городах платежеспособного населения, то есть

с экономической точки зрения данный выбор можно признать практически безупречным», – говорит Дмитрий Баранов. По словам руководителя аналитического отдела «Инвесткафе» Дмитрия Адамова, выбор направлений также логичен и обоснован, однако реализация реформы оказалась сопряжена с «массой негативных социальных эффектов, которые в целом ведут к возникновению социальной напряженности». «На маршруте Москва –

Санкт-Петербург с введением «Сапсанов» было сокращено движение пригородных электропоездов и увеличен интервал движения в часы пик. Также были отменены дешевые поезда на трассе Москва – Санкт-Петербург, например «Юность», – говорит эксперт. Однако реализация программы будет продолжена, одним из приоритетов, по заявлению РЖД, является сокращение времени проезда из Москвы до Адлера до 15 часов. При этом эксперты не видят в этом проекте каких-то нереальных задач. «Если будет создана и модернизирована вся необходимая инфраструктура железной дороги, появятся новые вагоны и локомотивы, рассчитанные на большие скорости, а главное – будет спрос на такие скоростные перевозки, то реализовать такой проект вполне реально», – считает Дмитрий Баранов. Однако возможной сложностью является то, что существующая железнодорожная инфраструктура в стране не приспособлена для одновременного использования под скоростные и обычные поезда.

Вопрос развития вокзальных комплексов и превращения их в полноценные многофункциональные комплексы также есть уже первые успехи. В частности, пилотным проектом в рамках программы по реконструкции вокзалов РЖД стал Курский вокзал в Москве. «Это один из



С учетом того, что на закупку поездов у Siemens ОАО «РЖД» потратило 276 млн евро и с учетом совокупных расходов на эксплуатацию, «Сапсаны» могут окупиться уже за 6 лет

РЖД

наиболее успешных примеров реконструкции. У нас регулярно приходят заявки от арендаторов на помещения в этом объекте», – говорит партнер компании S. A. Ricci/King Sturge Илья Шуравин. По его словам, на сегодняшний день стало очевидно для всех сетевых ретейлеров, что огромный трафик пассажиров гарантирует стабильный покупательский поток. В управлении у РЖД находится более 300 вокзалов, которые планируется модернизировать. В целом разработчики программы по модернизации железнодорожного транспорта предполагают, что экономический эффект от ее реализации, в первую очередь, получится за счет снижения эксплуатационных издержек отрасли. При этом в среднем срок окупаемости проектов составляет 10 лет, для крупномасштабных инфраструктурных проектов достигает 12–20 лет, а для внутриотраслевых программ – около 15 лет.

Однако есть приятные исключения из этого правила. В частности, как признался в октябре 2010 года глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин, с учетом расходов на эксплуатацию и того, что на закупку поездов у Siemens ОАО «РЖД» потратило 276 млн евро, «Сапсаны» могут окупиться уже за шесть лет. Как отмечают участники рынка, это невероятные для железнодорожного транспорта сроки. По данным

РЖД, с 17 декабря 2009 года, когда был совершен первый рейс «Сапсана», по 31 августа 2010 года услугами этих поездов воспользовались более 1,118 млн пассажиров, а их средняя заполняемость составляет 84,5%. Более того, в Минтрансе ожидают, что в целом от реформы железнодорожного транспорта можно ожидать мультипликативного эффекта для всей экономики России. При этом размер этого эффекта оценивается в подпрограмме на уровне до 22,8 млрд руб. в 2010 году.

Зато с точки зрения основных направлений движения никаких существенных изменений ждать не стоит. По-прежнему наибольший объем торговли будет приходиться на страны дальнего зарубежья (92%). Высокими темпами могут расти перевозки в сообщениях с Китаем и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также с Ираном и Европой. При этом среди стран СНГ, как и в настоящее время, Украина, Белоруссия и Казахстан сохранят наибольший объем экспортных перевозок. В то же время в Минтрансе предполагают, что доля этих стран в экспорте несколько сократится за счет предполагаемого увеличения перевозок грузов в Узбекистан и Таджикистан. Кроме того, можно надеяться на то, что наибольший прирост объема перевозок транзитных грузов ожидается

на направлениях: страны Европы – страны Азиатско-Тихоокеанского региона и страны Европы – страны Персидского залива (международный транспортный коридор «Север – Юг»).

Если долго по дорожке

Сеть автомобильных дорог федерального и регионального значения играет роль опорного каркаса территориального и социально-экономического развития России, а также формирует надежные связи между небольшими населенными пунктами. При этом автомобильный транспорт используется для перевозки высокоценных и скоропортящихся грузов на дальние расстояния, а также занимает доминирующее положение в перевозках на средние расстояния 500 и 1000 км и в перевозках на короткие расстояния – до 100 км. Однако автомобильные дороги традиционно считаются едва ли не самым проблемным участком российской транспортной системы. «Дороги не отвечают потребностям российской экономики уже очень давно. Когда мы доставляем груз наших клиентов, к примеру, в город Пышму на Урале, мы беспокоимся за его сохранность, ведь если до Екатеринбурга машина доходит отлично, то оставшиеся 100–200 км водители борются с бездорожьем. Если груз хрупкий или дорогой,

КОММЕНТАРИИ



Игорь МИЦУК,
руководитель Сибирского территориального агентства железнодорожного транспорта
Залогом успешного решения системных проблем в отрасли может быть только комплексный подход. Возникающие задачи должны решать сообща,

это условие подразумевает целый ряд обстоятельств: и четкую согласованность федеральный и региональных планов развития транспортной инфраструктуры, и создание условий для свободной трудовой миграции, и выверенные программы удовлетворения перспективной потребности в трудовых ресурсах на местах с учетом их отраслевой принадлежности. И здесь, конечно же, ключевое значение приобретает наша отраслевая система профессионального образования. В свое время для обслуживания БАМа был создан

Иркутский государственный университет путей сообщения. Наши «праотцы» понимали: для того, чтобы нормально работал БАМ, необходимо готовить специалистов. Нынешняя нормативно-правовая база дает нам гораздо больше возможностей для комплексного решения подобных задач. Например, та же профессиональная подготовка кадров для реализуемых в рамках ГЧП инфраструктурных проектов может рассматриваться как вклад одного из партнеров. В данном случае отраслевое образование уже необходимо

рассматривать не как проект социальной ответственности, а как самостоятельный объектно-ориентированный проект финансирования, имеющий свои сроки окупаемости и нормы прибыли. Так или иначе, необходимо четко понимать, что если банальные проблемы дефицита финансовых средств мы способны решить уже имеющимися инструментами государственной экономической политики, такими как, например, концессия, то без соответствующих трудовых ресурсов все наши проекты останутся лишь проектами.

КОММЕНТАРИИ



Захар ТИТОВ,
министр транспорта
Красноярского края

В 2011 году в Красноярском крае планируется завершение работ по строительству мостового перехода через реку Ангару в рамках инвестиционного проекта «Ком-

плексное развитие Нижнего Приангарья». Также будет продолжена планомерная работа на таких крупных объектах, как автодорога «Подъезд к аэропорту». Намечен ряд объектов реконструкции дорожного полотна в рамках краевого центра, что позволит существенно сократить транспортную напряженность на отдельных участках улично-дорожной сети города. Особое внимание в настоящее время уделяется вопросам безопасности и развитию придорожного

сервиса. Есть и другие перспективные планы, которые пока находятся в стадии разработки и планирования. Частно-государственное партнерство является надежным подспорьем для отраслевых предприятий Красноярского края и положительно отражается на сроках и качестве выполнения поставленных перед дорожниками задач. Мы возлагаем большие надежды на воссоздание дорожных фондов. Схема, предложенная Министерством транспорта РФ, позволит

обеспечить относительную стабильность отрасли за счет возможностей долгосрочного планирования, потому что стабильное финансирование является, пожалуй, одним из самых важных условий успешного ведения дорожного хозяйства. Красноярский край – огромная территория с массой больших и малых дорог разного значения и необходимости, а значит, дорожно-транспортной отрасли есть к чему стремиться в плане развития.

например, электроника или медицинское оборудование, то никакая современная техника не помогает», – жалуется заместитель генерального директора логистической компании «Транссертико» Дмитрий Сибилев. По его словам, есть регионы, где без грейдеров, тягачей грузовые машины вообще не могут проехать, например на севере страны. Однако есть и еще более серьезные проблемы.

«Нормативная база дорожного строительства устарела и требует решительной модернизации. Сегодня многие дороги строятся по дедовским технологиям потому, что большинство уже принятых во всем мире новаций у нас остаются если не «вне закона», то как минимум, необязательными к исполнению», – добавляет Дмитрий Ада-

мидов. В течение 1990-х годов объемы ремонтных работ составляли не более двух третей потребности. Отставание в выполнении ремонтных работ вызвало необходимость капитального ремонта или реконструкции около 11 тыс. км автомобильных дорог федерального значения и общим объемом финансирования 110–120 млрд руб. Более того, расчеты Минтранса показывают, что около 48% общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки этих дорог. Для транспортных компаний это приводит к росту затрат на автомобильные перевозки на 20–30% по сравнению с нормальными условиями движения.

В настоящий момент стратегия формирования дорожного хозяйства ориентируется на показатели – 80 автомобилей на 100 домохозяйств или 300 автомобилей на 1000 жителей. Основу опорной сети страны составляют федеральные автомобильные дороги, которые должны находиться во взаимодействии с автодорогами субъектов Федерации и муниципальными дорогами. При этом базовую часть автомобильных дорог общего пользования не планируется передавать в частную собственность, а сохранить на балансе государства. Однако одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации трасс на коммерческих началах. В любом случае предполагается поэтапно перевести финансирование развития и содержание дорог на принцип «пользователь платит». В качестве внебюджетных средств для финансирования автомобильных дорог могут использоваться средства частных инвесторов, государственные долговые обязательства, а также заемные средства, в том числе привлеченные от международных финансовых организаций. В первую очередь, это касается участия крупных добывающих предприятий в строительстве дорог при освоении новых месторождений, а также создании платных магистралей. При этом такие трассы могут принадлежать

как государству и муниципальным образованияам, так и частным лицам на основе концессионных соглашений.

Как отмечается в Транспортной стратегии, уникальное географическое положение России открывает возможности для привлечения средств международных финансовых организаций на развитие автомобильных дорог, позволяющих снизить издержки транспортировки грузов по маршрутам между Европой и Азией. Более того, развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров является ключевым ориентиром для развития этого рынка. Например, строительство автомобильной дороги Чита – Хабаровск с дальнейшим развитием в направлении Ванино обеспечит завершение создания самой протяженной в мире национальной автомагистрали Москва – Владивосток. А модернизация существующих и строительство новых дорог в зоне Севера и районах нового освоения – «Колыма», «Лена», Салехард – Новый Уренгой – Сургут, Якутск – Вилюй – Мирный – граница Иркутской области – будет содействовать обеспечению северного завоза и улучшению социально-экономической ситуации в регионе. В любом случае даже на уровне государства признается ряд существенных проблем.

С точки зрения географии конфигурация сети автомобильных дорог федерального значения имеет ярко выраженную радиальную структуру с недостаточным числом хорд. Это означает, что на европейской территории России структура автомобильных дорог ориентирована на Москву, в то время как ряд регионов, например на северо-востоке, не имеет автодорожных связей между соседними субъектами по кратчайшим направлениям. Это приводит к перепробегу автомобильного транспорта, а также к концентрации автотранспортных потоков на радиальных направлениях и перегрузке магистралей в районе Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов. Другим недостатком является наличие разрывов в сети автомобильных дорог федерального значения в крупных городах и населенных пунктах, где пропуск транзитного транспорта осуществляется по улично-дорожной сети и мостам, порой не приспособленным для такого

Трасса «Дон», на развитие которой повлияла Олимпиада 2014 года в Сочи



движения. Интенсивность движения на выходящих из Москвы радиальных автомобильных дорогах федерального значения составляет от 40 до 100 тыс. автомобилей в сутки, а из других крупных городов (с населением более 1 млн жителей) – от 20 до 40 тыс. автомобилей. В летний же период, когда интенсивность движения превышает на 20–30% среднегодовой суточный показатель, многие участки автомобильных дорог федерального значения работают в режиме перегрузки. Есть и сопутствующие проблемы, связанные с ростом автомобилизации городского населения. Численность городского населения, проживающего в условиях акустического дискомфорта с превышением допустимых уровней шума на 5–3 децибел, составляет около 30 млн человек. Однако основной побочный эффект, как обычно, экономический. По сравнению с участками, работающими в пределах нормативных условий движения, на перегруженных участках федеральных трасс затраты на автомобильные перевозки выше в 1,2–1,4 раза. А на участках с постоянными пробками затраты на перевозки увеличиваются в 2,5–3 раза. Решить эту проблему можно в том числе с помощью строительства новых дорог.

Как известно, строительство дорог обладает невероятным мультипликативным эффектом. До 70% затрат на выполнение

дорожных работ идет на приобретение материально-технических ресурсов и является основным источником финансирования для их производителей. В итоге около 35–40% средств, направляемых в дорожное хозяйство, возвращается в бюджеты всех уровней в форме налоговых платежей предприятий и организаций дорожного хозяйства. К 2020 году предполагается увеличить плотность сети автомобильных дорог общего пользования с 3,9 до 4,6 км на 1000 человек населения. Кроме того, планируется снизить долю страдающих от пробок трасс до 15%. В итоге средняя скорость движения по дорогам федерального значения должна вырасти на 25%, а на региональных дорогах – на 17% по сравнению с 2002 годом. В результате себестоимость автомобильных перевозок снизится на 16%. Кроме того, будет построено 108,9 тыс. км автодорог общего пользования, в том числе 10,1 тыс. км дорог федерального значения и 98,8 тыс. км трасс регионального значения. По словам Дмитрия Сибилева, уже есть примеры улучшения ситуации. «Положительная динамика улучшения качества дорог наблюдается, например, на трассе на Уренгой. Если раньше водители отказывались и ни за какие деньги не хотели ехать, то сейчас там практически автобан», – говорит он. Кроме того, по словам эксперта, хорошим примером

Уникальное географическое положение России открывает возможности для привлечения средств международных финансовых организаций на развитие автомобильных дорог, позволяющих снизить издержки транспортировки грузов по маршрутам между Европой и Азией

также является и трасса «Дон», на развитие которой повлияла Олимпиада 2014 года в Сочи.

Все под тем же крылом о чем-то поет

С учетом масштабов страны воздушный транспорт имеет особое значение для России, прежде всего, как средство дальних пассажирских перевозок. Как отмечается в «Стратегии развития транспортной системы», перспективы развития рынка авиаперевозок связаны с консолидацией бизнеса, структуризацией, повышением эффективности и финансовой стабильности авиакомпаний. Например, сокращение перевозчиков будет сопровождаться возросшей специализацией и подразделением: крупные магистральные, средние магистральные, региональные, чартерные, грузовые, низкокостные и т.д. Зачастую развитие отрасли предполагает движение сразу в двух противоположных направлениях. Например, основным принципом работы внутри страны должна стать поэтапная отмена квотирования на авиалиниях, а в международных перевозках предполагается сохранить модель двухсторонних соглашений, основанных на принципах паритета. Важным условием является участие российских авиакомпаний в глобальных международных альянсах, но одним из будущих приорите-

тов остается защита российского рынка авиаперевозок от нерегулируемого проникновения на него иностранных авиакомпаний. Таким образом, с одной стороны, Россия пытается стать участником международной транспортной системы, а с другой – защитить собственный внутренний рынок.

Параллельно этому сеть аэропортов России должна быть в перспективе перестроена на основе базовых аэропортов. Для этого планируется завершить приватизацию и акционирование объединенных авиационных предприятий и разделить их на независимые хозяйствующие субъекты – авиакомпании и аэропорты. На базе существующих 118 центров управления воздушным движением должно быть создано 12–15 укрупненных автоматизированных центров. Однако пока одна часть реформы идет быстрее другой. Реформирование аэропортов, по мнению экспертов, зачастую развивается быстрее, чем реформа самих авиакомпаний. Так, некоторые аэровокзалы уже превратились в полноценные многофункциональные комплексы. «В новом терминале Шереметьево обороты небольшого магазинчика площадью 100 кв. м, рассчитанного на семейную аудиторию, составляют около 6 млн руб. в месяц. Подобные коммерческие результаты с аналогичной по метражу площади можно получить

только в самых лучших торговых центрах страны», – говорит Илья Шуравин.

Обновление парка воздушных судов движется не так просто. Как говорится в подпрограмме «Гражданская авиация», вследствие списания к 2010 году 50% парка эксплуатируемых воздушных судов и несоответствия их характеристик требованиям Чикагской конвенции о Международной гражданской авиации возникает неудовлетворенный спрос на авиаперевозки и авиационные работы. При этом поставки бывшей в эксплуатации, а потому недорогой зарубежной техники нанесли бы серьезный урон развитию российской авиапромышленности. В свою очередь, состояние объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры аэропортов характеризуется значительным износом. Особенно это касается искусственных покрытий взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов и светосигнального оборудования. Например, даже в аэропортах Московского авиаузла износ оборудования достигает 50%. В федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» были предусмотрены инвестиции за счет бюджетных средств для обеспечения поставок воздушных судов, тренажеров, компьютерной и специальной техники в целях оборудования учебных заведений гражданской авиации. Однако с 2004 года бюджетные средства на эти цели не выделялись.

Одним из основных способов поддержки отрасли пока остается стимулирование внутреннего спроса, прежде всего, по стратегически важным направлениям за счет сокращения стоимости билета. «Практика субсидирования авиабилетов в определенные регионы оправдала себя с экономической точки зрения, люди туда или оттуда стали больше летать. Но, помимо экономики, есть вещи, которые не измеряются деньгами. Это единая территория страны, общее экономическое пространство, общность нации, ее единство и сплоченность. Ни один человек, как бы он далеко ни жил, не должен чувствовать себя отрезанным от других регионов, не должны возникать сепаратистские настроения в



Лидер российского рынка компания «Аэрофлот» к 2016 году планирует закупить для собственных нужд 126 самолетов отечественного производства: 40 машин Sukhoj SuperJet 100 (SSJ-100), 11 Ан-148 и 25 Ан-140. Кроме того, до 2020 года могут быть приобретены 50 самолетов MC-21

отдаленных регионах», – говорит Дмитрий Баранов. По его словам, подобная практика субсидирования авиабилетов должна продолжаться по крайней мере до того момента, как экономическое положение жителей этих регионов не улучшится настолько, чтобы они смогли сами покупать себе билеты. «Чтобы был позитивный эффект для экономики, необходимо больше самолетов. Тогда и спрос на услуги «подтянется», и тарифы упадут, и рабочие места возникнут, и научно-технический потенциал будет расти», – считает Дмитрий Адамов. Например, лидер российского рынка компания «Аэрофлот» к 2016 году планирует закупить для собственных нужд 126 самолетов отечественного производства: 40 машин Sukhoj SuperJet 100 (SSJ-100), 11 Ан-148 и 25 Ан-140. Кроме того, до 2020 года могут быть приобретены 50 самолетов MC-21. Аналогичные планы крупных закупок есть и у других российских авиакомпаний.

По словам Геннадия Жужлева, высокая стоимость перевозок обусловлена в первую очередь, высокими инвести-



Генеральный директор ОАО «Аэропорт Внуково» Василий Александров и мэр Москвы Сергей Собянин (справа налево) на IV Международной выставке «Транспорт России – 2010»

ционными затратами, включаемыми в тариф. Так, инвестиционные затраты вызваны переходом авиакомпаний на современную авиатехнику, то есть замену самолетов советского производства на современные. «Это чрезвычайно капиталоемкий процесс. При этом срок службы современных самолетов составляет 20–30 лет, а доступное российским авиакомпаниям финансирование – сроком до 10–15 лет в лучшем случае. Таким образом, авиакомпании пытаются окупить эти инвестиции за 10–15 лет, включая высокую ставку амортизации в тариф, что и приводит к высокой стоимости авиабилетов», – говорит эксперт. С другой стороны, притчей во языцех являются случаи, когда, например, пассажиры из Казани в Уфу, летят через Москву. Для России жизненно важно развивать прямое авиасообщение между городами и местные авиалинии, а также прямые международные авиарейсы. Это разгрузит Московский авиаузел, снизит логистические издержки пассажиров и компаний, а также повысит мобильность населения.

Плыла-качалась лодочка

Важнейшее условие участия страны в международной кооперации – наличие мощного флота и оборудованных выходов к океанским просторам. Так получилось, что восстановление морского транспорта началось гораздо раньше, чем других видов перевозок. С 1993 по 2000 год, когда действовала Программа возрождения торгового флота России, производственная мощность отечественных морских портов увеличилась на 117 млн тонн, объемы перевалки российских грузов за этот период выросли в 2,6 раза, а в портах России – в 3,3 раза. При этом доля участия портов сопредельных стран в общем объеме перевалки российских внешнеторговых грузов сократилась с 43% в 1993 году до 18,5% в 2005 году. Как говорится в Транспортной стратегии РФ, морской транспорт практически безальтернативно развивается в сегменте межконтинентальных перевозок грузов, конкурируя на международном рынке морских перевозок. Кроме того, он кон-



В новом терминале Шереметьево обороты небольшого магазинчика площадью 100 кв. м, рассчитанного на семейную аудиторию, составляют около 6 млн руб. в месяц. Подобные коммерческие результаты с аналогичной по метражу площади можно получить только в самых лучших торговых центрах страны



На долю Новороссийского порта приходится около 20% всех импортных и экспортных поставок, осуществлявшихся через морские порты России

SHUTTERSTOCK

курует с внутренним водным транспортом в малом и большом каботаже и в экспортно-импортных перевозках. «Морской и океанический транспорт по-прежнему является наиболее значимым в международной торговле. Его доля в мировых перевозках внешне-экономических грузов составляет более 70%», – подтверждает директор «Образца Будущего» Даниил Добрынченко.

На сегодняшний день доля России в мировом морском грузообороте составляет менее 2%, и в ближайшее время планируется ее увеличить. Как говорится в Транспортной стратегии России, увеличение численности и тоннажа флота судов под флагом России зависит от создания налоговых условий, обеспечивающих конкурентоспособность судовладельцев, на мировом фрахтовом рынке. Достижению этой цели может способствовать соз-

рения мирового морского грузооборота, сложилось три экономических региона: Атлантический экономический регион, Тихоокеанский экономический регион и Индийский экономический регион. Согласно ФЦП на 2002–2010 годы «Модернизация транспортной системы России» (подпрограмма «Морской транспорт») за последние годы все запланированные на эти цели государственные средства направляются исключительно в порты Балтийского и Черноморско-Азовского бассейнов. Между тем, по данным Даниила Добрынченко, грузооборот указанных бассейнов настолько возрос, что уже к 2012 году будет затруднено движение не только по каналам, но в самом бассейне. «Совершенно очевидной является возможность укрепления российских позиций в Атлантическом экономическом регионе за счет Северного бассейна. Балти-

правлениях. Во-первых, это организация трансконтинентальных транспортных коридоров. Дело в том, что между мировыми экономическими регионами существуют довольно объемные перетоки, и если Россия сможет использовать свой транзитный потенциал, то, по мнению экспертов, ей удастся освоить часть мировых грузопотоков, например, через Северный морской путь. Во-вторых, речь идет о модернизации морского транспорта.

«Проблема морского, как и авиационного, транспорта заключается в отсутствии разумной госполитики. Во всем мире в эти сектора направляются масштабные госинвестиции. Чтобы был позитивный эффект для экономики, необходимо много строить, примерно в 4–5 раз больше кораблей. Практически всегда государство делает основные усилия в этом направлении: дает деньги, льготы и т.д.», – говорит соруководитель аналитического отдела «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов. По его словам, вопросы приватизации и различных дотаций с этой точки зрения вторичны. При этом процесс приватизации далеко не всегда происходит так, как было бы удобно потенциальным инвесторам. Например, в октябре 2010 года Росимущество признало несостоявшимся в связи с отсутствием заявок аукцион по продаже пакета обыкновенных акций «Северного морского пароходства» (Архангельск) в размере 20% уставного капитала. По мнению некоторых экспертов, первоначальная стоимость продажи пакета «Северного морского пароходства» была сильно завышена: 400 млн руб. за неконтрольный пакет, при том что контроль принадлежит «Мурманскому морскому пароходству», – изначально было понятно, что заявок на аукцион просто не будет. «Если государство заинтересовано в реализации данного пакета, то Росимуществу необходимо снизить стартовую цену и шаг аукциона в разы. С учетом того, что основной акционер (а также наиболее вероятный претендент на пакет) СМП – «Мурманское морское пароходство» находится не в очень хорошем финансовом состоянии, эти 20% можно либо продать стороннему инвестору по сильно заниженной цене, либо снять с торгов совсем», – считает эксперт.

На сегодняшний день доля России в мировом морском грузообороте составляет менее 2%, и в ближайшее время планируется ее увеличить

дание Российского международного реестра судов. Конкурентоспособность отечественной портовой индустрии зависит как от конкуренции между стивидорами одного в одном порту, так и от конкуренции стивидоров различных морских портов в одном морском бассейне. С точки

ка фактически закупорена, а в Северном бассейне видимых ограничений по мощности нет. Не менее очевидной является необходимость ускоренного расширения возможностей на Тихом океане», – говорит эксперт. Однако, по его словам, для этого нужно сосредоточиться на двух на-

Тем не менее согласно госпрограмме для обеспечения эффективной работы и высоких темпов развития морского транспорта необходимо привлечь инвесторов для финансирования строительства судов транспортного и обеспечивающего флота, а также создать экономические, социальные и правовые условия для строительства морских судов преимущественно на отечественных заводах с последующей регистрацией их под российским флагом. При этом развитие морского транспорта не должно ограничиваться только ростом количественных показателей, в частности увеличением провозной способности флота и пропускной способности портов. Еще большее значение имеет качественное изменение всей транспортной системы, ее модернизация. В применении к морскому транспорту это означает пополнение флота самыми современными судами, а также использование в портах прогрессивных технологий перевалки грузов, хранения их на складах в соответствии с международными стандартами. Кроме того, необходимо учесть, что работа морского транспорта происходит в быстро меняющейся и трудно прогнозируемой обстановке мирового фрахтового рынка в условиях жесткой конкуренции с иностранными судоходными компаниями.

Пока государство предлагает следующую стратегию: чтобы выстоять в этой конкурентной борьбе, фактически доходные компании были разбиты на два эшелона. В первый эшелон входят две компании, в сумме контролируемые более 50% национального дедефта (8,2 млн тонн): одна из них со 100-процентным участием государства, вторая с 51-процентным. Во второй эшелон входят четыре компании с суммарным дедефтом чуть более 18% (2,8 млн тонн), при этом в трех из них государство владеет блокирующим пакетом. Таким образом, развитие морского транспорта почти полностью контролируется государством. «Причем обе компании первого эшелона работают в зоне Балтийского и Черноморско-Азовского бассейнов», – говорит Даниил Добрынченко. По данным председателя совета директоров «Смарт Лоджистик Групп» Владимира Елина, Северо-западный регион – это единственный регион России, который непосред-



Владивостокский порт – один из основных транспортных узлов в транспортной структуре Дальнего Востока, играющий важную роль в международных каботажных перевозках в Азиатско-Тихоокеанском регионе

РИА «НОВОСТИ»

ственно граничит с Северной Европой и имеет обширный выход в акваторию Северной Атлантики. «Через Балтику без всяких «транзитеров» регион может осуществлять свою внешнеэкономическую деятельность. При этом нет никаких ограничивающих проблем. А с учетом нескольких морских портов и сопутствующей транспортной инфраструктуры, других выгод от месторасположения регион не имеет равных в России», – говорит эксперт. Впрочем, одного географического положения недостаточно для развития морского транспорта. Например, мировые лидеры уже сегодня выставляют новые требования к скорости движения судов и скорости обработки грузов. Так, на сегодняшний день средняя скорость движения морских судов составляет 18 узлов. К 2020 году конкурентоспособными будут считаться те компании, которые будут иметь суда, способные перевозить грузы со скоростью 40 узлов в час, а выигрывают конкуренцию те, кто предложит перевозить грузы со скоростью 60 узлов в час.

Как бы то ни было, стратегической целью морского транспорта России является войти в 10 стран – лидеров морских перевозок. Это станет возможным, если Россия удвоит свой дедефт к 2020 году до 30 млн тонн. «Лишь с этой позиции появляется эффект масштаба, и российские компании смогут иметь конкурентные позиции на мировом рынке транспортных услуг», – говорит Даниил Добрынченко.

Обобщая стратегию развития различных видов транспорта, участники рынка отмечают, что основной проблемой является коммерциализация системы. «С точки зрения развития автодорожной и железнодорожной сетки привлечение частных компаний на основе концессионных соглашений или в роли инвестора напрямую прописано в государственных программах. В этом же направлении движется работа по приватизации авиаузлов и крупных морских портов», – говорит управляющий директор «Century 21 Запад» Евгений Скоморковский. Кроме того, все системы транспорта объединяют две общие проблемы. Во-первых, концентрация транспортных потоков на столичных узлах и отсутствие хордового сообщения. Наиболее ясно это видно на примере авиационного и автомобильного транспорта, когда из одного региона в другой можно зачастую добраться только через столицу. А во-вторых, невероятно высокий процент износа как самих транспортных средств, так и в случае железнодорожного или автомобильного транспорта – путей движения. Помочь в улучшении ситуации призван, в первую очередь, частный капитал. Как отмечают эксперты, если получится решить эти две проблемы, то Россия может занять одну из ведущих позиций в использовании международных транспортных коридоров. А именно это является конечной целью долгосрочной транспортной стратегии. ПР

Государство и бизнес В ОДНОМ ВАГОНЕ

УХОДЯЩИЙ ГОД ОЗНАМЕНОВАЛСЯ ОТТЕПЕЛЬЮ В РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКЕ. ПОЗИТИВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, СФОРМИРОВАВШИЕСЯ ВО ВТОРОМ ПОЛУГОДИИ 2009 ГОДА В СВЯЗИ С ОЖИВЛЕНИЕМ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ, РОСТОМ ГОСУДАРСТВЕННОГО СПРОСА И ДЕЙСТВИЕМ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ, ПРИНЕСЛИ СВОИ ПЛОДЫ. ИЗВЕСТНО, ЧТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАТИСТИКА ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ ПРАВДИВЫМ ЗЕРКАЛОМ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ



Владимир ЯКУНИН,
член Бюро Правления РСПП,
Председатель Комиссии РСПП
по транспорту и транспортной
инфраструктуре, президент ОАО «РЖД»

За 10 месяцев погрузка на сети железных дорог возросла на 9,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Прирост погрузки наиболее динамичен в высокодоходном сегменте, около половины было обеспечено за счет каменного угля, нефтяных грузов и черных металлов. Вместе с тем нельзя не отметить, что отставание погрузки от уровня докризисного 2008 года пока еще составляет 11,8%, при этом наибольшие потери приходятся на строительные грузы – около 42%. Таким образом, процесс оживления экономики идет неравномерно, и чрезмерный оптимизм в прогнозах, на мой взгляд, преждевременен.

Для железнодорожников этот год также оказался удачным. Антикризисная политика оптимизации собственных издержек, выработанная еще в конце 2008 года, была продолжена и в текущем году. Доходы ОАО «РЖД» в I полугодии увеличились на 20,4% по сравнению с аналогичным периодом 2009 года, при этом расходы увеличилась всего на 7,8%. Удалось получить рекордную чистую прибыль в размере 58,4 млрд руб. против убытка годом ранее.

Хорошие результаты позволили компании скорректировать в лучшую сторону годовой прогноз и увеличить инвестиционную программу. Уточненный финансовый план ОАО «РЖД» предполагает прирост погрузки по итогам текущего года на 7,5%, доходов от грузовых перевозок – на 17,4%, утроение чистой прибыли, до 43,5 млрд руб. Инвестиции вырастут с 270,5 до 315 млрд руб., и это, считаю, безусловно позитивный сигнал возрождения российской экономики.

„ Доходы ОАО «РЖД» в I полугодии увеличились на 20,4% по сравнению с аналогичным периодом 2009 года, при этом расходы увеличилась всего на 7,8% “

Столкнулись мы и с рядом негативных факторов, существенно повлиявших на наш финансовый результат и сокративших инвестиционные возможности. В частности, тарифы на электроэнергию на 2010 год кардинально отличаются от первоначальной оценки – их ожидаемый рост к 2009 году составляет 23%, а регулируемых – 22%. В связи с отсутствием у ОАО «РЖД» механизмов влияния на рост тарифов, устанавливаемых Федеральной службой по тари-

фам и органами исполнительной власти субъектов, в 2010 году расходы компании на электроэнергию возрастут на 5,6 млрд руб. к первоначальному плану.

Аналогичным образом складывается ситуация и на рынке нефтепродуктов – при первоначальном прогнозе роста цен на уровне 3,6% в 2010 году рост цен на топливо в среднем составит 17,5%, что приведет к росту расходов компании на 6,9 млрд руб. В результате по итогам I полугодия себестоимость пере-

возок была ниже аналогичного уровня 2009 года на 3,7%, а с учетом давления указанных факторов по итогам 2010 года мы рассчитываем, что она останется на уровне прошлого.

Уходящий год стал решающим для реформы железнодорожного транспорта. Дискуссия о целевой модели грузового рынка вылилась в ряд ключевых решений по дальнейшей судьбе реформы. Правительство РФ приняло программу мероприятий на 2010–2011 годы,

фактически отодвинув завершение реформы на один год. Данное решение – результат компромисса между всеми заинтересованными сторонами. Что касается ОАО «РЖД», то мы были готовы завершить все мероприятия программы в этом году, и для этого была проделана без преувеличения огромная работа. С началом работы 1 апреля Федеральной пассажирской компании фактически завершилось выделение дальних перевозок, до конца года завершится создание 26 пригородных пассажирских компаний, которые с 2011 года полностью будут осуществлять пригородные перевозки. Важнейшим решением в области создания конкуренции на рынке оперирования грузовыми вагонами стало создание ОАО «Вторая грузовая компания». Компания создается как универсальный общесетевой оператор грузовых вагонов и будет осуществлять как повагонные, так и маршрутные отправки по всей России. По нашим оценкам, общая доля рынка ОАО «ВГК» в грузообороте железнодорожного транспорта к 2015 году составит около 22%. Особо подчеркну, что ни одна из наших дочерних компаний в сфере грузоперевозок не будет иметь монопольного положения на рынке. Согласно последним данным, только за последний год доля парка независимых частных компаний возросла до 47%, а доля парка наших дочерних компаний снижена до 22,8%.

Не могу не упомянуть и о двух ключевых для ОАО «РЖД» проектах. «Сапсан», как мы и предполагали, полюбился пассажирам и стал символом обновления отечественных железных дорог. О его популярности можно судить по основным показателям: меньше чем за год «Сапсан» перевез почти 1,5 млн пассажиров, выручка составила около 4,6 млрд руб. Первый этап создания национальной системы высокоскоростного железнодорожного сообщения показал состоятельность и востребованность этой идеи. С 6 сентября размеры движения поездов «Сапсан» составляют 9 пар в сутки, а среднее использование вместимости с учетом сменяемости пассажиров в пути следования – более 85%. 30 июля мы открыли скоростное сообщение поездами «Сапсан» по



Ключевые для ОАО «РЖД» проекты: «Сапсан» и Allegro

маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород. Перевезено уже свыше 114 тыс. человек, получено 310 млн руб. выручки. В конце года мы завершаем еще один проект, связанный с высокими скоростями, – 12 декабря открывается скоростное движение поездов Allegro между Санкт-Петербургом и Хельсинки.

Другим титульным проектом для компании стало строительство транспортных объектов к Олимпиаде-2014 в

Сочи. Без преувеличения скажу, что это крупнейшее амбициозное строительство стало символом беспрецедентного по темпам в новейшей истории России строительства железнодорожной инфраструктуры. Строительство идет строго по графику, а по некоторым объектам – с опережением. Работы ведутся на пяти из шести объектах, которые возложены на ОАО «РЖД». Один из них – железнодорожную ветку от аэропорта Адлер до станции Адлер – мы, скорее



Председатель Правительства РФ Владимир Путин ознакомился со строительством дороги Адлер – Красная Поляна. Справа налево: исполнительный директор МОК Жильбер Филли и председатель координационной комиссии Международного олимпийского комитета Жан-Клод Килли. Слева – президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин

Совмещенная железнодорожная и автомобильная трасса Адлер – «Альпика-Сервис»



всего, введем на год раньше срока – в декабре 2011 года.

В 2010 году стройку посетили Председатель Правительства РФ Владимир Владимирович Путин, члены совета директоров ОАО «РЖД», представители Международного олимпийского комитета. На мой взгляд, лучшую оценку хода работ дал председатель координационной комиссии МОК Жан-Клод Килли: «Мы в очередной раз были поражены качеством работы. Увиденные нами преобразования в развитии инфраструктуры и услуг для спортсменов и гостей Игр впечатляют».

Взятый в Сочи темп строительства инфраструктуры необходимо транслировать на всю сеть железных дорог, а важнейшей задачей будущего года считаю решение вопроса об источниках финансирования развития отечественной железнодорожной инфраструктуры. Определенные Правительством РФ сценарии развития экономики, а также прогноз объемов добычи природных ресурсов в период до 2020 года определяют рост перевозок до 1 млрд 925 млн тонн, что выше показателя 2007 года на 29%. Значительное влия-



Президент России Дмитрий Медведев и президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин во время встречи в резиденции «Бочаров ручей»

ние на рост объемов перевозок окажет освоение перспективных месторождений полезных ископаемых в Восточном регионе, реализация проектов развития мощностей существующих и строительства новых морских портов России – Усть-Луги, Железного Рога, Восточного, – Ванино-Совгаванского транспортного узла. Для того чтобы реализовать потенциал этих масштабных портовых проектов, необходимо направить сотни миллиардов рублей на развитие дальних и ближних железнодорожных подходов к ним.

При сохранении существующих объемов финансирования инвестиционные источники на развитие отрасли будут составлять около 40% от потребностей, определенных в «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года». Такое положение вещей в отрасли, которая обеспечивает более 80% грузооборота и более 30% пассажирооборота России, может стать причиной серьезных ограничений для увеличения объемов и повышения качества перевозок и роста ВВП.

Для полного удовлетворения потребностей экономики в росте грузовых пе-

ревозок необходимо масштабное развитие инфраструктуры, в первую очередь на направлениях, обеспечивающих перевозки в порты Северо-Запада, Юга России и Дальнего Востока, развивающих опорную транспортную сеть для освоения новых месторождений и создания промышленных зон в Западной Сибири, на полуострове Ямал, в Республике Тыва и в зоне Байкало-Амурской магистрали, обеспечивающих реализацию экспортно-импортного и транзитного потенциала России с использованием Транссиба. Для финансирования указанных проектов также необходимы значительные инвестиции, изыскать которые в инвестиционном бюджете компании не представляется возможным.

По самым скромным оценкам, инвестиции в железнодорожную инфраструктуру только основных направлений сети для обеспечения до 2020 года необходимой провозной способности составят около 2 трлн руб., а при существующих тарифных условиях в инвестиционной программе ОАО «РЖД» на реализацию проектов расширения инфраструктуры выделяется 20–25%

от потребности. При сохранении таких объемов инвестирования в инфраструктуру к 2020 году объем неосвоенных грузовых перевозок может достичь 300,0 млн тонн в год. Чтобы не допустить подобных потерь, необходимо повысить уровень инвестиций в железнодорожный транспорт. Решение этой задачи возможно только на государственном уровне. Частный бизнес уже освоил все доступные ему ниши, начиная от грузовых вагонов до ремонта подвижного состава. Инвестировать в саму инфраструктуру при сроках окупаемости проектов 20–30 лет просто невыгодно. Государство должно либо создать соответствующие условия, либо взять на себя эту обязанность, как это делается во всем мире. Способов множество – целевые бюджетные инвестиции, введение «сетевого контракта», переход к экономически обоснованной системе тарифообразования на грузовые перевозки с учетом необходимого уровня инвестиционной составляющей. А частный бизнес обеспечит загрузку новых мощностей. Только действуя сообща, мы действуем по-настоящему. ПР

Транспорт России: ВЫЗОВЫ ЭКОНОМИКИ будущего



Василий ЮРЧЕНКО,
губернатор Новосибирской области

СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ВО ВСЕ ВРЕМЕНА ИМЕЛИ ДЛЯ НАШЕЙ СТРАНЫ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ, А ДЛЯ РЕГИОНОВ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОНИ БЫЛИ И ОСТАЮТСЯ СВЕРХАКТУАЛЬНЫМИ. РАЗВИТИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ЯВЛЯЮТСЯ НЕ ТОЛЬКО ФАКТОРАМИ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИМИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ, НО И ВАЖНЕЙШИМ УСЛОВИЕМ, УКРЕПЛЯЮЩИМ ФЕДЕРАЛИЗМ, ТЕРРИТОРИАЛЬНУЮ ЦЕЛОСТНОСТЬ СТРАНЫ, ФАКТОРОМ ДОСТИЖЕНИЯ ЕЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ. ПОЭТОМУ РЕГИОНЫ УРАЛА, СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОПРЕДЕЛЕННО ДОЛЖНЫ СТАТЬ ЗОНАМИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО ТРАНСПОРТНОГО РАЗВИТИЯ

В отличие от большинства сибирских регионов интенсивное развитие Новосибирской области с самого начала определялось не столько богатством природных ресурсов, сколько уникальным географическим положением на пересечении важнейших транспортных путей. Здесь сформировался важнейший транспортно-распределительный узел Западной Сибири. В перспективе мы ставим задачу превратить Новосибирск в крупнейший транспортно-логистический комплекс не только федерального, но и международного значения. Эта цель определена как приоритетная в долгосрочной Стратегии социально-экономического развития Новосибирской области, и мы последовательно ее реализуем в процессе нашего хозяйственного строительства.

Правительство Новосибирской области, ученые и специалисты транспортных и дорожных служб еще в начале этого десятилетия с большой заинтересованностью приняли участие в разработке основных направлений транспортной политики страны. Основные ее положения, такие как создание оптимально действующей транспортной сети, объединяющей работу

всех видов транспорта, введение разумной тарифной политики, обеспечивающей эффективную перевозку грузов, обновление изношенных основных фондов, обеспечение нормального состояния дорожной сети и безопасности движения, являются приоритетными направлениями.

Эффективное управление реализацией стратегии предполагает взаимную увязку федеральных и региональных программ на всех этапах их формирования и согласования. В 2009 году мы разработали и приняли областную Концепцию развития транспортной инфраструктуры, а в развитие этой концепции – ряд ведомственных целевых программ. В них мы постарались увязать наши потребности и возможности с основными направлениями общероссийской стратегии развития транспорта. На ряде примеров мы убедились, что решать наиболее сложные и капиталоемкие задачи можно, только объединив усилия федеральных и региональных властей, сконцентрировав все административные и финансовые ресурсы.

Государственный заказ и государственные вложения всегда будут играть ведущую роль в развитии транспортной инфраструктуры, такова особенность

данной отрасли экономики. Но нужно рассматривать все возможности, позволяющие масштабно привлекать в транспортный комплекс внебюджетные средства и частные инвестиции.

Примером успешной реализации такого государственно-частного партнерства явился проект развития аэропорта Новосибирск (Толмачево). Это крупнейший на востоке страны аэропорт. Он связывает воздушными линиями более восемьдесят городов России, ближнего и дальнего зарубежья. Его услугами пользуются восемьдесят пять авиакомпаний мира. За последние шесть лет удалось провести его полную реконструкцию, преобразить аэровокзальный комплекс, построить терминал международных линий, создать мощности по переработке грузов, ввести в строй гостиницу, поднять на современный уровень обслуживание пассажиров. И это в основном заслуга бизнеса.

Ключевым событием 2010 года, как для аэропорта Новосибирск (Толмачево), так и для гражданской авиации России в целом стало введение в эксплуатацию второй взлетно-посадочной полосы, сертифицированной по II категории ИКАО. С вводом ее в эксплуатацию пропускная способность аэропорта увеличилась бо-



Председатель Правительства РФ Владимир Путин во время посещения нового здания авиационного контрольно-диспетчерского пункта аэропорта Новосибирск (Толмачево). Справа – министр транспорта РФ Игорь Левитин

лее чем в два раза и составила около 40 взлетов-посадок в час (при соблюдении среднего минимального интервала безопасности в 3 минуты). Новая полоса позволяет принимать все типы воздушных судов без ограничений по взлетной массе

даже в сложных метеоусловиях. Развитие аэропортового комплекса поддерживается как на региональном, так и федеральном уровнях. Так сумма инвестиций по данному проекту составила 4,5 млрд руб., из которых 3 млрд – средства феде-

КОММЕНТАРИЙ



Александр БОРОДИН,

генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево»:

– Сегодня наш аэропорт – это современный высокотехнологический авиационно-транспортный узел, не только в Сибирском федеральном округе, но и в Российской Федерации в целом. Аэропорт уникален по своему месторасположению: здесь в едином «узле» сходятся основные транспортные артерии (авиационные, железнодорожные и автомобильные), связывающие Юго-Восточную Азию с Европой и Северную Америку с Индией и Азией. Кроме модернизации инфраструктуры аэровокзала, рост пассажиропотока обеспечили и новые рейсы. Весной было открыто 18 маршрутов, а в зимний период было добавлено еще 40. Согласно дальнейшим планам развития, в аэропорту будут построены новый аэровокзальный комплекс класса С пропускной способностью 5,5 млн пассажиров в год, цех бортового питания производительностью 8000 порций в сутки, второй отель категории «четыре звезды» вместимостью 600 мест, крытая автопарковка на 700 автомобилей, строительство нового перрона, ангара для двух самолетов класса D, а также строительство выставочного зала и конгресс-центра площадью 125 тыс. кв. м., торгово-развлекательного центра площадью 50 тыс. кв. м. Общий объем инвестиций, предусмотренных на реализацию данных объектов, превысит 20 млрд. руб. и будет выполняться на основе государственно-частного партнерства.

рального бюджета и около 1,5 млрд руб. вложений компаний-партнеров, частных инвестиций и собственных средств ОАО «Аэропорт Толмачево»

В результате сегодня мы имеем современный многопрофильный авиационно-транспортный узел мирового класса. В этом году аэропорт обслужит более 2 млн пассажиров, около 20 тыс. тонн грузов. Эти показатели выше всех предыдущих лет. Но возможности этого комплекса гораздо большие, он способен стать мощным центром деловой активности российского значения, ежегодно обслуживать около 5 млн пассажиров и 50 тыс. тонн грузов.

Мы готовы уже сегодня принять вызов будущего и рассчитываем, что Министерством транспорта, Росавиацией будут приняты меры по перераспределению пассажирских и грузовых потоков внутри страны. В качестве первого шага было бы правильно урегулировать туристические маршруты: туристов из Сибири отправлять из Новосибирска, а туристов с Урала – из Екатеринбурга. Это увеличило бы объемы работы в региональных аэропортах, частично разгрузило бы Московский авиационный узел и обеспечило бы экономию времени и средств наших граждан.

Мы уверены, что развитие мощного аэрокомплекса в Новосибирске будет способствовать решению проблемы межрегиональных перевозок. Пока почти весь рынок авиаперевозок продолжает концентрироваться на обслуживании московского направления, отражая в своем развитии моноцентрические тенденции, сформировавшиеся в экономической жизни последних десятилетий.

Важным направлением развития транспортного комплекса области является дорожное строительство. Проблема несоответствия состояния дорожной сети темпам автомобилизации обозначилась очень остро. Поэтому принята специальная программа «Развитие автомобильных дорог в Новосибирской области на 2011–2013 годы», призванная хотя бы частично смягчить эту проблему. Мы планомерно наращиваем объемы финансирования в сфере дорожного хозяйства. Если в 2006 году объем вложений по отрасли за счет всех бюджетов

составлял около 5 млрд руб., то в 2010 году он увеличился почти до 11 млрд руб. Большую долю вложений – почти 7 млрд руб. – составляют средства консолидированного бюджета области.

Необходимо признать и отметить, что в реализации программы дорожного строительства значимую роль играют средства, выделяемые федеральным бюджетом на строительство федеральных трасс, а также отраслевые субсидии. Это финансирование серьезно влияет на загрузку дорожно-строительного комплекса области, определяет технический уровень дорожных организаций, стабильность трудовых коллективов.

Мы надеемся, что Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в рамках прогнозируемого горизонта планирования удастся отстоять бюджет дорожной отрасли и обеспечить как стабильное финансирование строительства федеральных дорог, так и государственную поддержку регионального дорожного строительства. Только при консолидации усилий мы можем улучшить состояние дорожной сети, применить новые технологии строительства и улучшить качество наших дорог. А такие технологии есть. У нас в области, к примеру, применяется уникальная технология использования цементобетона в дорожном строительстве. За подобными технологиями, за специалистами, обладающими опытом их использования, будущее наших дорог.

В транспортном обслуживании населения области мы имеем добротную схему поддержки и развития маршрутной сети. Она увязана с возмещением части затрат транспортных предприятий в зависимости от дальности поездок. Действует система поддержки перевозок социально незащищенных групп населения.

Большие сложности на пути повышения качества транспортного обслуживания населения создает высокий износ всех видов транспортных средств. Мы в меру возможностей, которые дают нам областной и местные бюджеты, пытаемся переломить эту тенденцию. Но заметных сдвигов здесь удалось добиться только при консолидации средств областного бюджета и средств, выделенных по госу-



Сегодня Новосибирский метрополитен имеет самую маленькую протяженность линий по сравнению с другими видами городского транспорта – всего 15,8 км, а перевозит в год 70 млн человек

дарственной программе Министерством регионального развития Российской Федерации на обновление парка для пассажирских перевозок. За последние два года удалось снизить амортизационный износ автобусного парка с 75% до 60%. Считаю, что программа должна быть продолжена. Думаем, что эта программа выгодна и интересна тем, кто производит автотранспорт. Перевозчики давно ждут от наших автомобилистов новых видов транспортных средств, которые бы отвечали всем современным требованиям, были бы удобными, экономичными и экологичными.

В свою очередь, метростроение всегда рассматривалось как общегосударственная задача, и строительство метро в регионах велось на условиях софинансирования из федерального, регионального и местного бюджетов. К сожалению, в федеральном бюджете 2010 года и в ближайшем плановом периоде субсидии на развитие метрополитенов российских городов не предусмотрены, хотя вполне очевидно, что ни один город (кроме Москвы), ни один субъект Федерации не способен самостоятельно развивать и строить новые линии и станции метро.

Для Новосибирска, одного из самых больших по территории городов Рос-

сии, расположенного по двум сторонам Оби, это жизненно важная проблема. Сегодня Новосибирский метрополитен имеет самую маленькую протяженность линий по сравнению с другими видами городского транспорта – всего 15,8 км, а перевозит в год 70 млн человек. Это более 38% всего пассажиропотока.

Считаем, что программа государственной поддержки строительства метро в городах-миллионниках должна быть возобновлена, поскольку сегодня не только Москва испытывает серьезные трудности с организацией дорожного движения и транспортным обслуживанием населения.

Еще одной проблемой является сохранение в регионах пригородного железнодорожного обслуживания.

Мы в области имеем более чем десятилетний опыт обслуживания населения компанией «Экспресс-пригород» – акционерным обществом с участием ОАО «Российские железные дороги», администрации области и мэрии Новосибирска. Все это время мы ведем кропотливую работу по оптимизации расходов, сокращению издержек, тщательно работаем с тарифами. На протяжении всех этих лет компенсируем компании из бюджета области расходы по перевозке льготных пассажиров, доля которых постоянно растет.

Вместе с тем убытки остаются, и они пока весьма значительные. К сожалению, сегодня предлагается единственный путь их возмещения – бюджеты субъектов Российской Федерации. Считаю, что это не совсем справедливо, так как высокие издержки связаны с высокой стоимостью услуг главного монополиста – собственника всей инфраструктуры железной дороги. Государство должно выработать четкие правила регулирования этих перевозок, определить свою долю участия в возмещении убытков пригородных компаний. Только при таком подходе у этого вида перевозок пассажиров есть перспектива.

Хотелось бы обратить внимание, что обозначенные проблемы имеют не только экономический, но и острый социальный аспект, они существенным образом отражаются на настроении, работоспособности и социальном самочувствии наших граждан. **ПР**

Сможет ли Иркутск стать центром транспортных потоков на востоке?

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ ИГРАЕТ НЕМАЛУЮ РОЛЬ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ. ИСТОРИЯ ИРКУТСКА С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ НАЧАЛАСЬ ЕЩЕ СО ВРЕМЕН ВЕЛИКОГО ЧАЙНОГО ПУТИ. НАМНОГО ПОЗДНЕЕ ЧЕРЕЗ ИРКУТСК ПРОХОДИЛА ТРАНССИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ. ФОРМИРОВАНИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО ИРКУТСКОГО РЕГИОНА ВСЕГДА ПРОИСХОДИЛО В РАМКАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ – БАМА, ТРАНССИБА

На сегодняшний день регион имеет большой транспортный потенциал. По железной дороге – Байкало-Амурская и Транссибирская магистрали. С точки зрения авиационного сообщения Иркутская область располагает двумя крупными международными аэропортами – в Иркутске и Братске. В Приангарье надежное речное сообщение в период навигации. Крупнейший речной порт РФ – Осетровский речной порт (г. Усть-Кут), который является основным транспортным узлом в поставке продукции на север Иркутской области и в Республику Саха (Якутия).

Сегодня основные логистические центры сконцентрированы в европейской части страны. Естественно, этот факт значительно влияет на ценообразование в Иркутской области. Цены на комплексные товары народного потребления существенно выше, чем в европейской части. Сейчас сложилась такая ситуация: товар из Китая доставляют в Москву, там про-

водят таможенную очистку, формируют средние и мелкие партии и только потом отправляют во все регионы нашей страны, и к нам в том числе. Конечно, цена на товары от лишних перевозок становится намного выше, что негативно влияет на развитие региона и на уровень жизни населения. С этим же связано желание многих жителей Иркутской области переехать в европейскую часть России.

Иркутск сможет стать центром транспортных потоков на востоке нашей страны, если будут созданы два основных условия. Во-первых, будет определена единая таможенная политика: стоимость таможенной очистки груза будет одинаковой по всей России, тогда начнет работать экономический механизм и к нашему региону проявят внимание как инвесторы, так и перевозчики. И во-вторых, если будет создана логистическая инфраструктура достойного уровня. Чтобы привезти груз, мало провести его таможенное оформление, необходимы современные склады с системами обработки и распределения товаров.



Петр ВОРОНИН,
министр жилищной политики,
энергетики, транспорта и связи
Иркутской области

Перспективы развития и модернизации внутрирегиональных транспортных схем велики. Если мы планомерно будем решать наши логистические проблемы, то Северный центр в Братске и Южный в Иркутске будут иметь огромный потенциал в развитии логистики. Сегодня по-прежнему остро стоит вопрос создания оптимальной схемы транспортного потока внутри региона. В первую очередь это связано с большим количеством труднодоступных населенных пунктов, которые доступны только в период навигации или с открытием зимников.

Несомненно, транспортно-логистические комплексы и их развитие укрепят экономические и промышленные связи с другими регионами нашей страны. Эти связи напрямую зависят от состояния и перспектив той транспортной инфраструктуры, которой на сегодняшний день обладает Иркутская область.

Существует проблема создания Байкальского международного транспортно-логистического центра для обеспечения реализации транзитного потенциала России в глобальной системе евро-азиатских МТК. Главной же задачей является привлечение внимания со стороны потенциальных инвесторов, со стороны транспортных компаний и со стороны Министерства регионального развития РФ к повышению уровня жизни в Иркутской области путем создания мультимодального логистического центра мирового уровня.

Единственным минусом транспортной инфраструктуры и транспортной отрасли Иркутской области в целом является отсутствие проектов по схеме государственно-частного партнерства. Но мы работаем в этом направлении. **ПР**

Негде присесть: состояние аэропортов Сибири

В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ СИБИРИ МОЖЕТ БЫТЬ ДОСТИГНУТ НОВЫЙ КАЧЕСТВЕННЫЙ УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ТРЕБОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ И ПОВЫШАЮЩИЕСЯ ПОТРЕБНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ



Наталья УКРАИНСКАЯ,
директор департамента
по транспорту
Исполнительного комитета
Межрегиональной ассоциации
«Сибирское соглашение»

Наряду с магистральными транспортными коммуникациями в сибирских регионах будет активно развиваться и транспортная инфраструктура регионального и местного значения для достижения высокого уровня транспортных услуг для населения и экономики по качеству, доступности и безопасности. Важнейшим направлением при этом будет создание и развитие в Сибири транспортно-логистической инфраструктуры. Приоритетное развитие получит общественный пассажирский транспорт, прежде всего, это относится к развитию скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок, всех видов авиаперевозок, городского и пригородного транспорта.

Транспортная система должна развиваться опережающими темпами по сравнению с отраслями экономики и социальной сферой, чтобы снять инфраструктурные ограничения перспективного социально-экономического развития, зависящие от транспорта.

Однако в Сибири пока отсутствует экономическое пространство, которое могло бы позволить сформировать сводное (общее) расписание, связывающее местные, внутрирегиональные и магистральные авиаперевозки как по пассажиропотоку, так и по грузовым авиаперевозкам за счет дозагрузки пассажиров и формирования специальных грузовых (чартерных) рейсов. Этому мешают ста-

реющий парк воздушных региональных судов вместе с авиационным персоналом и кадрами, слабая инфраструктура регионального аэропортового (аэродромного) комплекса, экономически слабые региональные авиаперевозчики, нормативно-правовая база и, возможно, авиационный менеджмент.

В настоящее время в России имеется 168 авиаперевозчиков и 329 аэродромов, из них на территории Сибири насчитывается 84 аэропорта и 26 авиакомпаний. Коэффициент авиационной подвижности или мобильности (т.е. отношение количества полетов к количеству населения), на территории Сибири – 0,12, в России – 0,35; для сравнения: в Европе – 1, а в США – 2.

Износ основных производственных фондов в региональных аэропортах и аэропортах местных воздушных линий составляет 60–90%. Аэродромная техника практически на 100% выработала свой ресурс. Требуется обновление парка воздушных судов, топливозаправочной, аэродромной и специальной техники. Технико-экономические показатели эксплуатируемых самолетов не соответствуют современным требованиям (повышенный расход топлива, трудоемкость техобслуживания, высокая стоимость планового ремонта, низкий комфорт). Необходимы срочные меры по замене воздушных судов либо меры по их восстановлению.

Необходимо констатировать, что сегодняшнее состояние авиаперевозчиков,

базирующихся на территории Сибири, сверхсложное. Они пытаются наполнять свои старые, на грани ресурсного коллапса воздушные суда неплатежеспособными авиапассажирами, так как новых комфортабельных воздушных судов и аэропортов для региональной и малой авиации нет.

Аэропортовые (аэродромные) проблемы на всей территории Сибири практически одинаковы. Все аэропорты (аэродромы, посадочные площадки) регионального и местного значения требуют капитального ремонта, особенно элементы летных полей, рулежных дорожек, перронов. Средств не хватает даже на формальную заливку швов на ИВПП, ее маркировку, на небольшие объемы ремонта грунтовых частей летного поля. Износ основных производственных фондов в региональных аэропортах и аэропортах местных воздушных линий составляет почти 90%, а их обеспеченность производственными помещениями – 70%. Требуется обновление светосигнального оборудования (ССО), парка топливозаправочной, аэродромной и специальной техники, который на 80–85% выработал свой ресурс. Практически во всех аэропортах (аэровокзалах) отсутствуют гостиницы (места отдыха), информационные пункты и пункты питания. Весь аэропортовый комплекс в Сибирском регионе требует капитальных вложений для решения практических всех вопросов восстановления или обновления аэропор-



товой (аэродромной) инфраструктуры. Весь персонал, участвующий в деятельности региональной и малой авиации, нуждается в повышении заработной платы.

Давно назрела необходимость дифференцировать подход к вопросам по сертификационным требованиям к аэродромам (аэропортам) регионального значения и местных воздушных линий (авиационная безопасность, противопожарное и аварийно-спасательное обеспечение, метеобеспечение и др.).

Руководящие документы по вопросам регулирования аэропортовой деятельности устарели. Не в полном объеме имеется нормативная база. Требуется полный пересмотр и обновление нормативно-правовых и регламентирующих документов по аэропортовой деятельности, не противоречащих рекомендациям международных авиационных организаций ИКАО и ИАТА.

В сфере региональной и малой (местной) авиации, авиации общего назначения субъектов РФ на территории Сибири прогнозируются более высокие темпы и большие масштабы развития инфраструктуры и парка воздушных судов, однако это в большей степени будет относиться к периоду после 2012 года. Данный вывод подтверждается и положениями «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».

В результате должна быть создана система обслуживания экономики и населения Сибири региональной и малой

авиацией, сочетающая в себе выполнение государственных и технологических функций и предоставление широкого спектра коммерческих услуг в сфере грузовых и пассажирских перевозок, авиационных работ, подготовки летных кадров, развития авиаспорта и т.д. Региональная и малая (местная) авиация, авиация общего назначения станет элементом транспортной системы Сибири, обеспечивающей:

- повышение транспортной доступности территории, значительное снижение внутрирегиональной дифференциации в уровне и качестве социальной среды, сближение стандартов жизни между крупными и малыми городами, городским и сельским населением;
- образование и развитие туристско-рекреационных зон;
- снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим;
- повышение уровня противопожарной безопасности;
- повышение эффективности борьбы с вредителями в сельском и лесном хозяйстве.

На сегодняшний день проведена большая работа по системному исследованию проблемы. Определены основные направления действий по решению задачи развития региональной авиации.

Сейчас заканчивается подготовка организационно-управленческого плана по реализации Проекта развития ре-

гиональной и малой (местной) авиации, выполнение которого позволит создать условия для приведения в нормативное, эффективное состояние всей базовой сети аэропортов, будут разработаны механизмы упрощения налоговых режимов и усовершенствования законодательных, нормативно-правовых и регламентирующих документов в области региональной гражданской авиации. Будут подготовлены условия, пути и способы создания казенных авиационных предприятий в регионах, где требуются внутрирегиональные авиаперевозки. При необходимости будут разработаны специальные дополнительные программы субсидирования региональных и межрегиональных авиаперевозок из собственных бюджетов субъектов.

Для этого необходима консолидированная работа всех субъектов РФ на территории Сибири по созданию здорового и взаимовыгодного инвестиционного климата для привлечения как потенциальных инвесторов, так и тех, кто еще сомневается.

Предлагается создать экономические, правовые и организационные условия для инновационной деятельности на территории Сибири с работающим механизмом государственно-частного партнерства, для обеспечения роста конкурентоспособности в сфере авиаперевозок, создания отечественной (сибирской) авиационной продукции и повышения профессиональной надежности. ПР



Расправит ли крылья региональная авиация?

КАКОВО МЕСТО РЕГИОНАЛЬНОЙ И МАЛОЙ АВИАЦИИ В СТРУКТУРЕ АВИАТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ? ЧЕМ ОБУСЛОВЛЕНО СТОЛЬ ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ К ДАННОЙ ПРОБЛЕМЕ? КАКИМИ ПРЕДСТАВЛЯЮТСЯ ПУТИ ЕЕ РАЗРЕШЕНИЯ И КАКОВА РОЛЬ ИНСТИТУТОВ САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ В ЭТОМ ПРОЦЕССЕ? ОБ ЭТОМ «ПРОМЫШЛЕННИК РОССИИ» ПОБЕСЕДОВАЛ С ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ (МАРАП) ВЛАДИМИРОМ КОСТИНЫМ И ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА САМОРЕГУЛИРУЕМОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОГО БИЗНЕСА (СРО АБ) РОБЕРТОМ СУЛЕЙМАНОВЫМ

– Сегодня говорят о том, что восстановление и развитие гражданской авиации России является стратегической задачей национальной политики. Как вы считаете, нет ли здесь преувеличения?

Владимир Костин: Ни в коем случае. Лес без подлеска умирает, у него нет будущего. Это закон. И гражданская авиация подчиняется ему в полной мере. Региональная и так называемая

малая авиация существовала параллельно с большой. Она, по сути, играла роль того самого «подлеска» для большой авиации. Так было на протяжении нескольких десятилетий, до начала структурных и экономических реформ конца 1980–1990-х годов.

– То есть, как обычно, реформы виноваты?

Роберт Сулейманов: Не стоит лавить коллегу на слове. Реформы были

необходимы. К концу 1980-х годов административно-командная модель экономики исчерпала себя, и переход к новой экономической модели был неизбежен. Весь вопрос в том, какая модель была избрана, каковы методы ее построения и какую цену за нее заплатила гражданская авиация.

– И какова же эта цена?

Роберт Сулейманов: Отечественная авиация за 20 лет реформ заплатила

цену более чем достаточную. Сплошная череда структурных преобразований в отрасли и в системе управления ею, что само по себе уже существенный дестабилизирующий фактор. Добавьте к этому, что российская авиация была отправлена реформаторами в свободное рыночное плавание, точнее, лишена государственной поддержки и практически брошена на произвол судьбы. И это, при том условии, что значительная часть авиапредприятий находится в дотационных регионах и без государственных субсидий существовать не в состоянии.

Что имеем в итоге? Затянувшийся кризис авиапрома и вследствие этого невозможность восполнения быстро стареющего парка авиатехники воздушными судами отечественного производства. Неконкурентоспособность большинства типов российских воздушных судов. Острую нехватку современной отечественной авиатехники для региональной и малой авиации. Свертывание сети авиаперевозок на региональных и местных воздушных линиях вследствие вышперечисленных факторов, высоких тарифов и низкой платежеспособности населения. Возникновение больших диспропорций в структуре авиаперевозок: преобладание международных авиаперевозок над внутрироссийскими, а на внутреннем авиарынке – резкое смещение центра тяжести в сторону Московского авиационного узла.

Владимир Костин: Хочу также дополнить, что его доля в общем объеме авиаперевозок на территории России составляет около 50%. Следствие этого – концентрация основных объемов пассажирских и грузовых перевозок не более чем в 12 крупных узловых аэропортах. Результат столь существенной деформации рынка авиаперевозок – невозможность использовать в полной мере транзитно-трансферный потенциал страны. Сокращение более чем в 4 (!) раза количества действующих на территории России аэропортов (с 1450 в 1991 году до 329 в 2009 году) за счет закрытия аэропортов регионального значения и аэропортов местных воздушных линий (МВЛ), расположенных главным

образом в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Высокий уровень (около 80%) физического и морального износа основных фондов аэродромной сети. Замечу, что, по оценкам специалистов, при таком уровне износа любая техническая и производственная система теряет устойчивость. Качество профессиональной подготовки/переподготовки авиационных специалистов не соответствует потребностям авиационного бизнеса. Как следствие, нарастающий дефицит высококвалифицированных кадров. Перечень негативных последствий можно продолжать и продолжать...

– Какие пути выхода из сложившейся ситуации видят профессионалы, работающие в гражданской авиации?

Роберт Сулейманов: Не просто видят, а на протяжении многих лет упорно стучатся в двери всех властных кабинетов и пытаются донести свое видение этих путей.

Думаю, что в настоящее время власть должна окончательно осознать, что обрисованная выше ситуация создает угрозу для нашей национальной безопасности и что решение обсуждаемой проблемы является одним из стратегических приоритетов национальной политики. Необходима государственная программа развития региональной и малой

авиации, рассчитанная на ближайшую, среднесрочную и долгосрочную перспективу. Развитию авиационного бизнеса мешают административные, финансовые, налоговые, таможенные, правовые и прочие барьеры. Существуют системные проблемы в нормативной правовой базе, в том числе в вопросах правового регулирования деятельности малой авиации, аэропортовой/аэродромной сети и других. Необходима гармонизация российского воздушного законодательства с нормами международного воздушного права. Главное сегодня – консолидация усилий авиационного бизнеса, авиационной власти и авиационной общности на решении названных проблем. Задействование на деле, а не на словах института государственно-частного партнерства и механизмов саморегулирования авиационного бизнеса и еще многое-многое другое.

Как видите, никаких открытий. Все это давно известно, но нужна политическая воля, чтобы услышать профессионалов и сообща двинуться по этому пути.

– По вашему мнению, такая политическая воля присутствует? Профессионалы услышаны? Готова власть к сотрудничеству? Вообще, делается ли что-то реально, чтобы возродить региональную и малую авиацию?



Якутия – один из немногих субъектов РФ, в котором, несмотря на экономические трудности 1990-х – начала 2000-х годов и мировой финансово-экономический кризис 2008 года, удалось сохранить региональную маршрутную сеть и доступность авиатранспортных услуг для населения

Роберт Сулейманов: Не могу сказать, что ничего не делается. Замкнутый круг пытаются разорвать и федеральные, и региональные, и местные власти, и сами авиаторы.

В последние годы внимание к проблемам гражданской авиации, в том числе региональной и малой, заметно возросло. При этом на региональном уровне всю остроту ситуации осознали гораздо раньше, чем на федеральном. И начали действовать.

Интересен якутский опыт решения обсуждаемой проблемы, с которым мы познакомились летом этого года на 37-м заседании Клуба командиров авиационного производства России, посвященном, к слову, теме «Региональная авиация: от восстановления к развитию». Якутия – один из немногих субъектов РФ, в котором, несмотря на экономические трудности 1990-х – начала 2000-х годов и мировой финансово-экономический кризис 2008 года, удалось сохранить региональную маршрутную сеть и доступность авиатранспортных услуг для населения. Основными предпосылками восстановления и развития региональной авиации республики стали понимание властью и директорским корпусом гражданской авиации Якутии исключительной роли авиации в обеспечении потребностей граждан и экономики республики, принятие и последовательная реализация республиканской долгосрочной государственной целевой программы развития воздушного транспорта.

– А вопрос о правовом статусе малой авиации до сих пор остается открытым?

Владимир Костин: В основном да. В этом-то и заключается парадокс. С одной стороны, с 1 ноября 2010 года введены в действие новые Федеральные авиационные правила (ФАП), устанавливающие уведомительный порядок использования воздушного пространства. И сделано это как раз для регулирования полетов малой авиации на определенных высотах. С другой – де-юре малая авиация как бы не существует, поскольку до сих пор не принят федеральный закон, которым был бы установлен ее правовой статус.

С этим законом вообще весьма запутанная и показательная история.



СПРАВКА

КОСТИН**Владимир Викторович**

Вице-президент МАРАП, член Совета СРО АБ и представитель СРО АБ в СФО. Президент ООО «Авиатехснаб». Почетный работник транспорта России. Доктор транспорта. Академик Российской академии транспорта и член-корреспондент Российской и Международной инженерных академий.

Инициатором его принятия выступил Комитет по обороне и безопасности Совета Федерации Федерального собрания РФ. В течение двух лет (2005–2007) рабочая группа, созданная при комитете, проводила работу по подготовке законопроекта. Был проведен комплекс научно-исследовательских работ, в ходе которых было всесторонне оценено реальное положение дел в этой сфере. Подавляющее большинство субъектов Российской Федерации, участвовавших в подготовке законопроекта, поддержало его и представило свои конструктивные предложения. В конце 2007 года проект закона «О развитии малой авиации в Российской Федерации» поступил

на рассмотрение в Совет Федерации. За три года сенаторы неоднократно возвращались к его обсуждению, однако он до сих пор не покинул стен Совета Федерации. Очередные слушания по законопроекту назначены на декабрь 2010 года. К сожалению, насколько мне известно, авиационная общественность не привлекалась к разработке и экспертизе данного законопроекта...

– А на кого же тогда рассчитаны новые ФАП?

Владимир Костин: Пока что на весьма немногочисленный «флот», представляющий малую авиацию. По различным данным, в Московском регионе сегодня насчитывается около 500 крылатых и винтовых частных машин. В основном это вертолеты Robinson R44 и самолеты Cessna. В центральной части России – около 800 частных самолетов и вертолетов, а за Уралом – в Сибири и на Дальнем Востоке – не более 50–60. В Новосибирской области – 6 самолетов и 3 вертолета.

– При таком «флоте» разве можно говорить об экономической эффективности малой авиации, о каком-то «подлеске»?

Владимир Костин: Это все пока. Вот для сравнения данные о ситуации за рубежом.

США. Здесь настоящий рай для малой авиации. Вертолеты и легкомоторные самолеты просто роятся в небе. Авиация общего назначения (АОН) в США включает в себя персональный, деловой, корпоративный транспорт и нерегулярные коммерческие чартеры. Ежегодный оборот – около 20 миллиардов долларов в год. Ежегодный доход от малой авиации в бюджет страны – 102 миллиарда долларов. По данным 2010 года, по всей Америке насчитывается почти 20 тысяч авиаплощадок, из них 14 тысяч аэродромов и 5500 вертодромов, из которых 3000 финансируются из федерального бюджета. В стране зарегистрировано более 250 тысяч воздушных судов АОН, выдано 630 тысяч сертификатов частных пилотов. 75% всех полетов в США – это полеты малой авиации, из них больше 50% выполняется в деловых или корпоративных целях. Индустрия АОН предоставляет работу для 1,3 миллиона

человек. Объем ежегодных перевозок на вертолетах и частных самолетах – 109 миллионов пассажиров. Для сравнения: коммерческим регулярным воздушным транспортом перевозится в год 600 миллионов пассажиров.

Европа. Здесь дела обстоят скромнее. В Старом Свете около 50 тысяч воздушных судов малой авиации, которые осуществляют в год примерно 9% полетов, зарегистрированных Евроконтролем. Европейцы чаще всего пользуются услугами малой авиации на маршрутах, где не летают регулярные коммерческие рейсы. Перевозчики доставляют клиентов на вертолете «от двери до двери». Малая авиация в Европе связывает более ста городов. И это при том, что в Германии действует абсолютный запрет на полеты над Берлином, а в Лондоне из-за угрозы терроризма запрещены полеты авиации на малой высоте. Вот вам и «подлесок»...

– Почему же ситуация за рубежом так кардинально отличается от российской?

Владимир Костин: Именно благодаря созданию условий для свободного использования воздушного пространства малой авиацией и АОН. В США и странах Евросоюза развитие и роль так называемой малой авиации по-настоящему сопоставимы развитием и ролью с большой. Все это благодаря развитой авиационной промышленности, государственной поддержке региональной и малой авиации, разумной налоговой политике, давно существующему уведомительному порядку использования воздушного пространства и многому другому.

– Если мы создадим условия для нормального развития региональной и малой авиации, то по прошествии какого-то времени можно будет говорить о сопоставимых показателях эффективности. Как переход на саморегулирование может повлиять на ситуацию?

Роберт Сулейманов: Все хозяйствующие субъекты отрасли технологически взаимосвязаны и работают на единую цель – обеспечение потребностей граждан и экономики страны в услугах и работах гражданской авиации. Следовательно, решение всех проблем функ-



СПРАВКА

СУЛЕЙМАНОВ**Роберт Рафаилович**

Председатель Совета СРО АБ, генеральный директор МАРАП. Заслуженный работник транспорта РФ. Кандидат экономических наук, доцент. Член Координационного совета по транспортному образованию при Минтрансе России.

ционирования отрасли возможно только на базе комплексного подхода к ним и общих принципов ведения авиационного бизнеса. Именно саморегулируемая организация, по нашему мнению, является тем звеном, а точнее, частью системы, на которую возлагается задача не только выявлять общие болевые точки, но и консолидировать усилия для их устранения не по цеховому, а по отраслевому признаку. СРО призвана отражать общие позиции предприятий и организаций – участников авиационного бизнеса и создать лучшие условия для авиационной деятельности в целом, существенно разгрузить авиационные власти от избыточных управленческих

функций (такая практика саморегулирования авиационного бизнеса оправдала себя во многих зарубежных странах).

Кроме того, консолидация позиций участников авиационного рынка оправдана и в целях организации эффективного взаимодействия с властью. Находясь в едином с властью контуре системы управления ГА, мы обречены на сотрудничество по следующим причинам.

Во-первых, эффективность деятельности органов авиационной власти в результате административной реформы снизилась, их работа недостаточно скоординирована. Перераспределение функций госрегулирования между федеральными органами исполнительной власти проведено не оптимальным образом. При этом налицо как избыточные функции, сосредоточенные в руках государства, так и утрата части из них, сколь бы парадоксально это ни звучало. Этот перекос необходимо устранять совместными усилиями. Во-вторых, авиационный бизнес работает в рамках правил, которые установлены государством главным образом в интересах самого государства (налоговая политика, например), государственных и частных монополий (таких как ОАК, производители авиатоплива и т. д.), зачастую без учета интересов других субъектов авиационного рынка. Необходимо выравнивать ситуацию и находить баланс интересов. В-третьих, ввиду отсутствия устойчивых партнерских отношений с властью участники авиационного бизнеса и руководители авиапредприятий практически не участвуют в законодательстве и не могут влиять на формирование государственной политики в области гражданской авиации. Но именно в этой среде, а не во властных структурах сосредоточен колоссальный и до сих пор мало востребованный потенциал профессионалов.

Вот поэтому мы и связываем определенные надежды с задействованием имеющегося у нас потенциала саморегулирования авиационного бизнеса для решения проблем региональной авиации. В этих целях в Новосибирске открыто представительство СРО АБ в СФО, которое поручено возглавить Владимиру Костину. **ПР**

Проект «Урал Промышленный – Урал Полярный»: строительство железной дороги – большие инвестиции и рабочие места

В РАМКАХ РОССИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛИ В МОСКВЕ С 17 ПО 21 НОЯБРЯ 2010 ГОДА ПРЕДСТАВЛЕН ПРОЕКТ «УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ – УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ». ОДНОЙ ИЗ ЕГО ВАЖНЕЙШИХ СОСТАВЛЯЮЩИХ ЯВЛЯЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО МАРШРУТУ САЛЕХАРД – НАДЫМ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ ЧЕРЕЗ ПАНГОДЫ НА НОВЫЙ УРЕНГОЙ – НА ВОСТОКЕ, А НА ЗАПАДЕ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ОТ ЛЕВОГО БЕРЕГА ОБИ К СТАНЦИИ ОБСКАЯ

Основная цель IV Международной выставки «Транспорт России» – эффективное содействие транспортному развитию Российской Федерации посредством широкого представления наиболее масштабных отраслевых проектов.

Строительство железной дороги – проект, реализация которого определяет будущее транспортной отрасли и страны в целом.

Транспортный коридор Полуночное – Обская – Салехард по кратчайшей линии свяжет промышленные центры региона с лесопромышленной зоной севера Свердловской области и ХМАО-Югры, а также с богатыми месторождениями твердых полезных ископаемых Приполярного и Полярного Урала.

Кроме того, новая трасса, что очень важно, обеспечит выход к Северному морскому пути. А в будущем железнодорожная линия Полуночное – Салехард – Надым, соединяясь с полярной магистралью Надым – Коротчаево и

перспективной веткой Игарка – Дудинка, позволит наладить транзит грузов с промышленного Урала в труднодоступные арктические регионы России.

Строительство магистрали предусматривает возведение двух уникальных мостовых переходов – через реки Обь и Надым. Ожидается, что это будут уникальные инновационные сооружения, основными разработчиками которых стали ведущие в своей области питерские институты «Трансмост» и «Гипростроймост».

Проект предусматривает, что новая магистраль частично будет проходить вдоль знаменитой «Мертвой дороги» (Салехард – Игарка), которая в 1949–1953 годах возводилась силами заключенных. За четыре года тогда на значительном протяжении было отсыпано земляное плотно, уложено 560 км рельсового пути и организовано рабочее движение поездов. Однако после смерти И.В. Сталина данный проект был признан экономически нецелесообразным и законсервирован. Поскольку за

прошедшие полвека и нормы проектирования, и экологические требования существенно изменились, новая дорога во многих местах отходит от прежнего проекта.

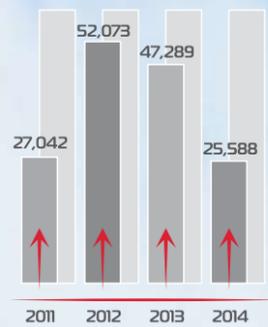
Участие в его реализации принимают корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный», администрация Ямало-Ненецкого автономного округа, «Газпром», РЖД при координирующей роли Росжелдора.

Общий объем финансирования по проекту составит около 150 млрд руб. Финансирование предполагается в виде экспортного и проектного финансирования, где лидером является Чешский экспортный банк.

Стратегический характер строительства железнодорожной магистрали был отмечен 28 октября на совещании в Министерстве транспорта Российской Федерации под председательством Министра транспорта РФ Игоря Левитина и полпреда Президента РФ в УрФО Николая Винниченко. По итогам обсуждения принято решение о подписании Соглашения о

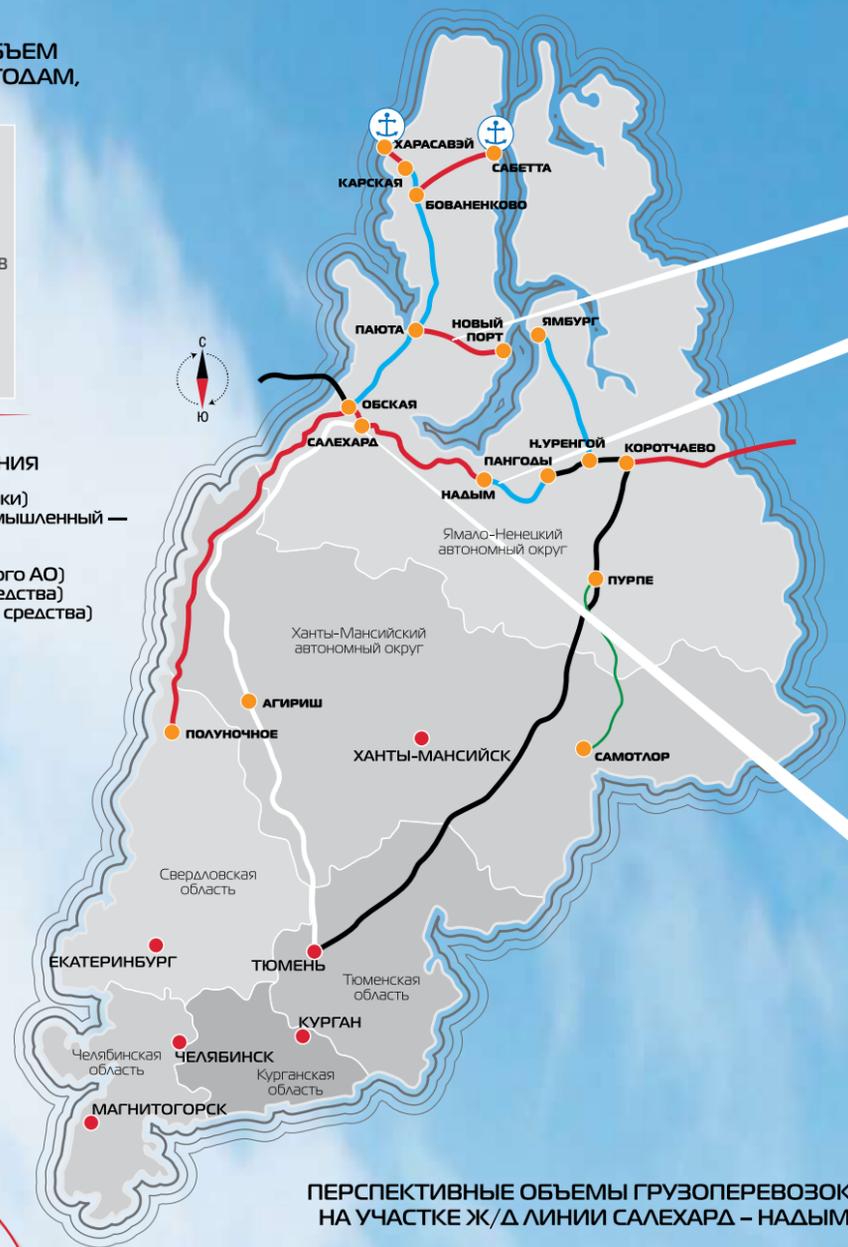


ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПО ГОДАМ, МЛРД РУБ.

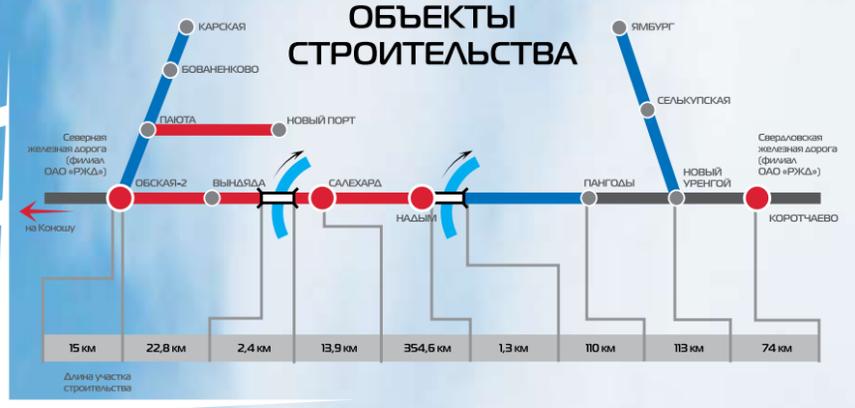
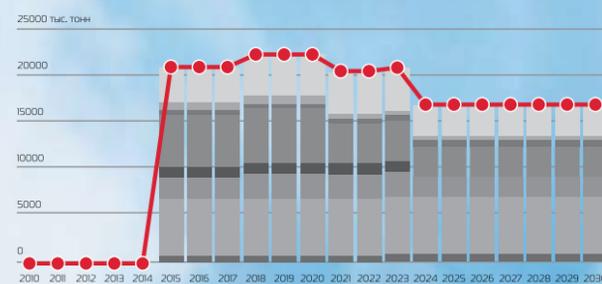


ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

- ФЦП (внебюджетные источники) ОАО «Корпорация «Урал Промышленный – Урал Полярный»
- ФЦП (федеральный бюджет)
- ФЦП (бюджет Ямало-Ненецкого АО)
- ОАО «РЖД» (собственные средства)
- ОАО «Газпром» (собственные средства)



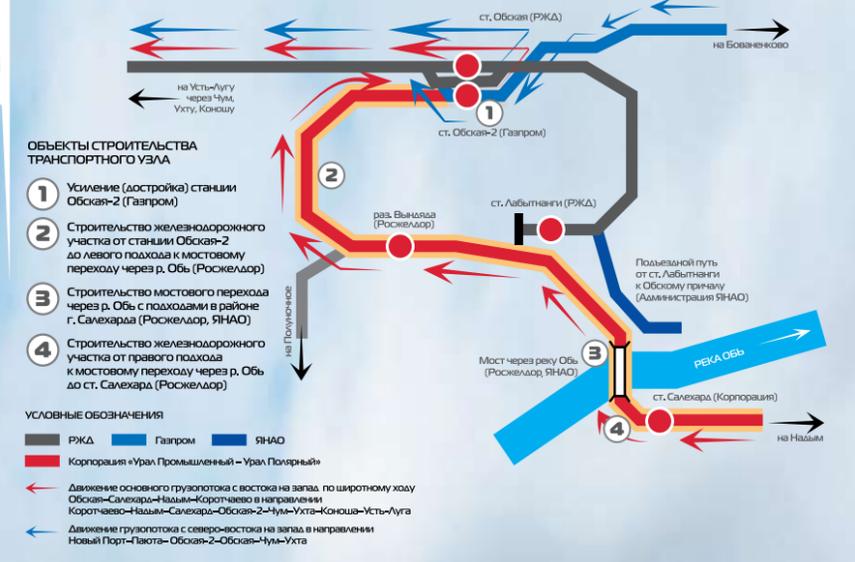
ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА УЧАСТКЕ Ж/Д ЛИНИИ САЛЕХАРД – НАДЫМ



ГРУЗОТРАНСПОРТ. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ЗА ПЕРИОД 2015–2030 ГГ. БОЛЕЕ 309 МЛН ТОНН ГРУЗА



СХЕМА ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА СТ. ОБСКАЯ



СПРАВКА

До сих пор самым известным проектом транспортного строительства в Уральском федеральном округе являлось возведение основной транспортной магистрали к крупнейшим нефтегазоконденсатным месторождениям полуострова Ямал – железной дороги Обская – Бованенково. Проектирование этой самой северной в мире линии велось в сложнейших геокриологических и гидрологических условиях. Были разработаны новые конструкции полотна и технологии его возведения. Образцом инновационных технологий стал уникальный 4 километровой мост через реку Юрибей.

намерениях по реализации комплексного инвестиционного проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» с развитием северного широтного хода Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Кортчаево. Свои подписи под этим документом поставят руководители всех заинтересованных сторон, в том числе: Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса РФ, Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа, ОАО «Корпорация Урал Промышленный – Урал Полярный», ОАО «РЖД», ОАО «Газпром».

На государственном уровне неоднократно отмечалось, что возведение дороги имеет ключевой характер для реализации комплексного инвестиционного проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный», а в более широком смысле – для модернизации экономики Уральского федерального округа и России в целом. Проект позволит не только привлечь большие инвестиции, но и создать новые рабочие места в регионе.

Ожидается, что строительство магистрали начнется в 2011 году, завершится в 2014 году.

Геннадий ПЕТРАКОВ: «Мы должны сработать на опережение»

РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ГЕННАДИЙ ПЕТРАКОВ В ИНТЕРВЬЮ «ПРОМЫШЛЕННИКУ РОССИИ», ДАННОМ НА IV МЕЖДУНАРОДНОМ ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТ РОССИИ», РАССКАЗАЛ ОБ АКТУАЛЬНЫХ ЗАДАЧАХ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ НА ПУТЯХ ПРЕОДОЛЕНИЯ ЕГО ПРОБЛЕМНЫХ УЧАСТКОВ

– Какие, на ваш взгляд, существуют объективные проблемы в развитии транспортной системы страны? Какие основные цели и задачи определены Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы» в части железнодорожного транспорта?

– Мы видим множество проблем и барьеров, которые нам предстоит устранить. На сети железных дорог сохраняется значительное количество участков и станций, характеристики мощностей которых не соответствуют потребностям в перевозках. Многие постоянные устройства и сооружения железнодорожного транспорта имеют высокую степень изношенности, их технический уровень не соответствует современным требованиям. Незрелость сети железных дорог, особенно в восточных районах страны, сдерживает экономическое и социальное развитие. Практически отсутствуют высокоскоростные и скоростные железнодорожные линии, не полностью используются возможности железнодорожного транспорта для городских и пригородных пассажирских перевозок. Парки локомотивов и грузовых вагонов крайне изношены. В связи с этим уровень эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта

остаётся чрезмерно высоким, медленно внедряются прогрессивные технологии перевозок.

Много нерешенных проблем и в области безопасности железнодорожного транспорта. В частности, все более актуальной становится проблема высокой загруженности крупнейших железнодорожных узлов.

Что касается задач, их несколько: повышение транспортной доступности регионов, увеличение пропускной способности железнодорожной сети, развитие сети железных дорог на направлениях транспортных коридоров, модернизация сооружений, повышение безопасности и устойчивости транспортной системы, строительство железнодорожных линий в районах нового освоения, строительство новых железнодорожных линий для организа-

ции скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, обновление парков пассажирского подвижного состава и другие.

Нам надо использовать все преимущества уникального географического положения России для повышения конкурентоспособности ее транспортной системы путем создания транспортных коридоров между Евросоюзом, Китаем, странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Согласно программе планируется строительство более 20 550 км новых железнодорожных линий. Ожидается, что доля протяженности железнодорожной сети с ограниченной пропускной способностью сократится до 0,5% по сравнению с 7, 7% в 2009 году.

– Какие строящиеся или запланированные к строительству железно-

” Нам надо использовать все преимущества уникального географического положения России

для повышения конкурентоспособности ее транспортной системы путем создания транспортных коридоров между Евросоюзом, Китаем, странами Азиатско-Тихоокеанского региона “

дорожные линии и объекты помогут снять хотя бы часть перечисленных проблем?

– Наши планы зависят от долгосрочных стратегий министерств и планов основных отечественных горнодобывающих и перерабатывающих компаний. Однако мы должны сработать на опережение: неразвитая транспортная сеть ограничивает возможности в реализации их стратегий. Наша отрасль, как никакая другая, интегрирована в каждый сегмент нашей экономики. Так, мы прогнозируем значительный рост перевозок сырьевых грузов железнодорожным транспортом, при этом их значительная часть будет ориентирована на экспорт через морские порты. Наиболее существенно возрастет нагрузка на железнодорожные подходы к портам Мурманск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Высоцк. Поэтому здесь потребуется комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры на ближних и дальних подходах.

Увеличение перевозок грузов прогнозируется и по направлению к портам Дальнего Востока. На загрузку железнодорожной инфраструктуры Дальневосточного федерального округа большое влияние оказывает освоение месторождений сырьевых ресурсов. Надо заметить, что и Транссибирская магистраль, и Байкало-Амурская магистраль (БАМ) уже сегодня работают на пределе пропускных способностей. Перспективное развитие БАМа – самого глобального транспортного проекта XX века – определено стратегической программой с учетом строительства трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан. Кроме комплексного развития инфраструктуры магистрали в зоне ее прохождения предусматривается строительство 13 новых железнодорожных линий общей протяженностью около 7 тыс. км с целью усиления ее пропускной способности. БАМ, можно сказать, получает «второе дыхание». К реализации этого проекта привлечены средства Инвестиционного фонда РФ. Осуществляется реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецов-



СПРАВКА

ПЕТРАКОВ Геннадий Петрович

Родился в 1954 году в Белгородской области.

В 1991 году окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта.

С 1973 по 2008 год работал на инженерных и руководящих должностях предприятий Северной железной дороги. С 2002 года возглавлял Вологодское отделение Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Имеет государственные и ведомственные награды. Указом Президента РФ присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 августа 2008 года назначен на пост руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта.



Байкало-Амурская магистраль (БАМ) уже сегодня работает на пределе пропускных способностей. Перспективное развитие БАМа – самого глобального транспортного проекта XX века – определено стратегической программой с учетом строительства трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан. На фото: грузовые составы на участке Байкало-Амурской магистрали в г. Северобайкальске

ского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Здесь решается основная задача – устранение «узких мест» на пути доставки по БАМу грузов к морским портам Ванино и Советская Гавань, создание необходимых условий для наращивания товарообмена между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Часть названных проектов будет выполнена за счет средств ОАО «РЖД», получаемых от введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки. Ее введение позволит профинансировать строительство 2,2 тыс. км новых железнодорожных линий общегосударственного значения.

Можно назвать и другие проекты по развитию инфраструктуры транспорта. Например, увеличение пропускной способности железнодорожных линий планируется за счет строительства дополнительных главных путей и от-

крытия разъездов. Для безопасного и бесперебойного движения поездов с увеличенной массой и скоростями предполагаются реконструкция и строительство новых инженерных сооружений. В первую очередь это относится к мостам с металлическими пролетными строениями старой постройки и тоннелям.

Начавшаяся модернизация и реконструкция вокзалов идет по пути создания современных мультимодальных транспортно-пересадочных узлов на базе существующих вокзальных комплексов, расширения системы обслуживания пассажиров, введения новых услуг. Работа ведется совместно с субъектами РФ. Например, ОАО «РЖД» и Орловская область летом этого года подписали соглашение о совместной реализации такого проекта. Есть договоренности и с другими регионами.

Непростая экономическая ситуация двух прошлых лет помешала вы-

полнить полностью прошлую программу по модернизации транспорта. Однако мы продолжаем реализацию запланированных комплексных инвестиционных проектов. В 2010 году Росжелдор в полном объеме исполнил финансовые обязательства по всем ранее начатым объектам. Например, в начале третьего квартала этого года в соответствии с графиком открыта для эксплуатации железнодорожная инфраструктура «Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области». Скоро будет сдана внеплощадочная железнодорожная инфраструктура комплекса нефтеперерабатывающих заводов в Нижнекамске.

– **Какие современные инновационные технологии востребованы на железнодорожном транспорте?**

– Одно из прорывных инновационных направлений – внедрение систем комплексного управления движением поездов, динамического мониторинга

состояния инфраструктуры и подвижного состава с использованием спутниковых технологий.

В первую очередь на их основе достигаются безопасность перевозок пассажиров и грузов, оптимизация скорости их продвижения, увеличение доли отправок грузов, доставленных «точно в срок», внедрение технологии мультимодальных логистических систем.

Только спутниковые технологии в ближайшей перспективе способны на основе объективной информации в режиме реального времени ответить на вопрос, где и на каком пути в данный момент находится локомотив или иной подвижной объект, с какой скоростью и в каком направлении он движется и через какое время можно ожидать его прибытия в пункт назначения, а также каковы параметры работы его механизмов.

Интервальное регулирование с помощью таких систем даст возможность сблизить поезда на минимальный интервал, тем самым повысить пропускную способность как минимум на 20% без существенных затрат на инфраструктуру.

– **На конференции «Железнодорожный транспорт. Инфраструктура экономического роста», прошедшей в рамках форума, прозвучали выступления о востребованности скоростного железнодорожного транспорта, поэтому не обойти вопрос о создании высокоскоростной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом и строительстве в будущем таких магистралей в стране...**

– Магистраль Санкт-Петербург – Москва, получившая название ВСМ 1, станет, по сути, пилотным проектом. Это отдельная железнодорожная магистраль между двумя городами. Поезда по ней будут ходить почти в два раза быстрее, чем эксплуатируемые в настоящее время «Сапсаны».

Как известно, сейчас ожидается окончательное решение по трассе ее прохождения. Запуск магистрали планируется не ранее 2014 года. Предполагается, что между Москвой и Санкт-Петербургом будут курсировать 42

пары поездов в сутки, которые смогут преодолевать расстояние за 2 часа 30 минут, развивая максимальную скорость до 400 км/ч. Прогнозируемый объем перевозок составит более 14 млн человек в год. Ее стоимость оценивается в 1 трлн руб.

Реализовывать проект планируется по схеме государственно-частного партнерства на основе контракта жизненного цикла (КЖЦ – проектирование, строительство, финансирование, эксплуатация). При КЖЦ государство не инвестирует средства в магистраль. Проектирование, строительство и сдача объекта в эксплуатацию ведутся за счет подрядчика.

Со строительством и введением в эксплуатацию магистрали прогнозируется интенсивное развитие экономики как в обеих столицах, так и в регионах между ними. А возможное включение в линию ВСМ международных аэропортов в Москве и Санкт-Петербурге существенно разовьет мультимодальные транспортные связи на всем Северо-Западе России.

– **И в заключение: московские транспортные пробки – «головная боль» федерального уровня. Продвинулся ли проект реконструкции Московской железной дороги?**

– Использовать Малое кольцо Московской железной дороги для городских нужд в планах правительства Москвы уже несколько лет. Сейчас по нему ходят только грузовые поезда. Еще в 2008 году была одобрена Генеральная схема развития Московского железнодорожного узла до 2025 года с финансированием из федерального бюджета 50%, из московского – 25%, остальное – РЖД, подмосковные власти и частные инвесторы. Должны появиться новые пассажирские станции и транспортно-пересадочные узлы с общей пропускной способностью системы до 320 млн пассажиров в год. Однако из-за экономического кризиса реализация проекта так и не началась. Насколько известно, мэр Собянин и президент компании «РЖД» Якунин возобновили переговоры о реализации проекта, идут поиски возможных решений. ПР

КОММЕНТАРИЙ



ИТАР-ТАСС

Леонид БЕРШАНСКИЙ,
заместитель руководителя
Федерального агентства
железнодорожного транспорта:

Сегодня существует правовая коллизия в государственно-частном партнерстве. Механизм ГЧП должен привлекать деньги частных инвесторов и вкладывать их в транспортную инфраструктуру. А мы не можем этого делать, потому что согласно бюджетному законодательству вкладывать государственные деньги в объекты смешанной собственности нельзя. И происходит следующее: при проектировании такой линии, когда закладываются технические решения, государственная экспертиза при проверке такого проекта говорит: «Господа, здесь федеральная собственность, а здесь собственность частных инвесторов». То есть проект рассматривается как две отдельные инфраструктуры, происходит «завоевание» технических решений. Проект начинает увеличиваться в стоимости. Это огромная проблема правового регулирования ГЧП. Сегодня развивать инфраструктуру только за государственные деньги очень сложно. К проектам должны подключаться частные инвесторы. Мы уже внесли этот вопрос на обсуждение в Минтранс. И готовы выслушать предложения от всех заинтересованных лиц, в том числе от частных инвесторов...

Все флаги в гости будут к нам

БОЛЬШОЕ ЕВРОПЕЙСКОЕ ВОДНОТРАНСПОРТНОЕ КОЛЬЦО ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ПЕРСПЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК. ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОЗВОЛИТ ОСУЩЕСТВИТЬ БЕСПЕРЕВАЛОЧНУЮ ДОСТАВКУ ГРУЗОВ ИЗ РОССИИ В ЕВРОПУ И ОБРАТНО

Из истории вопроса

К шестидесятым годам прошлого столетия в результате интенсивного гидротехнического строительства была сформирована главная водная артерия ЕГС европейской части России протяженностью 6,5 тыс. км, связывающая Белое море, Балтийское море, Волгу, Москву, Каспийское море и Азовское море с Черным морем. Похожая система создана в Европе по рекам Майн – Рейн – Дунай. С развитием процессов общеевропейской интеграции 19 января 1996 года в Женеве был подписан основополагающий документ – Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), которое было принято Россией в 2000 году постановлением Правительства Российской Федерации. Этим соглашением были определены основные водные пути Европы как перспективные маршруты развития водных перевозок, которые получили название «Сеть водных путей категории «Е». Водные пути данной категории включают в себя пять основных маршрутов (Е50, Е60, Е70, Е80, Е90), которые образуют так называемое Большое европейское воднотранспортное кольцо. Общая протяженность маршрутов кольца составляет более 10 тыс. км.

Что мешает судоходству по кольцу

Возможности Большого европейского воднотранспортного кольца пока не используются в полной мере по некоторым объективным причинам. Одна из основных – правовой режим судоходства на отдельных участках маршрута как в России, так и в прирейнских и придунайских государствах.

Плавание отдельного судна в России под флагом иностранного государства по внутренним водным путям допускается только на основании решения Правительства РФ. В Европе также до настоящего времени в отдельных государствах – членах ЕС судоходство по ряду водных систем, прежде всего по воднотранспортному соединению Майн – Рейн – Дунай, ограничено для захода российских судов. Например, Конвенция о судоходстве на Рейне, участниками которой являются Германия, Франция, Швейцария, Бельгия и Нидерланды, содержит целый ряд требований правового и административного характера, существенно затрудняющих (вплоть до закрытия) доступ на Рейн судам третьих стран.

Второй причиной неиспользования Большого европейского воднотран-



Александр ДАВИДЕНКО,
руководитель Федерального агентства
морского и речного транспорта
(Росморречфлот)

спортного кольца является различие габаритов инфраструктуры внутренних водных путей и размеров судов.

В России на ЕГС при внешнеторговых перевозках эксплуатируются суда типа «река – море» грузоподъемностью 5000 тонн, имеющие осадку до 3,6 м, ширину более 16 м. В европейских странах, ввиду ограниченных размеров судоходных шлюзов и надводных габаритов мостов, аналогичные участки рек в системе Большого воднотранспортного кольца на реках Рейн, Майн и Дунай имеют возможность пропускать суда и толкаемые составы с осадкой от 2,1 до 3,5 м.

В России минимальная ширина судоходного шлюза на участке Санкт-Петербург – Ростов-на-Дону/Астрахань составляет 17,8 м, а на канале Майн – Дунай и далее на реке Майн шлюзы имеют ширину всего 12 м. Лимитируют проход судов и низкие подмостовые габариты на Дунае и Рейне, которые составляют от 7 до 10 м. В России на магистральных водных путях минимальный подмостовой габарит составляет более 14 м. Это не позволяет российским судам типа «река – море» полноценно осуществлять судоходство по кольцу.

Расширить узкие места

На совещании под руководством Председателя Правительства РФ В.В. Путина, состоявшемся в Ростове-на-Дону 15 июля 2008 года, Минтрансу России совместно с Росморречфлотом и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти было поручено разработать комплекс мер по открытию внутренних водных путей для плавания судов под флагами иностранных государств на двусторонней основе. 30 апреля 2009 года Минтрансом России был утвержден план по его реализации, который включает в себя мероприятия по развитию инфраструктуры внутренних водных путей, совершенствованию системы управления и нормативно-правовому регулированию.

Одним из направлений развития инфраструктуры в рамках реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» является комплексная реконструкция гидротехнических сооружений. Другое важное направление – восстановление параметров Единой глубоководной системы: достижение глубин до 4 м и ликвидация узких мест. Одно из узких мест уже «расширо», построена вторая нитка Кочетовского гидроузла на реке Дон.

Мероприятия по строительству второй нитки Нижне-Свирского шлюза на Волго-Балте и Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге также предусмотрены в ФЦП.

Кроме этого, имеется проблема недостаточных глубин на Нижней Волге и Нижнем Дону. Для достижения гарантированной глубины 4 м на всем протяжении Единой глубоководной системы необходимы строительство низконапорного гидроузла с двумя судоходными шлюзами на Дону и масштабные дноуглубительные работы на Нижней Волге.

Росморречфлот уделяет также большое внимание улучшению технического состояния и уровня безопасности существующих гидроузлов. Поставлена цель: к 2015 году полностью реконструировать гидротехнические сооружения, находящиеся в опасном состоянии.

Для обеспечения доступа иностранных судов на российские участки коль-



SHUTTERSTOCK

ца Росморречфлот активно внедряет новые информационные технологии: это системы управления движением судов и информационного обеспечения (СУДС) с использованием спутниковой системы ГЛОНАСС, автоматизированные идентификационные системы (АИС), а также системы электронной картографии.

В 2010 году планируется завершить работы по внедрению АИС и создание баз данных электронных карт на всем протяжении Единой глубоководной системы европейской части России. Это позволит обеспечить безопасное и уверенное плавание иностранных судов по российским внутренним водным путям (ВВП) уже в ближайшем будущем.

Создание среды взаимовыгодного сотрудничества

Необходимо отметить, что в Европейское соглашение о важнейших ВВП международного значения вошли и речные порты международного значения. В их число попали 18 российских речных портов (Санкт-Петербург, Подпорожье, Череповец, Ярославль, Нижний Новгород, Казань, Ульяновск, Самара, Саратов, Волгоград, Астрахань, Москва (3 порта), Тверь, Пермь, Усть-Донецк).

Планом мероприятий по открытию водных путей России в дальнейшем предусматривается допуск иностранных судов в отечественные речные порты. Предполагается, что порты, включенные в соглашение, будут в первую очередь открыты для осуществления перевозок «иностраный порт – российский порт». Здесь необходима более тщательная индивидуальная проработка с каждым государством для создания среды взаимовыгодного сотрудничества. Предполагается заключение двусторонних и многосторонних межправительственных соглашений, которые будут определять порядок и условия таких международных перевозок грузов и пассажиров. Такой подход позволит защитить российский рынок от нежелательных действий судовладельцев по использованию «удобного» флага и недобросовестной конкуренции.

Уверен, что интеграция внутренних водных путей в рамках Большого европейского воднотранспортного кольца является не только необходимым, но и неизбежным процессом для всех государств – участников соглашения. Это позволит придать новый импульс развитию водного транспорта и обеспечить реализацию транзитного потенциала Российской Федерации. ПР

Великий Сибирский путь: реконструкция и развитие



Дмитрий ТУЛЕЕВ,
начальник ФГУ «Сибуправтодор»

ФЕДЕРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ «СИБИРЬ» (ФГУ «СИБУПРАВТОДОР») ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ РАЗРАБОТАЛО ЦЕЛУЮ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА ВЫПОЛНЯЕМЫХ РАБОТ ПО РЕМОНТУ И КАПИТАЛЬНОМУ РЕМОНТУ, В СВЯЗИ С ЧЕМ КАЧЕСТВО САМИХ ДОРОГ ЗАМЕТНО УЛУЧШИЛОСЬ

Все работы, выполняемые на подведомственной сети автодорог, финансируются из федерального бюджета, и от качества их выполнения напрямую зависит состояние автодорожной сети, комфорт и безопасность наших дорог.

Наступила зима – самый сложный для эксплуатационников период. Подготовка к нему проведена своевременно, подрядные предприятия в полном объеме заготовили противогололедные материалы, подготовили дорожно-эксплуатационную технику.

Были выполнены работы по приведению в нормативное состояние обстановки пути и полосы отвода. Установлены и окрашены сигнальные столбики, очищены и окрашены автопавильоны, установлены недостающие мусорные контейнеры. Завершена окраска стоек дорожных знаков и барьерного ограждения.

Полностью выполнены целевые программы по установке барьерного ограждения, нанесению разметки, заливке трещин в цементобетонных покрытиях, восстановлению деформационных швов.

Вторично нанесена разметка на участках автодорог с наибольшей интенсивностью движения, устраняется вновь появляющаяся ямочность. Кстати, вот уже несколько лет ямочность в зимний период устраняется с помощью литых и холод-

ных смесей. Достаточно высок эффект от применения такой перспективной технологии, как струйно-инъекционный метод.

Заливка трещин ведется с применением битумных мастик, обеспечивающих более долговечную герметизацию.

Выполнена годовая программа работ на всех объектах ремонта и капитального ремонта региона: полностью освоены бюджетные средства в размере 1 млрд 269 млн руб.

Надо сказать, что качество выполненных работ по ремонту и капитальному ремонту заметно улучшилось. Это обусловлено наличием целой системы контроля качества. Так, изначально при разработке проектной документации по строительству, капитальному ремонту и ремонту основные проектные решения, разработанные проектными организациями на вариантной основе с технико-экономическими показателями, анализируются и принимаются только после обсуждения на техническом совете управления.

И уже дальше выполнение строительно-монтажных работ на объектах проверяют не только представители отдела качества и кураторы нашего управления, но и группы технического надзора. Например, в этом году для выполнения технического контроля на объектах нами привлечено три организации.

Качество наших дорог напрямую зависит от безусловного выполнения технических решений, от применяемых современных материалов. Например, одним из приоритетов при новом строительстве и реконструкции автомобильных дорог является устройство цементобетонного покрытия, срок службы которого превышает в два раза срок службы асфальтобетонных покрытий. Цементобетонное покрытие наиболее отвечает современным требованиям по устойчивости к разрушениям при тенденции роста интенсивности движения на дорогах и, соответственно, по нагрузкам на дорожную одежду. Дороги с цементобетонными покрытиями требуют меньших затрат на содержание по сравнению с дорогами с асфальтобетонным покрытием.

При капитальном ремонте участков автодорог и мостовых сооружений применяется устройство дорожных покрытий из щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей – ЩМА. Такое покрытие характеризуется высокой прочностью, устойчивостью к пластическим деформациям, устойчивостью к старению и образованию колеиности.

Есть еще множество материалов, которые помогают нам обеспечить нормативное качество дорожного покрытия и конструкций.

В случаях некачественного выполнения работ нашими подрядчиками мы мо-

жем приостановить работы до устранения замечаний. В госконтрактах четко прописаны условия применения штрафных санкций к дорожным предприятиям.

Конечно, очень важно сохранить существующую сеть автодорог, что одновременно с решением задач по снижению аварийности является приоритетом нашей деятельности. Но региону жизненно необходимо и развитие дорожной отрасли. И здесь важнейшим федеральным объектом Западной Сибири является северный обход Новосибирска: в настоящее время мы продолжаем строительство второго этапа, который включает в себя пусковые комплексы № 10, 11, 12 общей протяженностью 26,5 км автодороги первой технической категории.

Ввод в эксплуатацию пускового комплекса № 10 обеспечивает проезд транзитного транспорта в обход как пересечения в одном уровне с железнодорожными путями, так и населенного пункта Мочище, где в настоящее время федеральная автодорога проходит по поселковой улице.

Согласно плану, до полного ввода объекта в эксплуатацию осталось не менее двух лет. Однако, как сказал Игорь Евгеньевич, у Министерства транспорта России есть намерение пересмотреть график финансирования с тем, чтобы ускорить работы и завершить северный обход уже через год. Очевидно, это свидетельство той значимости, которую имеет строящаяся дорога для развития региона: полный ввод северного обхода (общей протяженностью 76,5 км) в эксплуатацию позволит разгрузить выходы из Новосибирска, будет обеспечен беспрепятственный пропуск транзитного транспорта по международному транспортному коридору «Запад – Восток».

Что касается дальнейших перспектив, то Федеральным дорожным агентством подписано распоряжение об утверждении проектной документации на реконструкцию автомобильной дороги М53 «Байкал» на участке подъезда к городу Томску. Этот участок второй технической категории общей протяженностью 15,9 км разделен на три пусковых комплекса и в результате реконструкции приобретет параметры автодороги второй технической кате-



Федеральным дорожным агентством подписано распоряжение об утверждении проектной документации на реконструкцию автомобильной дороги М53 «Байкал» на участке подъезда к городу Томску

гории. Согласно предварительным планам, к строительно-монтажным работам мы должны приступить в 2012 году.

Видимо, нельзя не остановиться на таком направлении нашей работы, как согласование размещения объектов дорожного сервиса и конструкций наружной рекламы: и эта работа, и контроль за выполнением выданных технических условий организованы в соответствии с действующим законодательством – федеральными законами и постановлениями Правительства Российской Федерации.

В настоящее время в придорожной полосе 257 объектов, зачастую это небольшие кафе без удобных транспортных площадок для отдыха водителей и набора дополнительных услуг, которые требуются в соответствии с постановлением правительства (№ 860 от 29 октября 2009 года). На основании этого документа ФГУ «Сибуправтодор» ведет планомерную работу по обеспечению собственниками объектов придорожного сервиса выполнения технических условий по примыканию к дорогам и устройству объектов. Это касается как санитарных норм, так и норм дорожной и противопожарной безопасности.

В 2009–2010 годах совместно с представителями районных администраций, управлений ГИБДД региона, органов Ростехнадзора и прокуратур районов

мы провели проверки по инвентаризации объектов сервиса и рекламных конструкций, в результате выдано 165 предписаний об устранении нарушений законодательства, регулирующие порядок размещения объектов в придорожных полосах. К основным нарушениям, как правило, относятся отсутствие переходно-скоростных полос и площадок отстоя транспортных средств, а также отсутствие освещения либо недостаточное освещение переходно-скоростных полос – все это негативно сказывается на безопасности дорожного движения.

В тех случаях, когда владельцы объектов придорожной инфраструктуры не принимают мер по устранению отмеченных нарушений, ФГУ «Сибуправтодор» вынуждено прибегать к мерам претензионно-искового воздействия.

В результате собственники 138 объектов придорожного сервиса начали устранять выявленные недостатки: заключены договоры с проектными организациями о разработке проектов на примыкание к федеральным автомобильным дорогам. На 19 объектах на участках капитального ремонта собственники уже выполнили технические условия по устройству переходно-скоростных полос, установке линий освещения, дорожных знаков. ПР

Вопросы формирования национальной транспортной системы РФ



Александра АНДРЕЕВА,
юриисконсульт ООО «МОЛ-РУС»,
Группа МОЛ,

СМЕНИВ ЗА СУТКИ КАК МИНИМУМ ТРИ ВИДА ТРАНСПОРТА – АВТОМОБИЛЬНЫЙ (ТАКСИ), ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ («АЭРОЭКСПРЕСС»), ВОЗДУШНЫЙ (САМОЛЕТ), – Я БЫЛА ПОСТАВЛЕНА ДОБЛЕСТНЫМИ СОТРУДНИКАМИ АЭРОПОРТА ПЕРЕД ФАКТОМ, ЧТО ПОСЛЕДНИЙ ВСЕ-ТАКИ СТАНЕТ САМЫМ ДОЛГОЖДАННЫМ ДЛЯ МЕНЯ В ЭТОТ ДЕНЬ

Задержка внутреннего рейса на три часа – обычное дело. Некоторые из моих случайных попутчиков не стеснялись в выражениях, оправдывая свое состояние срывом неких определяющих для бизнеса договорен-

ностей, сроков, контрактов. Другие, заняв предлагаемые для ожидания места, достали персональные компьютеры и прочие средства мобильной связи. На тот момент была одна объединяющая нас сила – обстоятельства. При планировании поездки каждый, безусловно,

рассчитал необходимые временные затраты на поездку по маршруту метро – поезд – самолет – такси – самолет (другие варианты тоже возможны), а также на прохождение сопутствующих процедур регистрации, досмотра, таможенного оформления, при этом каждый

поставил себя в зависимость от личного «транспортного коридора». В современных динамичных условиях эти коридоры ежедневно просчитываются миллионами, сводя воедино звенья инфраструктурной системы по миру.

А в то же время степень развитости путей сообщения именно как единого целого, обеспечивающего бесперебойное и своевременное перемещение по ним, становится определяющим фактором развития не только отдельного бизнеса, но и государства в целом. В условиях глобализации политика развития транспортной инфраструктуры становится одним из важнейших условий реализации национальных интересов и вхождения в мировую экономику в качестве равноправного партнера. Развитие единой глобальной транспортной сети предполагает оценку транзитного потенциала каждой страны, в том числе возможности пропуска через ее территорию крупных товарно-материальных и сопутствующих информационных потоков, включая подвижной состав всех видов транспорта и их стационарные устройства, функционирующие на данном направлении. Иными словами, формирование глобальных транспортных коридоров предполагается посредством объединения существующих национальных транспортных систем.

Безусловным конкурентным преимуществом отдельного государства становится выгодное геополитическое расположение и наличие развитой инфраструктуры.

На первый взгляд Россия в полной мере отвечает указанным критериям. Транспортная сеть обеспечивает пути сообщения между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом при более чем благоприятном расположении между странами ЕС, Северо-Американского торгового соглашения и Восточной Азии.

Однако непредвзятый представитель мирового экономического сообщества захочет узнать, а что со всем этим роскошеством делается и где, собственно, прочитать инструкцию по применению. Должна же существовать возможность практического использования транзитного коридора, желательно эффективного использования. Должны же быть определены права, обязанности и ответственность участников транспортных отношений и, что не менее важно, гарантии, предоставляемые в пределах государства. Что у вас в законе написано?

А закона у нас нет.

Есть позиция государства. «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденная Приказом Минтранса РФ № 45 от 12 мая 2005 года, декларирует необходи-

мость последовательной гармонизации российского транспортного законодательства, стандартов и транспортной документации с действующими на международных рынках транспортных услуг, в частности их приведение в соответствие с нормами и правилами ВТО. «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года», утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года, также определяет в качестве приоритетной задачу совершенствования нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором.

Есть задача обеспечения международной интеграции России.

А регламентация смешанных перевозок по территории Российской Федерации остается зияющей дырой нормативного регулирования.

Глава вторая Гражданского кодекса РФ, принятая в 1995 году, содержит понятие прямого смешанного сообщения – взаимоотношений транспортных



SHUTTERSTOCK



PHC



SHUTTERSTOCK



18-22 апреля 2011г., Москва

Неделя российского бизнеса

организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение) (ст. 788 ГК РФ). Эта же статья предусматривает принятие закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках для определения порядка организации перевозок и заключения соглашений между организациями соответствующих видов транспорта.

С 1995 года такой закон все еще принимается.

В отсутствие специального законодательного акта применяются нормы различных нормативных актов о смешанных перевозках. Правила о смешанных перевозках содержатся в Кодексе внутреннего водного транспорта РФ, Уставе железнодорожного транспорта РФ, Правилах перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении 1956 года (в соответствии с Постановлением Президиума ВАС РФ от 08.10.1996 № 2951/96 Правила сохраняют свое нормативное действие).

Отраслевые нормативно-правовые акты, регулирующие участие автомобильного и авиатранспорта в мультимодальных перевозках, отсутствуют. Более того, принятый в 2007 году Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта положений о комбинированных перевозках не содержит – в отличие от ранее действовавшего Устава автомобильного транспорта РСФСР 1969 года.

В целом существующая нормативная база смешанных перевозок на территории Российской Федерации посвящена вопросам обеспечения взаимодействия железнодорожного и водного транспорта. В частности, регламентируются порядок передачи грузов, определение сроков доставки, осуществление расчетов, основания ответственности при осуществлении перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Указанные нормы требуют разработки целого механизма, обеспечивающего практику их применения. Помимо федерального закона «О смешанных перевозках», в качестве ключевых инструментов регулирования прямого комбинированного сообщения должны существовать

и действовать соглашения между организациями взаимодействующих видов транспорта и правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Кроме того, анализ российского законодательства позволяет сделать вывод о несбалансированности работы отдельных видов транспорта. Это косвенно подтверждает, например, отсутствие регламентации участия воздушного и автомобильного транспорта в смешанных перевозках. Сложность взаимодействия звеньев инфраструктуры России свидетельствует о недостаточной степени развитости самой системы, что ограничивает перспективы реализации

Анализ российского законодательства позволяет сделать вывод о несбалансированности работы отдельных видов транспорта

внешнеторгового потенциала России и вхождения в глобальную систему международных транспортных коридоров.

Самое любопытное, что уже неоднократно в средствах массовой информации представителями как бизнеса, так и государства озвучивались мероприятия, осуществление которых создало бы условия для повышения эффективности внешнеторговых перевозок России, в числе которых:

- формирование нормативно-правовой базы, регламентирующей взаимоотношения всех участников транспортного рынка в соответствии с потребностями существующей ситуации, в частности создающей эффективную схему смешанных перевозок грузов по территории Российской Федерации;
- обеспечение согласованного развития и сбалансированности взаимодействия всех видов транспорта;
- разработка эффективных форм взаимодействия участников транспортного рынка с компетентными государственными органами Российской Федерации и пограничных государств;
- разработка единой системы формирования тарифов на грузовые перевозки и осуществление мероприятий по обеспече-

нию сближения уровня тарифных ставок в различных видах сообщения, создание механизмов обеспечения ее проведения транспортными компаниями;

- поддержка правовых форм взаимодействия промышленности и государственных структур на каждом этапе развития транспортной инфраструктуры.

Особо хочется выделить значимость последнего предлагаемого мероприятия. Привлечение инвестиций на развитие транспортных коммуникаций и логистической инфраструктуры является необходимым условием формирования национального транзитного коридора. Возможность участия частного сектора

в формировании источников финансирования развития транспортной инфраструктуры наравне с государством обеспечивает структура инвестиционного фонда. В свою очередь, государство в лице компетентных органов, согласно программным документам развития транспортной системы России, по мере развития рынка транспортных услуг и при условии внесения соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации готово делегировать отдельные функции, выполняемые государственными органами, саморегулируемым организациям.

Все перечисленное выступает свидетельством того, что развитие конкурентоспособной инфраструктуры России в системе глобальных международных перевозок зависит напрямую от успеха взаимодействия государства и бизнеса в составе любого из перечисленных мероприятий. В то время как отсутствие согласия между этими участниками по ключевым условиям сотрудничества – взаимным правам, обязанностям, разграничению ответственности – определяет существующий вакуум нормативного регулирования рассматриваемой сферы деятельности. ПР



“ Мы с вниманием относимся к экспертным оценкам Российского союза промышленников и предпринимателей. Стремимся учитывать конструктивные предложения бизнеса при подготовке и принятии решений.”

Владимир Путин
Председатель правительства РФ

2010 год





Сергей ИВАНОВ,
Вице-премьер РФ

” На этом кормится огромное количество народа. Надо снести какую-то халупу, и тут же появляется куча справок, что ей 300 лет и там жили несколько поколений семьи собственника

(Во время своей лекции в Высшей школе менеджмента СПбГУ о причине высокой стоимости строительства дорог, 23 ноября, Санкт-Петербург)



Анатолий ЧАБУНИН,
Глава Федерального дорожного агентства (Росавтодор)

” Лишь 40% федеральных дорог соответствует нормативным требованиям, тогда как остальные 60% трасс общей протяженностью 30 тыс. км нуждаются в значительном улучшении

(На открытии выставки-форума «Дорога», 24 ноября, Москва)



Борис ГРЫЗЛОВ,
Председатель Государственной Думы ФС РФ, председатель Высшего совета партии «Единая Россия»

” Регионы получают 36 млрд руб. льготных кредитов на ремонт дорог (По итогам встречи с мэрами городов России, 25 ноября)



РИА «НОВОСТИ»

МОСКОВСКИЕ ПРОБКИ

Недолго мучиться осталось

После того как в рамках борьбы с московскими пробками убрали все палатки, включая продовольственные, новым московским властям приходится кормить жителей обещаниями. Так, по заявлению бывшего исполняющего обязанности главы столичного департамента транспорта и связи Василия Кичеджи, «москвичи-автолюбители смогут ощутить улучшение транспортной ситуации в столице уже в следующем году».



ИТАР - ТАСС

ДОСТИЖЕНИЯ ШЕРЕМЕТЬЕВА

Хоть в чем-то первые

Международный аэропорт Шереметьево стал лидером рейтинга Международной ассоциации аэропортов по динамике роста пассажиропотока среди крупнейших и крупных аэропортов Европы, обслужив 14 млн 698 тыс. пассажиров за январь – сентябрь, что на 32% больше по сравнению с показателем за аналогичный период 2009 года.

ФОТОФАКТ



ОНКСАЯ СУДОВЕРФЬ

Новый сухогруз

Понадобилось меньше года, чтобы построить новый сухогрузный теплоход серии большегрузных речных теплоходов проекта RSD 44 «Капитан Рузманкин», который был спущен на воду 23 ноября в Нижегородской области. Общие инвестиции в постройку еще 9 подобных судов составляют чуть более 4,7 млрд руб., а названия им также будут даны в честь волжских капитанов, отдавших жизнь в годы войны.

НАРУШЕНИЯ В ФОРМИРОВАНИИ ТАРИФОВ

Никаких дисконтов

Оказывается, в России существуют нарушения в формировании тарифа на авиабилеты. В частности, по словам главы ФАС Игоря Артемьева, несмотря на то что тариф на билет выбирается машиной, выявлена явная тенденция к увеличению тарифа по мере приближения даты перелета. «Причем за день-два до вылета цены на билеты не снижаются, и авиаперевозчик до конца не использует возможность полного заполнения воздушных судов», – уточнил он.

ОТКРЫТИЕ ЗАПАДНОГО УЧАСТКА КАД В ПИТЕРЕ

Почти закольцевали

Наконец-то завершилось строительство последнего сухопутного участка Кольцевой автомобильной дороги в Санкт-Петербурге. Полностью замкнуть кольцо планируется лишь в будущем году. После завершения строительства дорога окажется в полтора раза длиннее московской – почти 170 км. Изначально на ней не предполагается строить магазины и другие комплексы, а в дальнейшем на ней нельзя будет увеличить количество съездов. Это, безусловно, приведет к уменьшению пробок.



ИТАР - ТАСС



РИА «НОВОСТИ»

ФОТОФАКТ

Реконструкция Пулково

Развитие аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге позволит создать на его базе крупный пересадочный узел – хаб, что позволит Пулкову стать крупнейшим аэропортом в Балтийском регионе, пропускная способность которого в 2013 году составит 13 млн человек, а к 2025 году – до 22 млн человек в год. В торжественной церемонии, посвященной началу строительства нового аэровокзального комплекса, принял участие сам Премьер-министр РФ Владимир Путин.

ОТКРЫТИЕ ТРАССЫ

Мимо Иркутска с ветерком

Министр транспорта РФ Игорь Левитин принял участие в торжественном открытии участка автодороги М53 «Байкал» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск на обходе Иркутска, которое состоялось 13 ноября. И желтая «Лада-Калина» Премьер-министра тоже была там. Но без него, так как накануне он подарил ее одному из строителей трассы, иркутянину Олегу Трушину. Новая трасса в 20 км сократит путь и время следования для транзитного транспорта, а также приведет к уменьшению пробок, так как разгрузит улично-дорожную сеть городов Иркутск и Шелехов на 5–7 тыс. автомобилей в сутки.

Прорыв в высшую лигу наноиндустрии

НА ПРОШЕДШЕМ В НАЧАЛЕ НОЯБРЯ ТРЕТЬЕМ МЕЖДУНАРОДНОМ ФОРУМЕ ПО НАНОТЕХНОЛОГИЯМ (RUSNANOTECH-2010), ПО СУТИ, БЫЛ ПРЕДСТАВЛЕН ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН СОЗДАНИЯ НАНОТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ В РОССИИ. В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ДНЕЙ НА ПЛОЩАДКАХ ФОРУМА ОБСУЖДАЛИСЬ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИОННОГО СЕГМЕНТА ЭКОНОМИКИ РОССИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ НАНОИНДУСТРИИ. ПРОЗВУЧАЛИ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ, И ЦЕЛЕВЫЕ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ОРИЕНТИРЫ



И оптимизм, и грустные эмоции

Использование нанотехнологий в ТЭКе, машиностроении, строительстве и других отраслях промышленности, электронике и телекоммуникациях, медицине и фармацевтике – таковы были основные темы выступлений и экспозиций форума. Обсуждались и различные формы поддержки инновационного бизнеса, инновационный потенциал российских регионов, а также реализация образовательных программ в интересах предприятий высокотехнологичного сегмента экономики. Отдельный блок был посвящен вопросам технического регулирования и метрологии наноиндустрии, а также безопасности нанотехнологий для окружающей среды и здоровья человека. Специальная секция посвящена вопросам участия российских ученых, работающих за рубежом, в инновационных проектах, реализуемых в нашей стране.

Открывая пленарное заседание, Дмитрий Медведев заметил, что развитие многих нанотехнологических направлений основано на идеях российской научной школы, что создает «повод для определенного оптимизма и грустные эмоции добавляет, потому что зачастую эти открытия сделаны не у нас. Даже если эти открытия были сделаны у нас, их коммерциализация все-таки осуществлялась в других экономиках... Россия, тем не менее, сегодня открыта для интеграции в мировое нанотехнологическое сообщество».

Глава государства подчеркнул, что основное внимание должно быть уделено созданию национальной нанотехнологической сети: «Наша цель – организовать в России не только несколько крупных предприятий (это была бы не амбициозная цель), а именно полноценную нанотехнологическую отрасль. Здесь должны быть представлены все направления бизнеса: и частный бизнес, и государственный бизнес, вплоть до транснациональных компаний. Если мы эти планы выполним и до 2015 года доведем объем выпуска соответствующей продукции до приблизительно триллиона рублей, то доля России на мировом нанотехнологическом рынке вырастет до трех процентов. Это уже будет неплохо».

По оценкам экспертов, мировой рынок нанотехнологической продукции сегодня

выглядит следующим образом: большую долю – 40–45% – занимают США, вслед за ними идет Япония – 25–30%, далее Европа – 15–20%, и замыкает четверку Азия с 10%. Доля России на мировом рынке нанотехнологий не дотягивает и до 1%, так что определены внушительные цели.

Президент поставил еще одну задачу – создание так называемых наноцентров, вовлекающих в наноиндустрию малый и средний бизнес, и обещал, что государство будет устранять препятствия на пути развития бизнеса в этой сфере: «Те барьеры, которые существуют, в частности барьеры законодательные, мы будем стараться снимать».

Появились позитивные сигналы, что отечественная нанотехнологическая отрасль уходит по некоторым позициям из догоняющих в группу лидеров. Так, вице-премьер Сергей Иванов сообщил, что к 2015 году общий объем финансирования управляющих компаний «РОСНАНО» должен достигнуть 300 млрд руб. в год и что «Россия по итогам 2009 года смогла занять четвертое место в мире по объемам частных инвестиций в сфере нанотехнологий. Этот показатель составил 17 млрд руб.». При этом, согласно оценкам американской исследовательской компании Lux Research, частные инвестиции в эту сферу в США – \$3,3 млрд, Японии – \$2,6 млрд и Германии – \$0,8 млрд. Вице-премьер также отметил, что в России в настоящее время работают 138 предприятий, производящих нанотехнологическую продукцию: «Наноиндустрия – это мегаотрасль, и мы не видим ни одной отрасли, где нельзя применить нанотехнологии».

Попасть в высшую лигу

В своем основном докладе, названном «Российская наноиндустрия: археология будущего», глава «РОСНАНО» Анатолий Чубайс обозначил приоритеты корпорации в сфере нанотехнологий. По его словам, в мире происходит нанотехнологический бум. Если в начале века, в 2001 году, объемы производства оценивались в \$50,4 млрд, в прошедшем 2009 году – в \$250 млрд, то самые осторожные оценки говорят о том, что в 2015 году это минимум \$800 млрд, а «не менее серьезные специалисты» дают другую оценку – \$3 трлн. «Россия не сдаст позиций на этом



Члены Бюро Правления РСПП: генеральный директор государственной корпорации «РОСНАНО» Анатолий Чубайс и председатель правления ОАО «Газпром» Алексей Миллер во время подписания соглашения о сотрудничестве

рынке, растущем фантастическими темпами», – уверен глава госкорпорации.

Он напомнил, что «наностарт» России пришелся на 2007 год, когда вышла президентская инициатива развития наноиндустрии, а десятки стран уже успели к этому моменту «рвануть вперед». По итогам 2009 года Россия стала наступать на пятки стартовавшим раньше нее игрокам. «Если говорить о названной цели – 2015 год, – то я убежден, что наша задача состоит в том, чтобы мы попали в подлинную высшую лигу нанотехнологических лидеров. Это задача ключевая для нашей корпорации», – подчеркнул Анатолий Чубайс.

Глава «РОСНАНО» отметил, что всего госкорпорацией поддержано 94 проекта в 30 регионах России и что общая сумма инвестиций в российские нанотехнологические проекты, поддержанные корпорацией, составляет более \$10 млрд: «Объем инвестиций – \$4,1 млрд с нашей стороны, еще около \$6 млрд вкладывает частный бизнес».

Изменить жизнь

Анатолий Чубайс выделил несколько направлений, которые, по его мнению, должны «изменить жизнь каждого из нас и нас самих» в обозримом будущем.

«Первым примером сделанного дела, доведенного до результата», глава «РОСНАНО» считает светодиоды. Новый

способ производства света, который он назвал «сменой технологического уклада в отрасли», в 7 раз экономичнее ламп накаливания, а срок службы светодиодных ламп в 25 раз больше. Если мировой рынок светодиодов растет на 25% в год, то российский – на 66%. В конце ноября ЗАО «Оптоган» (основные инвесторы Группа «ОНЭКСИМ» и ГК «РОСНАНО») планирует начать серийное производство осветительной техники, в основе которой лежат разработки нобелевского лауреата Жореса Алферова. Объем продаж этой техники только проектных компаний «РОСНАНО» должен превысить в 2015 году \$500 млн.

Еще одно направление – «умные» магазины. Здесь подразумевается использование RFID-карточек (идентификационные карты, заменяющие паспорт, с возможностью совершения коммерческих сделок). «RFID-карточки позволяют управлять современными магазинами, мегацентрами в режиме онлайн, когда вы видите передвижение поступившего на склад товара на полки и, самое главное, при выходе из магазина «умному» покупателю не нужно рассчитываться, в том смысле, что кассира нет и RFID-карточки позволяют в автоматическом режиме списать с его счета объем его расходов», – обрисовал Анатолий Чубайс будущее ретейла.

О создании до конца 2012 года первого «фьючер-стора» – магазина буду-



18-22 апреля 2011г., Москва

Неделя российского бизнеса

Заместитель
Председателя
Правительства
РФ Сергей
Иванов и глава
государственной
корпорации
«Российская
корпорация
нанотехнологий»
(«РОСНАНО»)
Анатолий Чубайс
(слева направо)
на выставке в рамках
III Международного
форума
по нанотехнологиям
Rusnanotech 2010



РИА «НОВОСТИ»

управлять временем и интенсивностью действия препарата. На сегодняшний день начали работу 13 проектных компаний, которые к 2015 году создадут десятки новых лекарственных средств. «Я не говорю о научно-исследовательских разработках, я не говорю о фундаментальных и даже прикладных исследованиях. Я говорю о тех продуктах, которые можно будет получить, купить на рынке», – заявил Анатолий Чубайс.

Призыв к бизнес-сообществу

Пожалуй, единственная из названных сфер, где России пока нечем похвастаться, – это новые углеродные наноматериалы: нанотрубки, графен, фуллерен, признался Анатолий Чубайс и призвал молодых ученых и инженеров создать технологию их производства.

Госкорпорация «РОСНАНО» готова поддержать промышленную технологию производства углеродных наноматериалов, которые благодаря своим уникальным свойствам могут в перспективе заменить металл, цемент и другие базовые материалы: «Дайте нам промышленную технологию. Мы с удовольствием поддержим серьезную технологию, переводящую производство с лабораторного стола на промышленный уровень», – сказал Анатолий Чубайс, обращаясь к научному и бизнес-сообществу. По его словам, такая технология – это прорыв беспрецедентного масштаба.

Он также добавил, что обсудил возможные направления развития сотрудничества в этой области с Константином Новоселовым, ставшим нобелевским лауреатом за создание графена.

Анатолий Чубайс повторил высказанный им ранее тезис, что роль «РОСНАНО» – «построить мост между наукой, которая способна генерировать проекты, и бизнесом, у которого есть деньги». Представленные им направления развития нанотехнологической отрасли предполагают возведение таких мостов в ближайшей перспективе. 2015 год на так уж далек. Осталось немного времени, когда можно увидеть, что из запланированного реализовано и какое место займет Россия в нанотехнологическом сегменте мировой экономики. ПР

шего – корпорация договорилась с X5 Retail Group и корпорацией «Ситроникс». Обкатка этой технологии в 2012 году, по словам главы корпорации, «даст прорыв по всей стране». «Речь идет не о Москве или Петербурге, речь идет обо всей стране», – подчеркнул он масштаб нововведений. При этом объем производства RFID-карточек составит к 2015 году до \$1,3 млрд. А рынок считывающих устройств и «умных» полок в магазинах оценивается дополнительно в \$7,5 млрд.

«РОСНАНО» активно участвует в развитии еще одного направления. Через пять лет Россия, по мнению руководителя корпорации, может занять 10% мирового рынка в сфере некремниевой электроники, основанной на использовании пластиков. Пластиковая электроника примерно в 20 раз дешевле, чем кремниевая. «Мы пошли по пути формирования совместного проекта с компанией номер один в мире в этой сфере – Plastic Logic», – сказал Анатолий Чубайс. В рамках этого проекта планируется построить в Зеленограде крупнейший завод, который будет ориентирован на производство пластиковых компьютеров нового поколения. Объем продаж в этом сегменте предполагается до \$2,6 млрд.

Корпорация активно поддерживает и солнечную энергетику. В ходе работы нанофорума состоялось подписание соглашения между ООО «Хевел» и Ставро-

польским краем, предусматривающего совместную реализацию инвестиционного проекта строительства в Кисловодске первой в России солнечной электростанции мощностью 12,3 МВт. Для этих целей в настоящее время «Хевел» строит в Новочебоксарске первое предприятие полного цикла по производству солнечных модулей при финансовой поддержке «РОСНАНО» и ГК «Ренова». Анатолий Чубайс отметил: «Мы рассчитываем на то, что уже к 2015 году будем в состоянии довести объем продаж в этом сегменте в России до \$1 млрд, причем снижение стоимости выработки электроэнергии окажется примерно двукратным».

Нанопокртия и тонкие пленки – еще одно весьма перспективное направление развития индустрии. Их использование в машиностроении позволяет увеличить скорость обработки в 2 раза, а износостойкость инструмента – в 2,5 раза. Срок службы строительных конструкций благодаря им возрастает до 100 лет, они дают увеличение срока службы погружных насосов в нефтедобыче в 3–5 раз, срок хранения продуктов в пищевой промышленности – в 2 и более раз.

Медицина и фармацевтика также в списке «РОСНАНО». Направленная доставка лекарств и маркеров – это «прорыв в области медицины», позволяющий осуществлять доставку лекарства в больную клетку, не вредя всему организму, а также

“ Приоритетные технологии или инновационные центры ускоряют процесс восприятия инноваций экономикой, но они должны стать полигонами для отработки общих системных решений. Будет масштабный спрос на инновации – будет и конкурентоспособная экономика, и инновационная Россия.”

Александр Шохин
Президент РСПП

2010 год



Научно-технологические платформы

В НОЯБРЕ 2010 ГОДА РОССИЙСКИМ СОЮЗОМ ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ БЫЛ ПРОВЕДЕН ЭКСПРЕСС-ОПРОС ПО ПЕРСПЕКТИВАМ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПЛАТФОРМ В РОССИИ. В ОПРОСЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ОАО «ИТЕРА», ОАО «МЕЧЕЛ», ОАО «ХК «МЕТАЛЛОИНВЕСТ», ОАО «ПИВОВАРЕННАЯ КОМПАНИЯ «БАЛТИКА», ОАО «КОМПАНИЯ «СУХОЙ», ОАО «РУСГИДРО», ОАО «СУЭК», ОАО «РОССИЙСКИЕ КОММУНАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ», ОАО «ТАТНЕФТЬ», ОАО «ВИММ-БИЛЛЬ-ДАНН», ОАО «АЛКОА МЕТАЛЛУРГ РУС», РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ «СТАНКОИНСТРУМЕНТ» И РЯД ДРУГИХ

Как показал опрос, практически все опрошенные в той или иной степени знакомы с такой формой государственно-частного партнерства, как создание научно-технологических платформ (НТП), при этом отдельные компании уже участвуют в подобных программах.

Практически все участники опроса выразили уверенность в возможности успешного внедрения системы НТП в России и готовы принять участие в аналогичных проектах.

Основными препятствиями для развития системы научно-технологических платформ бизнес считает недостаток финансовых средств, в том числе огра-

ниченные возможности предприятий наукоемкой промышленности (более половины опрошенных), отсутствие реальной, а не декларируемой заинтересованности государства в реализации подобных проектов, проблему коррупции, а также дефицит кадровых и научных ресурсов.

Тем не менее предприятия готовы частично финансировать НТП, в которых будут лично заинтересованы. В среднем уровень финансового участия бизнеса определен в размере 30–50%, хотя ряд компаний готов взять на себя до 60% расходов.

Такие проблемы, как невозможность согласования научных приоритетов бизнеса и государственных структур, отсутствие заинтересованности и финансов у региональных и местных администраций для поддержки подобных проектов, невозможность организации контроля и мониторинга работы кооперации, отсутствие необходимого опыта у компаний и законодательства, реже упоминаются в качестве ограничений для развития системы НТП.

В вопросе передачи части полномочий по ведению проектов НТП на уровень федеральных округов у бизнес-сообщества нет единого мнения, хотя наблюдается перевес в пользу передачи полномочий в округа.

В вопросе о распределении полномочий по оперативному контролю большую поддержку получили варианты:

1. приоритета бизнес-участников при принятии решений;
2. равного распределения полномочий контроля между научными организациями, государством и бизнесом.

В среднем участники опроса считают оптимальным сроком для такого рода проектов 5–7 лет, лишь 3 компании выбрали срок реализации менее 3 лет.

Практически все респонденты считают возможным участие иностранных институциональных агентов в реализа-

ции программ НТП в России. Высокая заинтересованность в привлечении иностранных партнеров подтверждается результатами других опросов по проблемам реализации инновационной политики в России, проводившихся РСПП в 2010 году (опрос РСПП, май 2010 года – менее 15% предприятий ожидает инноваций от отечественных научных организаций, а от транснациональных компаний – чаще, чем от всех отечественных источников инноваций, вместе взятых).

Что касается наиболее интересных для бизнеса направлений формирования НТП, то в соответствии с результатами опроса к ним относятся:

1. технологии создания энергосберегающих систем транспортировки, распределения и потребления тепла и электроэнергии (около 80% ответивших);
2. технологии переработки и утилизации техногенных образований и отходов (более 60% ответивших);
3. нанотехнологии и наноматериалы (более 50%);
4. технологии создания и обработки новых материалов (более 50%);

5. технологии экологически безопасной разработки месторождений и добычи полезных ископаемых (более 50%);
6. технологии производства топлива и энергии из органического сырья (около 30%);
7. технологии распределенных вычислений и систем (более 20%);
8. технологии создания электронной компонентной базы (более 20%);
9. технологии создания энергоэффективных двигателей и движителей для транспортных систем (более 20%).

Направления, интересующие менее 20% компаний:

10. биоинформационные технологии;
11. биокаталитические, биосинтетические и биосенсорные технологии;
12. биомедицинские и ветеринарные технологии жизнеобеспечения и защиты человека и животных;
13. технологии биоинженерии;
14. технологии водородной энергетики;
15. технологии мехатроники и создания микросистемной техники;
16. технологии обработки, хранения, передачи и защиты информации;

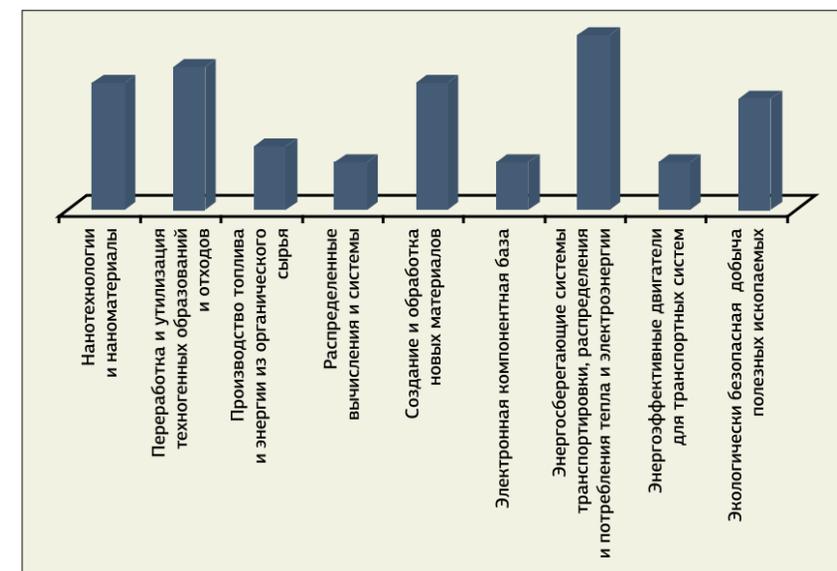
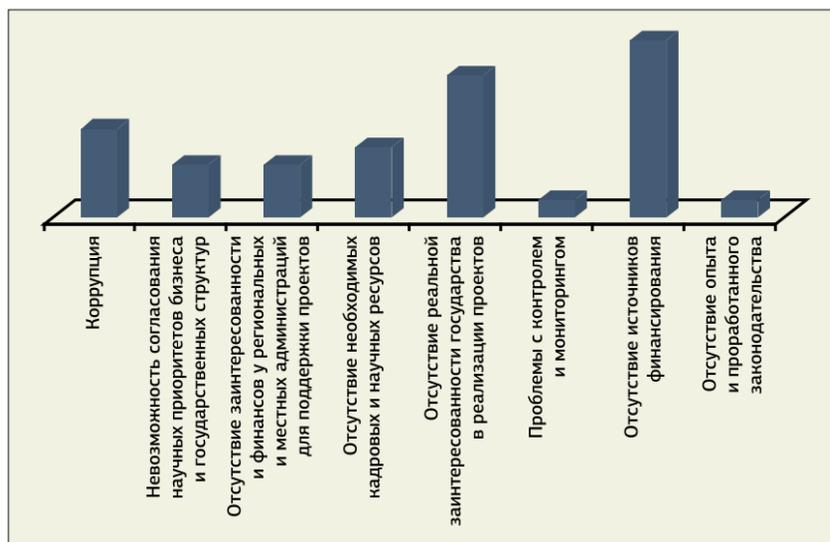
17. технологии создания биосовместимых материалов;
18. технологии создания интеллектуальных систем навигации и управления;
19. технологии создания новых видов транспортных систем и управления ими;
20. технологии создания мембран и каталитических систем;
21. технологии экологически безопасного ресурсосберегающего производства и переработки сельскохозяйственного сырья и продуктов питания;
22. станкостроение.

Наиболее значимыми для формирования в России эффективной экономики респонденты считают:

- технологии создания и обработки новых материалов;
- технологии переработки и утилизации техногенных образований и отходов;
- технологии создания энергосберегающих систем транспортировки, распределения и потребления тепла и электроэнергии.

Довольно высоко оценили компании экономическую эффективность технологически безопасной разработки месторождений и добычи полезных ископаемых, возобновляемой энергетики, в том числе технологий производства топлива и энергии из органического сырья, а также нанотехнологий и наноматериалов.

Дополнительно компаниями назывались такие направления, как композиционные материалы; медицина, медицинское приборостроение фармацевтика и технологии биоинженерии; энергосбережение и энергетика в целом (включая технологии водородной энергетики); современные транспортные технологии (включая создание интеллектуальных систем навигации и управления и энергоэффективных двигателей и движителей для транспортных систем); химические технологии; строительство; технологии создания мембран и ката-



литических систем; технологии создания электронной компонентной базы и микроэлектроника, суперкомпьютерные технологии, компонентные базы (электронная, гидравлика, литейная и т.д.); отраслевые машиностроительные технологии (авто-, авиа-, энерго-, судо-, сельхоз- и т.д.); технологии, связанные с оборонной промышленностью; технологии оптимальной разработки нефтегазовых месторождений.

Немного другой была последовательность бизнес-приоритетов при ответе на вопрос о важности направлений создания НТП для повышения конкурентоспособности компаний.

На первое место вышли технологии создания энергосберегающих систем транспортировки, распределения и потребления тепла и электроэнергии, на второе – технологии создания и обработки новых материалов, на третье-четвертое – технологии переработки и утилизации техногенных образований и отходов (включая утилизацию отходов угольных и энергетических предприятий – золы, шлаков и т.д.) и технологии экологически безопасной разработки месторождений и добычи полезных ископаемых.

Также компании упоминали о важности для повышения конкурентоспособности технологических платформ

по таким направлениям, как композиционные материалы; нанотехнологии и наноматериалы; новые технологии повышения нефтеизвлечения; возобновляемая энергетика, включая технологии производства топлива и энергии из органического сырья, технологии экологически чистой выработки энергии из угля; технологии глубокой переработки железорудного сырья и угля (coals-to-chemicals, -to-liquids); компонентные базы (электронная, гидравлика, литейная и т.д.); станкостроение, отраслевые машиностроительные технологии (авиа-, энерго-, судо-, сельхоз- и т.д.), безопасность и надежность авиационной техники; технологии экологически безопасного ресурсосберегающего производства и переработки сельскохозяйственного сырья и продуктов питания; создание суперкомпьютеров, электронной компонентной базы, микроэлектроника; технологии создания мембран и каталитических систем; технологии биоинженерии, включая создание биосовместимых материалов.

Наконец, среди наиболее значимых тематик НИОКР, которые бизнес готов развивать в партнерстве с государством, в том числе исходя из интересов своей компании, были перечислены: – технологии создания и обработки новых материалов, включая композицион-

ные и наномодифицированные (в том числе создание высокопрочных экономнолегированных трубных сталей, создание конструкционных высокопрочных экономнолегированных ниобием и ванадием повышенной коррозионной устойчивости хладостойких хорошосвариваемых сталей);

– НИОКР, направленные на разработку трудноизвлекаемых запасов углеводородного сырья;

– технологии переработки и утилизации техногенных образований и отходов;

– опытно-промышленная установка получения ферроникеля в электроплавильной печи постоянного тока, опытно-промышленная установка получения никеля и кобальта методом подземного выщелачивания;

– проекты газо- и нефтепроводов в сварочных арктических конструкциях, создание производства бесшовных и электросварных труб на основе новых металлов;

– технологии углехимии;

– ресурсосберегающие и инновационные технологии в водоснабжении и водоотведении, тепло- и электро-снабжении, включая возобновляемую электроэнергетику и получение дизельного топлива путем газификации промежуточных продуктов обогащения углей, создание энергосберегающих систем транспортировки, распределения и потребления тепла и электроэнергии и энергоэффективных двигателей и движителей для транспортных систем;

– суперкомпьютерные технологии;

– создание технологических центров на базе открытий или изобретений в технологии производства продукта с новым качеством, имеющего конкретных заказчиков или спрос на рынке;

– проектирование и отработка сложных оптико-электронных приборов и систем.

Основной вывод, который можно сделать по итогам исследования, – компаниям интересны и узкоспециализированные НИОКР, и межотраслевые НТП. А это означает, что инновационная активность компаний-лидеров действительно существенно выше, чем усредненные оценки статистики. ПР

Металлопродукция: спрос будет расти

В ЦЕЛОМ 2010 ГОД МОЖНО НАЗВАТЬ УДАЧНЫМ ДЛЯ МЕТАЛЛУРГОВ. КРУПНЕЙШИЕ МИРОВЫЕ АНАЛИТИЧЕСКИЕ АГЕНТСТВА ПОДТВЕРЖДАЮТ ТО, О ЧЕМ ДАВНО ГОВОРИЛИ ОТРАСЛЕВЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ: ПОТРЕБЛЕНИЕ СТАЛИ РАСТЕТ



Эдуард ПОТАПОВ,
генеральный директор
Управляющей компании
«Металлоинвест»

По мнению экспертов, прирост потребления металлопродукции в этом году составит около 19% по сравнению с прошлым годом.

Основные потребители конечной продукции – строительные компании, автомобильные и машиностроительные концерны – постепенно увеличивают объемы, а вслед за ними наращивают производство и металлурги. Цены на сырье и металлопродукцию также постепенно увеличиваются.

Восстановление металлургической отрасли в мире идет неравномерно – где-то быстрее, где-то медленнее. Особенно быстро развивается Азия, и в частности Китай, который сейчас является основным потребителем руды и металлопроката. Правительство КНР заявило, что собирается построить в ближайшую пятилетку 30 тыс. км дорог. Индия начинает существенно вкладываться в свою инфраструктуру, в том числе в строительство сталелитейных заводов.

В России загрузка мощностей у многих металлургических предприятий достигла 100% еще в конце прошлого года. Сегодня ситуация на рынке в целом характеризуется постепенным увеличением объемов производства, расширением номенклатуры продукции, заключением новых контрактов. Если в 2009 году продукция в основном направлялась на экспорт, в частности в

страны Азиатско-Тихоокеанского региона, то сегодня среди покупателей металлопродукции мы видим отечественных машиностроителей, нефтегазовый сектор, российские строительные компании, также металл закупается для различных инфраструктурных проектов, строительство которых продолжалось на территории России. Согласно данным Росстата, индекс производства по виду «металлургическое производство и производство готовых металлических изделий» составил в январе – сентябре 114,6% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. Если говорить о физическом объеме производства, то за этот период отрасль произвела продукции на 15,6% больше, чем за те же месяцы предыдущего года.

Яркий пример преодоления кризисных явлений показала компания «Металлоинвест».

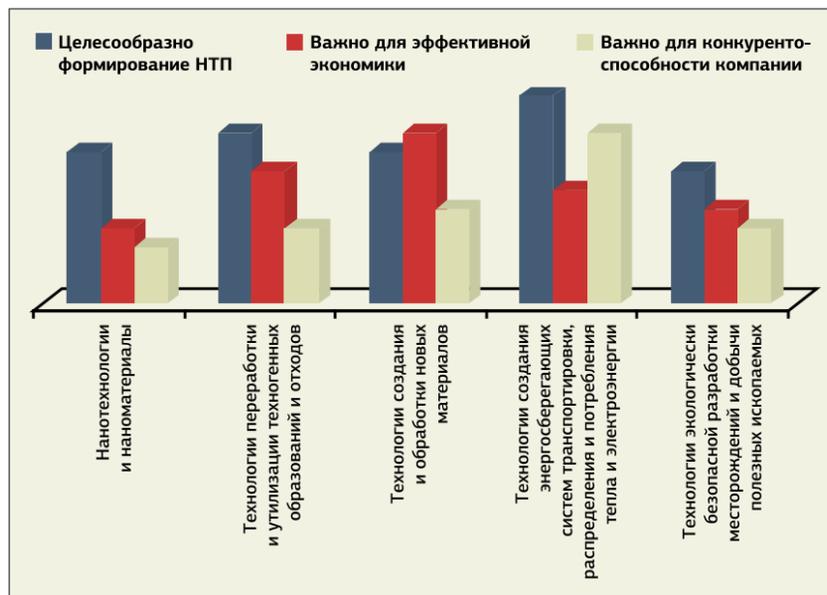
За первые шесть месяцев 2010 года компания заработала 99,9 млрд руб., что на 43% больше, нежели в первом полугодии 2009 года. При этом чистая прибыль составила 15,6 млрд руб. – на 47% больше, чем в первом полугодии 2009 года. Основной показатель доходности компании – рентабельность по EBITDA – составил 37%, а это, пожалуй, лучший результат в секторе.

В самый острый период кризиса менеджмент компании сосредоточил свои усилия на двух основных задачах – сокращении себестоимости продукции и усилении сбытовой активности.

В компании была проведена серьезная работа по сокращению издержек. Все расходы тщательно контролировались, экономия коснулась и производственных, и управленческих расходов. Была проведена оптими-

В России загрузка мощностей у многих металлургических предприятий достигла 100% еще в конце прошлого года.

Сегодня ситуация на рынке в целом характеризуется постепенным увеличением объемов производства, расширением номенклатуры продукции, заключением новых контрактов





HAMRIYAH STEEL



HAMRIYAH STEEL

В посткризисный период «Металлоинвест» завершил важный инвестиционный проект – запустил завод Hamriyah Steel в Объединенных Арабских Эмиратах во втором квартале 2010 года

зация производственных процессов, внедрены ресурсосберегающие технологии.

Для обеспечения сбыта продукции «Металлоинвест» увеличил объемы экспорта, начал освоение новых рынков.

В результате этой работы уже в первом полугодии 2010 года предприятия горнорудного дивизиона компании произвели 17,1 млн тонн железорудного концентрата, что почти в 2,5 раза больше, чем в тот же период 2009 года. Производство окатышей достигло 8,9 млн тонн, увеличившись более чем на треть по сравнению с первым полугодием 2009 года. Объем выпуска стали остался практически неизменным по сравнению с первой половиной 2008 года и составил 3,1 млн тонн.

В 2010 году менеджмент «Металлоинвеста» работал над реализацией двух основных целей – восстановлением объемов производства до докризисного уровня и созданием прочной основы для дальнейшего развития. К настоящему моменту обе задачи практически решены.

Для дальнейшего наращивания темпов производства и обеспечения 100-процентной загрузки мощностей идет закупка новой горной техники для ГОКов «Металлоинвеста», а также модернизируются производственные мощности металлургических предприятий. Рассматриваются возможности расширения инвестиционной деятельности, чтобы обеспечить развитие предприятий холдинга и рост производства продукции с высокой добавленной стоимостью.

«Металлоинвесту» удалось существенно оптимизировать свой долговой портфель. На 1 ноября 2010 года чистый долг компании уменьшился на 29% по сравнению с уровнем 1 января 2010 года и достиг 130,67 млрд руб. Средневзвешенная процентная ставка снизилась на 1,2% по сравнению с уровнем начала 2009 года и достигла 6,6%.

12 октября 2010 года «Металлоинвест» одним из первых в России вместе с Банком ВТБ вернул государственные гарантии Министерству финансов в связи с погашением более 99% кредитной линии этого банка с максимальным лимитом 61 млрд руб.

Стабильное финансовое положение холдинга было подтверждено рейтинговым агентством Moody's Investors Service, которое в августе 2010 года присвоило ОАО «ХК «Металлоинвест» корпоративный рейтинг и рейтинг вероятности дефолта «Ва3», а также рейтинг «Аа3.ru» по национальной шкале со стабильным прогнозом.

Даже в самых сложных экономических условиях «Металлоинвест» выполнял и продолжает выполнять свои социальные обязательства. В кризисные месяцы увольнений и сокращений персонала на предприятиях холдинга не проводилось, все базовые социальные гарантии сохранены в полном объеме, включая поддержку материнства, пенсионеров, ветеранов, программы детского отдыха. Средний уровень заработной платы на предприятиях после повышения, состоявшегося летом 2010 года, увеличился на 12% по сравнению с докризисным 2008 годом.

В посткризисный период «Металлоинвест» завершил два важных инвестиционных проекта – запустил завод Hamriyah Steel в Объединенных Арабских Эмиратах во втором квартале 2010 года и завершил подготовку к запуску цеха отделки проката стана-350 Оскольского электрометаллургического комбината, который позволит производить 300 тыс. тонн высококачественной металлопродукции в год. Продукция цеха не имеет аналогов в России и СНГ, что позволит ОЭМК стать эксклюзивным поставщиком ряда марок стали в СНГ и на равных

конкурировать с мировыми лидерами на европейских рынках.

Относительно перспектив отмечу, что по итогам 2010 года мы ожидаем прироста валового производства железорудного концентрата на уровне 20% по сравнению с 2009 годом, тогда как выпуск окатышей увеличится на 14%.

В ближайшие пять лет планируется двукратное увеличение объемов производства ГБЖ. Также в планах – увеличение мощностей по производству окатышей на Михайловском ГОКе.

Отечественная горнорудная промышленность на сегодняшний день не только удовлетворяет внутреннюю потребность в сырье для металлургии. Значительные объемы концентрата, окатышей, угля направляются на экспорт, но при этом производители сталкиваются с дефицитом транспортных мощностей. Во многом причина этой проблемы связана с историческими особенностями России, которая традиционно экспортировала много нефти, а руда и уголь потреблялись в стране. Имеющиеся технологии и мощности позволяют нам эффективно торговать с различными странами, но, поскольку отечественные порты и железные дороги с трудом пропускают десятки тысяч тонн экспортной продукции, развитие российского горнорудного комплекса тормозится.

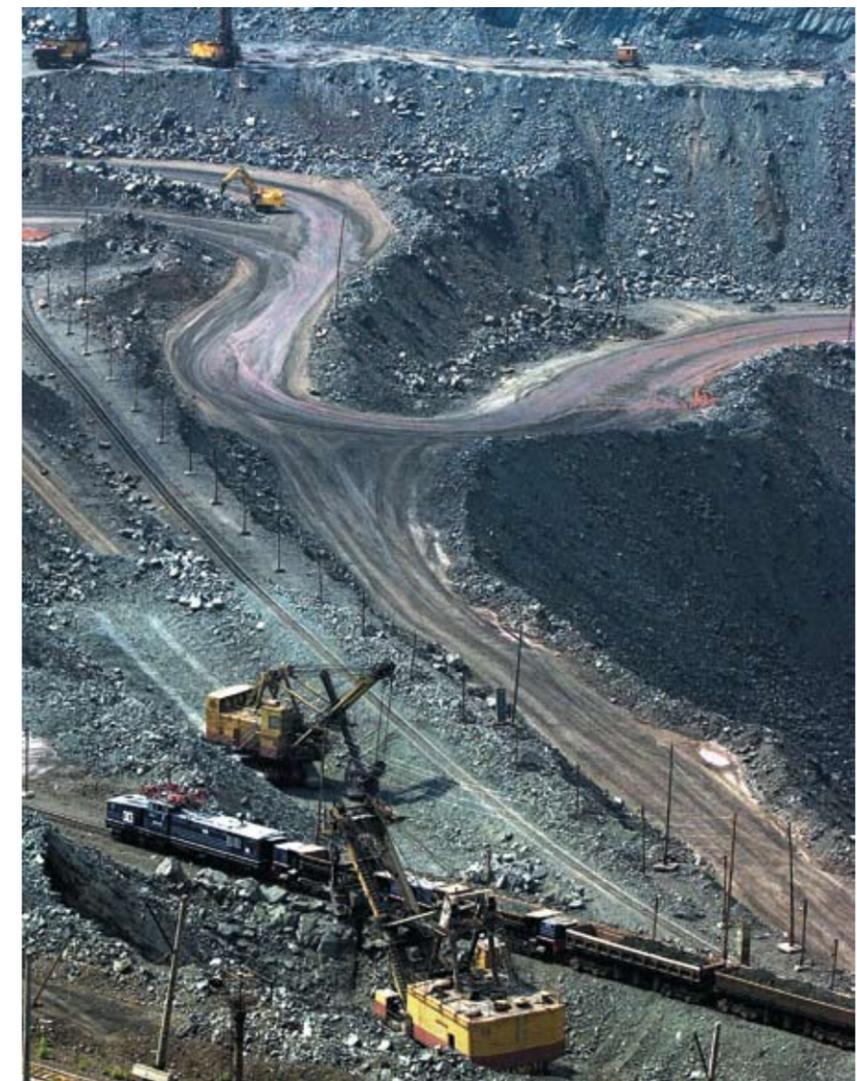
Компании вынуждены сами решать данную проблему. Такие примеры уже есть. В частности, «Мечел» купил и модернизирует два морских и один речной порт. В Хабаровском крае мощности для перевалки угля строят СУЭК и «Мечел». «Металлоинвест» рассматривает возможность строительства собственных портовых мощностей.

Помимо решения транспортной проблемы, на повестке дня у металлургов стоит еще ряд задач, которые должны решаться совместно всеми участниками рынка при активном участии государства. Среди таких вопросов – стимулирование потребления металлопродукции на внутреннем рынке, создание условий для модернизации и инноваций, поддержка экспортеров на внешних рынках. В настоящее время Министерство промышленности и торговли в тесном сотрудничестве

со специалистами «Русала», «Базэла», НЛМК, «Северстали», ММК, ТМК, ОМК, группы ЧТПЗ, «Металлоинвеста», и других крупнейших компаний страны завершает работу по созданию плана развития металлургического комплекса страны на 2011–2013 годы. Меры, предлагаемые в документе, направлены на поддержку дальнейшей модернизации, внедрения современных технологий и увеличения выпуска высокотехнологичной продукции, в частности сталей с покрытиями, сталей строительного на-

значения, холоднокатаных марок стали для автопрома.

Уверен, что, если нынешние тенденции в экономике сохранятся, российская металлургическая отрасль продолжит успешное развитие. Строительный и автомобильный рынки показывают все более явные признаки оживления, кроме того, у государства и компаний не ослабевает интерес к серьезным инфраструктурным проектам. Это означает, что спрос на металлопродукцию обязательно будет расти. ПР



ИТАР - ТАСС

В планах металлургического холдинга «Металлоинвест» увеличение мощностей по производству окатышей на Михайловском ГОКе

Георгий ДЗАГУРОВ: «Наша работа оплачивается по результату»

ЭТОТ ЧЕЛОВЕК ЯВЛЯЕТСЯ ЯРКИМ ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ. РЕЗУЛЬТАТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ, УЧРЕДИТЕЛЕМ КОТОРОЙ ОН ЯВЛЯЕТСЯ, НАПРЯМУЮ ЗАВИСИТ ОТ ЕГО ЛИЧНОЙ АКТИВНОСТИ. ХОТЬ ГЕОРГИЙ И ГОВОРИТ, ЧТО ЗАНИМАЕТСЯ ТОЛЬКО ТЕМ, ЧТО ЕМУ ИНТЕРЕСНО, ОН В КУРСЕ ЛЮБОГО ШАГА КАЖДОГО ИЗ 350 ЕГО СОТРУДНИКОВ. ВО МНОГОМ ЭТО СВЯЗАНО С ТЕМ, ЧТО ЕГО ОФИС НАХОДИТСЯ В СОСЕДНЕМ ЗДАНИИ С ЕГО КВАРТИРОЙ, КОТОРАЯ, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, ТОЖЕ ПРЕВРАТИЛАСЬ В ОФИС. ПРАВДА, НА ПОСЕТИТЕЛЕЙ НАДЕВАЮТ ТАПОЧКИ. НО ПОСЕТИТЕЛИ НЕ СМУЩАЮТСЯ, ВЕДЬ ГЕОРГИЙ ТОЖЕ В ТАПОЧКАХ, ПРИ ЭТОМ РАЗГОВОР НЕ СТАНОВИТСЯ МЕНЕЕ ДЕЛОВЫМ

Евгения Шохина: Георгий, судя по тому, что на Рублевке плакатов с рекламой Penny Lane стало больше, дела пошли в гору?

Георгий Дзагуров: Мы тратим сейчас в 10 раз больше денег на рекламу, чем до сентября 2010 года. А по результатам стремительно приближаемся к докризисным величинам. Мы сами поражены тем, как по нарастающей наблюдаем рост. Кризис отделяет зерна от плевел, и кучу людей мы теперь не видим вокруг...

Е. Ш.: Партнеров или клиентов?

Г. Д.: Партнеров, конкурентов. Было до кризиса много лиц, принимающих решения, но не принимающих участия в переговорах, потому что были «великими и занятыми». Сейчас все готовы разговаривать. Лица, принимающие решения, всегда на связи! Рынок консолидировался. Все достойные компании объединились, подружились что ли, количество мелких сократилось.

В 2008 году компания крайне медленно реагировала на кризис, я был просто в шоке и депрессии, но мы никого не сократили. Как было триста, так триста нас и есть. Мы сохранили команду, сохранили устойчивость.

При этом наш коллектив оказался очень жизнеспособным в трудный момент. Не белые воротнички, а именно трудяги, непреодолимая переговорная сила. Например, коммерческой недвижимости у нас занимается очень спортивная команда, там работают минимум мастера спорта. Причем не борцы-боксеры, а гребля, волейбол. То есть командные виды спорта. В том числе и поэтому им удалось выдержать эту ситуацию.

Е. Ш.: Пришлось сокращать зарплату?

Г. Д.: У нас самые важные люди мотивированы на сделки, то есть их компенсации целиком и полностью зависят от результата. Понятно, что их доходы упали значительно. Перед кризисом рос рубль, и некоторые потребовали привязать свою

зарплату к курсу рубля. В ситуации, когда курс дошел до 35, они и пострадали. Если бы мы, руководство компании, не были под прессом жуткой ситуации – всех оставленных задатков, всех начатых и замороженных проектов, – мы бы, наверное, как-то по-другому реагировали. Да и на конец 2008 года нами были запланированы очень серьезные заимствования. Все, что планировали, мы остановили. Сокращение зарплат или персонала вообще на фоне полученного удара не играло существенной роли. Мы практически никого не уволили. Шестерых в декрет отправили – и всего делов. В мае 2009 года мы рассчитались с последними оставшимися долгами. Более того, перед такими рейдерами, как Альфа-Банк, у нас и не было долгов. Вот недавно мой товарищ Андрей

” Мы очень сдружились за время кризиса со всеми своими достойными конкурентами.

Я имею в виду LaSalle, Colliers, Blackwood, Intermark и прочие компании. Мы стали ближе, чаще встречаемся, друг другу помогаем “

Ковалев («ЭКООФИС») отмечал такой праздник – окончание финансового кризиса. Это не значит, что он больше никому не должен. Просто он больше не должен именно Альфа-Банку.

Да, мы, может быть, пострадали, каких-то денег не заработали, но удержались на плаву. В этом смысле нам очень помогли крупные проекты. Мы переселили ММВБ, «Аэрофлот», продали офис «ТрансНефти». Даже в трудном 2009 году у нас шли очень большие сделки.

Е. Ш.: А сами уже 10 лет сидите на Знаменке, что за любовь?

Г. Д.: У нас любовь к Кремлю. Знаменка – самая удобная улица в Москве с точки зрения развязок. Здесь три станции метро для тех, кто не может ждать в пробке. У нас легкий выезд на Новый Арбат, Ленинский проспект, набережные...

Е. Ш.: Во всех проектах ты лично принимаешь участие?

Г. Д.: Нет, я стараюсь принимать участие в том, что мне интересно. У нас сейчас хорошие перспективы в Сочи. На Красной Поляне два проекта: «Горки Город» и «Роза Хутор». Это огромное поле для работы. Я вижу, что наша компания подготовлена к этой ситуации. Мы были на закладках всех камней, на всех Олимпиадах, начиная с Турина, в Сочи по семь – десять раз в году бываю лично я.

Е. Ш.: Как вы туда зашли?

Г. Д.: Мы туда зашли исключительно как коммерсанты. Мы не связаны ни с одной стройкой и не обслуживаем там сегодня ни одного государственного объекта. Что временно, и, думаю, будем востребованы. Мы очень выгодно купали по 2 тысячи то, что через год стало стоить 7. Но главные успехи в Сочи у нас еще впереди. Сейчас мы спокойно выстраиваем инструментарий для работы, который позволит эффективно продавать.

Е. Ш.: Какие еще регионы интересны для работы?

Г. Д.: Мы открыли офис в Питере. Сейчас открываемся в Тверской губернии, в Завидово. Дело в том, что Тверь – это ближайшая большая вода к Москве, если не считать Пироговского водохранилища, где у нас столпотворение любителей водно-моторного спорта. Если



СПРАВКА

Георгий ДЗАГУРОВ, генеральный директор компании Penny Lane Realty. Родился 6 июня 1968 года.

В 1992 году с красным дипломом закончил Московский государственный лингвистический университет (МГЛУ) им. Мориса Тореза. До 1993 года работал помощником директора по добыче и строительству СП «КомиАрктикОйл», после чего основал компанию Penny Lane Realty, где в настоящее время является управляющим партнером и генеральным директором. Обладатель Премии Urban Awards в номинации «Персона Года 2010». Пока не женат.



20 июля компания Penny Lane Realty совместно с аукционным домом LECORT провели беспрецедентный аукцион элитной недвижимости. По итогам торговой сессии из 32 представленных объектов было продано 7 на общую сумму \$12 300 000

Георгий Дзагуров на Срукер принимал личное участие в заезде ралли суперкаров 24 июля 2010 года



предполагать, что будет решаться проблема транспортной доступности...

Е. Ш.: Значит, дорубать Химкинский лес...

Г. Д.: Химкинский лес – к чертям прорубить, вообще не думая! Лесов полно в стране. Прямо от Москвы начинается тайга практически. Надо вырубать леса смелее. Смелее надо рубить!

Е. Ш.: План освоения лесов до 2020 года – ни одного куста в радиусе 100 км от Москвы...

Г. Д.: Это так странно, что именно в нашей бескрайней стране так сильно любят лес. Так вот. Когда сделают трассу на Питер, когда малая авиация будет жить, когда разрешат нормально летать на вертолетах, тогда у нас сразу ближе станет большая вода: Волга, Ивановское водохранилище (Московское море). Поэтому мы туда и двигаемся.

Е. Ш.: А какие еще направления для движения?

Г. Д.: Мне интересны все новые направления. Мы за этот год открыли несколько интернет-ресурсов, провели два открытых аукциона недвижимости. Их просто не было раньше на нашем рынке. Мы делали и ранее ралли раритетных автомобилей, а в этом году впервые сделали еще и ралли суперкаров. Мы хотели бы принять участие в создании коллекторского агентства по недвижимости. Это не тот случай, когда вы купили квартиру, а вам ее вообще не отдали, это уголовка уже какая-то. Но часто бывают случаи, когда вы купили квартиру с мебелью, а мебель эту вывезли. Должны ли вы риелтору, сколько? Вы оставили задаток, вам должны его в двойном размере вернуть или ваш задаток должен остаться у продавца? Существует много вопросов, куда можно влезать и разбираться. Рынок

требует, чтобы в этом разбирались, конфликты никому не нужны. И коллеги по цеху нас в этом поддерживают.

Е. Ш.: Тебе доверять можно!

Г. Д.: Кризис вымыл с рынка очень много недостойных людей с репутационными проблемами. Мы увидели, что слабые компании, которые не привыкли отстаивать свои интересы, пропали потому, что им просто перестали платить.

Наша работа ведь оплачивается по результату. Мы должны продать успешно, чтобы заработать свои деньги. Поэтому мы и хотим сделать коллекторское агентство, чтобы объединить авторитетных игроков рынка. Мы видим, что сейчас отдельно взятому покупателю или продавцу лучше опираться на профессионала, который привык во всем этом деле вариться. Для которого закладка, сделка, получение денег – это ежедневная история. Он не испытывает здесь мандраж, он понимает, как сделать все безопасно.

Мы видим, что у нас сегодня самая сильная цитируемость, самый сильный пиар в Москве среди всех конкурентов. С гордостью говорю, что мы даже обходим «Мизель». Для меня это невероятная высота и уровень, потому что они занимают доступным жильем и их компания в десятки раз больше нашей, хотя бы по количеству персонала.

Е. Ш.: А доступным жильем не занимаетесь?

Г. Д.: Мы можем заниматься им не с точки зрения отдельных сделок, а помочь, например, в организации продаж конечному покупателю. Выстроить работу такую можем. Скорее мы создадим продающую группу у нашего девелопера.

Мы видим, где в доступное жилье имеет смысл вкладывать. У нас есть новый проект на юге, в котором апартаменты продаются по миллиону рублей. Это более чем доступно. Сейчас мы обеспечиваем приобретение нашим инвестором сразу 60 апартаментов, что изменит всю картину в проекте.

Дело в том, что жилье экономкласса очень легко просчитывается. Там при небольшом снижении цены – достаточно против рынка уйти на 10% – клиент сметает ваши предложения. Наши традиционные объекты, которые стоят мил-

Г. Д.: Кто угодно. Даже есть девелоперы, которые стали теперь инвесторами. У меня есть пара крупных для московского рынка девелоперов, которым удалось вовремя перед кризисом продать свои объекты. Кризис наступил, они увидели, что происходит, на примере своих коллег по цеху. Поняли, насколько это ужасно, насколько это тяжело. До сегодняшнего момента предпочитают ни кирпича не класть, ничего не строить. Но при этом они кредитуют. Они прекрасно разбираются в рынке. Нам несложно с ними разговаривать. Мы с ними давно знакомы, имеем опыт работы, взаимное уважение. Мы им говорим – они покупают, в том числе и в сегменте рынка экономкласса, когда мы видим такую возможность.

Е. Ш.: На работе как-то сказалась смена московской власти?

Мы бы видели варианты суперприбыли. Мы бы сейчас инвестировали деньги и радовались наживе. Сейчас нужна не нажива, не единовременный шанс подзаработать. Приходится задумываться о том, что именно ты создаешь и как благодаря этому ты закрепиться на рынке. Я думаю, что для многих произошло одинаковое понимание вещей: все начинают строить какие-то более фундаментальные планы и сверять свои действия не только с календарем следующей недели и не только с ближайшим годом или двумя, которыми он мыслил ранее, а вообще думать на перспективу 15 лет вперед.

Если мы знаем, чего хотим через 5 лет, мы, возможно, сегодня от каких-то вещей откажемся, от какой-то сиюминутной прибыли. Мы не будем о ней задумываться, а будем делать инстру-



лионы, порой даже десятки миллионов долларов, могут иметь длительную экспозицию. Мы не можем гарантировать их быструю реализацию.

А с жильем экономкласса легко делать прогнозы. Когда мы видим подобные возможности, мы своих инвесторов туда тащим. Я бы сказал, что кризис, как ни странно, привел к вымыванию интересных объектов для инвестиций. Их становится все меньше и меньше. Поэтому мы вынуждены смотреть на другие рынки. На нашей репутации, на наших лояльных клиентах строится очень много инвестиционных возможностей.

Мы не предлагаем идти во все тяжкие. Мы можем месяцами не звонить нашему инвестору, который мечтает разместить деньги, пока уверенно не сможем ему сказать: «Вот здесь». И если реакции нет, то предлагаем уже другому.

Е. Ш.: Инвестор кто?

Г. Д.: Никак вообще. Для нас эти государственные вещи, эти сделки с властью находятся несколько в стороне. Мы на 100% обслуживаем коммерческий рынок. Но уже спасибо, что пробок стало меньше. Нас же всех, как волка, ноги кормят.

Е. Ш.: То есть политическая ситуация в стране никак не может повлиять на ход развития компаний?

Г. Д.: Наш бизнес никак не связан с какими-либо конкурсами, приватизацией, разрешительной документацией.

В сильной позиции всегда тот, кто знает закон. Если вот изменят какой-то закон, то мы будем теми, кто хорошо его изучит, поймет и будет применять на практике. Так было и будет всегда!

Правда, благодаря кризису мы научились строить планы на будущее. Если бы не вся эта ситуация, может быть, мы бы до сих пор так глубоко не задумывались.

Мне кажется, вместо того, чтобы говорить о политике, может быть, имеет смысл задуматься о себе? Обеспечим ли мы стабильное будущее своим коллегам, партнерам, сотрудникам? Вот тогда и совесть свою почистили бы, а где-то долги свои отдали бы. Вели бы себя поадекватнее. На работу бы ходили. Конечно, чтобы не ходить на нее, желательно иметь какую-то отмазку, и вот он будет официально недоволен государственной политикой. При чем здесь политика?

Е. Ш.: А ты свои долги отдал?

Г. Д.: У меня лично есть долг и морального, и материального плана. Это долг перед партнерами и сотрудниками. Не обмануть их ожиданий, работать дальше вместе с теми людьми, с которыми работаю каждый день. И только вперед!

PP

Беседовала Евгения Шохина

” В 95% случаях покупка недвижимости связана с изменением состава семьи.

Например, рождается ребенок, рождается второй, или он уже женится. Но бывает, что люди еще и разводятся. В первом квартале 2009 года у нас максимальное количество сделок было связано именно с разводами “

Будущее не за асфальтом, а за цифровыми магистралями

СЕБЕСТОИМОСТЬ ЕДИНИЦЫ ТОВАРА (ПРИ РАВНЫХ
ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ УСЛОВИЯХ) ОДИНАКОВА,
А СЕБЕСТОИМОСТЬ ЕДИНИЦЫ УСЛУГИ
(ТОЖЕ ПРИ ПОСТОЯННЫХ ОПЕРАЦИОННЫХ ИЗДЕРЖКАХ)
С РОСТОМ КОЛИЧЕСТВА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СНИЖАЕТСЯ



Дмитрий ЧЕРНОВ,
партнер Russian Service Group,
кандидат экономических наук,
соавтор книги «ГЕНЕРАТОР ПРИБЫЛИ,
или Как создать в России эффективную
компанию розничных услуг»

Вспомним историю развития услуг сотовой связи. На первых порах издержки на строительство и обслуживание сети приходилось возмещать за счет немногих абонентов, и на каждого приходилась такая доля, что сотовый телефон могли себе позволить только самые богатые. Сегодня эти издержки распределяются между миллионами абонентов, и цена мобильных услуг стала на два порядка ниже.

Можно прочитать лекцию для двадцати собравшихся, но запишите ее на видео и выложите на YouTube – и у нее будет многотысячная аудитория.

В производственном секторе такая модель невозможна: при производстве продукции в составе себестоимости каждой «штуки» товара будут присутствовать одни и те же затраты на сырье и нормочасы производственного персонала.

В услугах, напротив, мы сталкиваемся с проявлениями «масштабируемости» повсеместно. Причем как в плохом, так и в хорошем. Почему московские троллейбусы ходят совсем большими интервалами, а потом и вовсе исчезают целые маршруты? Потому что этим транспортом пользуется недостаточно пассажиров: если

распределить на них все издержки, цена билета была бы в разы выше, а это нельзя по социальным соображениям. Приходится дотировать транспорт из бюджета, а бюджет-то не резиновый...

Как умудряются получать сверхприбыль авиакомпании-дискаунтеры? Экономия на бортипитании? Да, но это совсем не главное. Главное в том, что за счет более низких цен они набирают свои рейсы под завязку и операционные издержки каждого рейса распределяются на большее число пассажиров. Так, например, заполняемость мест на рейсах дискаунтеров в Европе – более 85%, а у «обычных» авиакомпаний – около 55%, причем заполняемость салонов бизнес-класса – ниже 40%. Так цена билета, при которой обычная авиакомпания, простите за каламбур, вылетела бы в трубу, становится вполне оправданной для low-cost-перевозчика.

Однако особенно заметно и эффективно «масштабируемость» себестоимости сказывается в тех видах услуг, основу которых составляет обмен информацией.

Цифровые технологии позволили исключить некогда обязательные сегменты в цепочке оказания таких услуг. Интернет-платежи смогли уменьшить затраты банков на содержание персона-

ла и обеспечить круглосуточный доступ клиентов к счетам из любой точки мира. Электронный билет избавил миллионы людей от очередей в аэропортах и сэкономил миллиарды только на бланках авиабилетов. Сотни тысяч удаленных терминалов оплаты счетов «около дома» позволили в любое время суток оплачивать те услуги, которые ранее можно было оплатить только в рабочие часы в ограниченном числе офисов их поставщика (мобильная связь, Интернет, билеты в театр и т.д.). Мы движемся к еще большей автоматизации многих услуг.

Самые значительные изменения «масштабирование», очевидно, принесет в удаленной работе, когда миллион людей не нужно будет ездить на службу – они будут не менее эффективно выполнять свои функции из дома благодаря высокоскоростному доступу в Интернет. Причем расходы на строительство таких передовых сетей могут быть разделены между миллионами потребителей и, следовательно, оказаться небольшими для конкретного пользователя. Удаленный способ подходит не только тем сотрудникам, деятельность которых носит проектный характер и оценивается по результатам, а не по отсиживанию в бюро



Президент РФ Дмитрий Медведев во время видеоконференции

с девяти до пяти. Работать удаленно сможет и операционный персонал. Уже сегодня, например, в офисах крупных западных компаний можно видеть вместо клерков их телевизионные изображения: они общаются с другими сотрудниками и с живыми посетителями, отвечают на звонки, работают, если нужно, с подключенной к Сети множительной техникой и полностью «присутствуют» в офисе, за тем только исключением, что физически находятся совсем в другом месте.

Каждый «удаленный сотрудник» экономит несколько часов в день. Он не стоит в пробках по дороге на работу и обратно, не тратит время на междугородные переезды, он экономит даже на «путешествиях» с этажа на этаж.

По сути, все, что для этого нужно, это веб-камера плюс большой монитор плюс достаточная пропускная способность канала связи. В кризисный период в США рынок корпоративных систем видеоконференций вырос на десятки процентов, став одним из главных драйверов роста таких компаний, как Polycom, Cisco Systems, Hewlett-Packard, и других поставщиков решений, которые помогают бизнесу снизить транспортные и командировочные издержки за счет

замены физического перемещения его виртуальным эквивалентом.

В России сектор услуг создает около 58% ВВП. Для их оказания часто не требуется физический труд и присутствие человека на рабочем месте. Уже сейчас есть все технические возможности для перевода миллионов сотрудников «бэк-офиса» (бухгалтерия и юриспруденция, продажи и call-центры, консалтинг, финансовые услуги, дизайн и т.д.) на удаленную работу с собственными бюро. В самом ближайшем будущем растущая пропускная способность сетей связи позволит из любой точки общаться в реальном времени сразу со многими людьми из разных мест, воспроизводя on-line самые сложные форматы традиционного делового взаимодействия.

Исчезновение необходимости физического присутствия на рабочем месте изменит ситуацию на национальном

рынке труда. Если не важно, где находится сотрудник, почему бы ему не жить в другом городе или даже в другой стране? Ожидается on-line-миграция и нового типа конкуренция за рабочие места: можно жить в одном городе, работать в другом, а подрабатывать в третьем. Если сегодня москвичи, работая в московской компании, имеют право требовать от работодателя заработной платы, адекватной стоимости жизни в столице, то при удаленной работе они столкнутся с конкуренцией со стороны жителей других городов, которые с точки зрения вознаграждения намного менее требовательны. Конкуренция на рынке труда будет в большей мере определяться профессиональной квалификацией, а не «пропиской».

Такие процессы уже давно происходят в развитых странах. Например, высокая стоимость медицинских консультаций

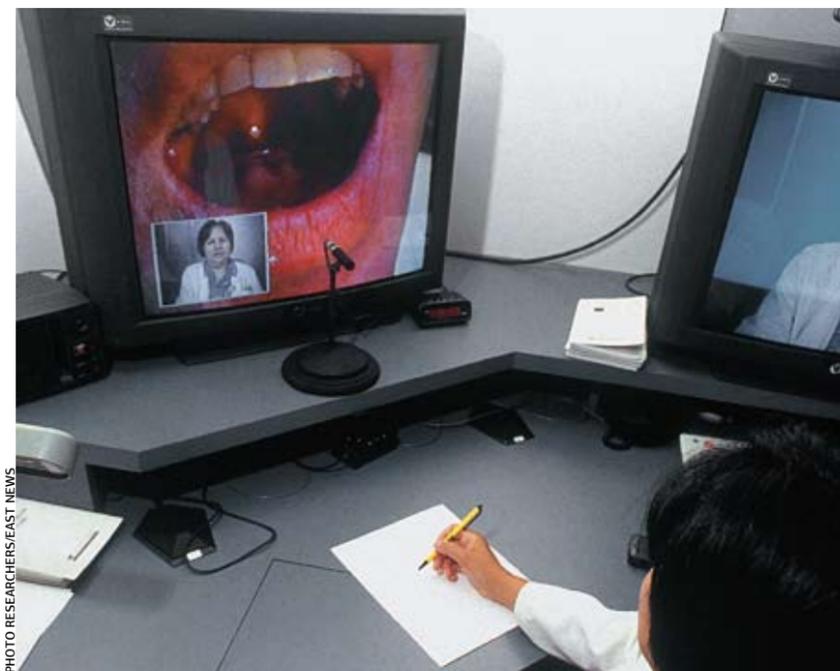
Каждый «удаленный сотрудник» экономит несколько часов в день. Он не стоит в пробках по дороге на работу и обратно, не тратит время на междугородные переезды

РОССИЙСКИЙ СОЮЗ
ПРОМЫШЛЕННИКОВ
И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

 НЕДЕЛЯ
РОССИЙСКОГО
БИЗНЕСА
2011

18-22 апреля 2011г., Москва

Неделя российского бизнеса



On-line осмотр пациента в клинике при университете штата Теннесси в Ноксвилл

в Британии вынудила Государственное управление исполнения наказаний (National Probation Service) отказаться от услуг местных докторов и заменить их на систему видеоконференций. Теперь первичную диагностику заключенных британских тюрем проводят достаточно компетентные, но намного более «дешевые» врачи из Индии. Физические манипуляции с пациентом по указанию «удаленного» врача на месте осуществляет только медицинская сестра. Подобная система позволяет значительно сократить издержки и расширить географию врачебной практики, а один врач-специалист одновременно обслуживает несколько заведенных пенитенциарной системы.

Россия – самая «протяженная» страна мира, страна со значительными транспортными ограничениями. Технологии «удаленных услуг» для нее важнее, чем для кого бы то ни было.

Их внедрение могло бы оказать позитивное влияние на решение проблемы моногородов за счет выравнивания возможностей их жителей без необходимости переселения, на «баланс благо-

состояния» между жителями центров и периферии, быть одним из стимулов экономического роста на местах. При этом у многих обитателей мегаполисов появилась бы практическая мотивация к переезду в пригороды: сегодня это привлекательно с точки зрения экологии, но неудобно из-за транспорта. Это означало бы расселение людей, избежание вынужденной скученности в больших городах.

Само собой, сократились бы потребности в использовании офисов, издержки на их коммунальное обеспечение и прочие статьи расходов по содержанию помещений. Меньше стали бы не только офисные парковки, но и загрузка дорог во время «пробочных» массовых переездов «утром в центр на работу, вечером из центра с работы», пропорционально уменьшилась бы и нагрузка на окружающую среду.

«Удаленные услуги» дали бы и новые возможности для развития образования. Сегодня во всех развитых странах наблюдается феноменальный спрос на повышение квалификации и второе профессиональное образование. Технологии и наука развиваются слишком быстро,

чтобы первого образования хватало на всю жизнь. На очереди переход к концепции непрерывного образования в течение всей жизни, позволяющего оставаться конкурентоспособным на рынке труда. Так, например, в США уже к 2025 году половина всех вузовских программ будет доступна для обучения on-line. А в нашей стране за качественными образовательными услугами сегодня приходится ехать в крупные города. Обучение с применением электронного контента, систем e-learning и видеоконференций не только обеспечило бы возможность непрерывного образования, но и сократило бы интеллектуальный разрыв между периферией и центром.

Все это помогло бы не только расширить и качественно улучшить предложение на внутреннем рынке труда, но и повысить трудоспособный возраст. Людям старшего поколения трудно тратить физические силы на дорогу, но интеллектуальная составляющая работоспособности у них сохраняется. То же касается и инвалидов, которых в стране более 5 млн. Каждый год на рынок труда выходят около 320 тыс. инвалидов, но только 85 тыс. находят работу.

Когда государственные мужи обсуждают очередные проекты строительства новой транспортной инфраструктуры, требующей сотен миллиардов рублей из государственного бюджета, хочется обратить их внимание на то, что будущее не за асфальтом, будущее – за высокоскоростными цифровыми магистралями. Например, решение проблемы столичных пробок, как ни парадоксально, тесно связано с условиями развития в столице сетей связи четвертого поколения, пропускная способность которых позволит сделать «удаленные услуги» массовыми и доступными и по-новому выстроить бизнес-процессы во множестве отраслей. Решение проблемы транспортных коридоров тесно связано с особенностями процедуры согласований при строительстве и коммутации магистральных каналов передачи данных, которая пока только отпугивает инвесторов. И так далее. Мировые тенденции развития подсказывают, что вкладывать в инновации «экономики услуг» для нашей страны важнее, чем в одну из двух «главных бед» России. ПР



“ Существует, предпринимательский диалог ЕС и России. В РСПП этой работой последовательно и много занимались члены Бюро, и мы за эту работу благодарны.”



Игорь Шувалов

Первый заместитель председателя правительства РФ

2010 год



Подробная информация на официальном сайте РСПП www.rspp.ru
и на официальном сайте НРБ www.nrb-rspp.ru

Ренессанс на кадровом рынке ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ

ПОЗИТИВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ НА РЫНКЕ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ В 2010 ГОДУ, ТАКИЕ КАК УМЕНЬШАЮЩАЯСЯ БЕЗРАБОТИЦА И УВЕРЕННЫЙ РОСТ ОТКРЫТЫХ ВАКАНСИЙ ОТ РАБОТОДАТЕЛЕЙ, ПОЗВОЛЯЮТ НАДЕЯТЬСЯ НА ТО, ЧТО МЫ НАКОНЕЦ ВЫБРАЛИСЬ ИЗ ЯМЫ КРИЗИСА И МОЖЕМ С БОЛЬШЕЙ ДОЛЕЙ ОПТИМИЗМА СМОТРЕТЬ В БУДУЩЕЕ



**Вячеслав
КОНОВАЛОВ,**
директор по развитию,
4Astra/IMD
International Executive
Search

С удовлетворением можно признать тот факт, что в 2010 году оправдываются самые смелые прогнозы в индустрии executive search. Недавно «Российская Бизнес-Газета» написала, что 2010 год для рекрутинговых агентств можно сравнить с реабилитацией в санатории для человека после кардиооперации – количество заказов приближается к уровню 2008 года. Несмотря на то что наш прогноз роста индустрии на 12% оправдывается (хотя многие агентства называли цифру в два раза меньше), существуют три основные проблемы на рынке занятости, которые хотелось бы упомянуть.

Во-первых, количество талантливых и успешных менеджеров, из тех, кто может, умеет и хочет, на всех уровнях и направлениях в секторе управления предприятием кризис не увеличил.

Опрос, проведенный нами в 2010 году среди 200 компаний, показывает, что естественная убыль менеджеров с рынка, увеличившаяся в кризис на десятки процентов и, к счастью, приостановившаяся сейчас, происходит по двум основным причинам.

1. Здоровая финансовая ситуация, сложившаяся в «тучные» годы, плюс выходной пакет позволили «топам» сгенерировать солидную финансовую по-

душку и простимулировали их ранний уход на так называемую пенсию.

2. Открытие собственного бизнеса, дающего, помимо всего прочего, гибкость графика и здоровый баланс «работа – жизнь», является второй причиной ухода менеджеров с поля потенциальных кандидатов. В свою очередь, если 41% всех опрошенных топ-менеджеров, принадлежащих к «пенсионной» группе, все-таки рассматривают возвращение в «активную фазу» поиска работы на тех или иных условиях, то ушедших в свой собственный бизнес можно смело назвать «невозвращенцами».

Во-вторых, в результате уменьшения количества «свободных радикалов» сегодня разворачивается серьезная борьба за всех и за каждого в отдельности во всех индустриях. В 2010-м кончилось время сокращения персонала, бонусов и премий, замораживания зарплат и урезания соцпакетов. Предприятия и организации ищут возможности пересмотра компенсационных пакетов управленцев (что привело к резкому всплеску спроса на специалистов по выплатам и льготам), применяя все более изощренные системы мотивации, которые позволили бы им «привязывать» менеджера к предприятию. Предлагается создание фондов долгосрочной (не менее 5 лет) и краткосрочной (где вознаграждение будет выплачиваться не

менее чем на протяжении трех лет) мотивации, создание сложных нематериальных систем, таких как долгосрочное карьерное развитие и моделирование, специальные обучающе-тренинговые программы (например, EMBA) и т.д. Марина Олешек, старший вице-президент и руководитель департамента по работе с персоналом Банка ВТБ, отметила: «Мне приходится интегрировать большое количество топ-менеджмента, и я не встречала еще ни среди кандидатов, ни среди финалистов людей, которые говорили бы об опционной политике не от имени компании, а от себя лично. Каждый из них, декларируя какие-то пожелания, что он хотел бы иметь, говорил о результатах компании в течение 2–3–5 лет и что он хотел бы быть привязан к результатам и зависеть от них».

Третьей проблемой, появившейся на посткризисном пространстве и персонале, является то, что традиционные методы поиска и привлечения лучших устарели и от рекрутмент-специалистов, как внутренних, так и внешних консультантов требуется серьезная работа по адаптации внутренних HR-политик и процедур предприятий для успешной конкурентной борьбы за таланты.

Мысль, что нельзя строить тактику привлечения менеджера только на финансовой составляющей, не нова. Однако вплоть до последнего време-

ни именно финансовая составляющая пакета (зарплата, бонусы, комиссионные и т.д.) была основной при найме топ-менеджера. Ни для кого не секрет, что там, где не работает «горизонтальный» переход, пополнение армии топ-менеджеров происходит традиционно из второго эшелона управленцев, прошедших через горнило кризиса, который до определенной степени изменил их видение развития собственной карьеры и ожиданий от потенциального работодателя. Теперь на первый план выходят надежность компании, история взаимоотношений работника и работодателя и позитивный имидж брэнда с точки зрения отношения к людским ресурсам. Этими вопросами и должны заниматься руководители, если хотят привлечь лучших. К сожалению, как показал вышеупомянутый опрос, большинство предприятий по-прежнему под словосочетанием «мотивация для перехода» понимают компенсационный пакет – 62% назвали деньги основным «крючком» для привлечения топ-менеджера.

Нанимать надо, но как? Проведенные нами исследования показывают, что в результате сокращений, произошедших в период кризиса, департаменты управления людскими ресурсами понесли серьезные потери (в некоторых случаях до 60%) и сокращение внутренних рекрутеров привело к тому, что множество компаний и организаций не имеют в штате экспертов в области найма топ-менеджеров.

Как показывает статистика Ассоциации Экзекутив Сеч Консультантов, озвученная на конференции в Париже в ноябре этого года, на сегодняшний день 71% всех опрошенных организаций находят управленцев высшего эшелона через личные связи и профессиональные контакты руководителей или акционеров предприятия. Но если не срабатывают эти связи, то есть два пути – внутренние консультанты и внешние консалтинговые агентства (хедхантеры). Как правило, сокращенные во время кризиса «под самый корешок» департаменты управления людскими ресурсами, отвечающие за найм персонала для предприятия, начинают пробуксовывать, как только переходят гра-



ницу среднего менеджмента и вступают на территорию «генеральных» позиций. В таких случаях единственным путем остается обращение к хедхантерам, обладающим не только отточенной годатами технологией поиска, но и необходимыми связями, в том числе и личными, в индустрии сервиса заказчика.

Как показывают статистика и тенденция роста топ-менеджерских позиций в 2010 году, работы для хедхантеров в ближайшем будущем хватит.

Несмотря на то что Международная организация труда (МОТ) осторожни-

чает с радостными прогнозами и заявляет в своем последнем докладе о том, что рынок труда будет оставаться в депрессии до 2015 года, Всемирная Ассоциация Экзекутив Сеч Консультантов опубликовала данные, подтверждающие позитивные тенденции и общий оптимизм на рынке найма персонала высшего звена – 67% консультантов ассоциации уверены в значительном увеличении рынка в 2011 году. Можно сказать, мы наблюдаем ренессанс на кадровом рынке топ-менеджеров. **ИП**

ВАКАНСИЯ МЕСЯЦА

Руководитель отдела маркетинга

Зона ответственности

- развитие маркетинговой стратегии компании;
- сбор информации от внутренних заказчиков для формирования плана действий по стратегическому развитию компании;
- маркетинговое планирование, бюджетирование;
- управление командой отдела маркетинга;
- работа с маркетинговыми агентствами, партнерами;
- внедрение глобальных маркетинговых практик с целью оптимизации расходов на маркетинг;
- управление PR-деятельностью компании.

Требования

- высшее образование;
- более 5 лет опыта управления маркетинговыми активностями;
- опыт управления коллективом;
- свободный уровень владения английским языком;
- опыт работы в компаниях с матричной структурой;
- возможность переехать в г. Обнинск (100 км от Москвы), обсуждается также смешанный график работы (Москва, Обнинск).

Условия

Компания предлагает конкурентоспособный уровень заработной платы.



Сергей КИРИЕНКО,
Генеральный директор Госкорпорации «Росатом»

” Проект АЭС «Белене» выгоден и российской, и болгарской стороне. На сегодня срок его окупаемости составляет 18,9 года при цене проекта 6,4 млрд евро
(На встрече с журналистами, 29 ноября)



Алексей МИЛЛЕР,
Председатель правления ОАО «Газпром»

” Южный поток» сегодня уверенно шагнул в Европу... На первом этапе, уже сейчас, «Газпром» готов полностью финансировать работу совместного предприятия
(По итогам переговоров России и Болгарии о создании совместной компании по строительству газопровода «Южный поток», 13 ноября)



” «Туроператор фактически прекратил свою деятельность, одни его туристы не вылетают на отдых, другие оказываются высланными из отелей либо вынужденными вносить деньги повторно. В результате теряется доверие потребителей к профессиональным участникам туррынка, доверие турагентств и зарубежных принимающих сторон к туроператорам»
(Из открытого письма Президиума Ассоциации туроператоров России (АТОР) о предложении компании «Капитал тур» объявить о своем банкротстве)

«НОКИА» В «СКОЛКОВО»

По полю гуляет

17 ноября стало известно, что в рамках подписанного с Фондом «Сколково» меморандума о сотрудничестве компания «Нокиа» планирует в следующем году открыть свой научно-исследовательский центр, который сосредоточит свою деятельность на проектах в сфере мобильных вычислений, а также в области здравоохранения, социальных сетей и мониторинга окружающей среды. Последним направлением они смогут заняться немедленно, так как пока именно она – окружающая среда – является единственным резидентом в месте будущего центра.



Исполнительный вице-президент по корпоративным отношениям и ответственности, член правления Nokia Corporation Эско Ахо и президент Фонда «Сколково» Виктор Вексельберг (слева направо) во время подписания соглашения о сотрудничестве Фонда развития Центра разработки и коммерциализации новых технологий (Фонд «Сколково») и компании Nokia

ЗАМОРОЗКА ДОМЕНОВ В ЗОНЕ РФ

Кто крайний?

Компания RU-Center зарегистрировала на себя около 65 тысяч доменов в русскоязычной зоне РФ. 25 тысяч из них она благополучно выставила на аукционе. Да не тут-то было! Как утверждает Директор Координационного центра национального домена сети Интернет Андрей Колесников, «это противоречит правилу «первой заявки», регистратор должен вернуть домены тем, кто подал на них заявки первым».

ФОТОФАКТ

Сухой полет

Таиландская авиакомпания «Ориентал Тай» до 2014 года купит у компании «Гражданские самолеты Сухого» 12 пассажирских лайнеров «Сухой суперджет-100/95Bs» по \$25 млн за самолет.



НОВЫЙ ЗАКОН

Повышение акцизов

19 ноября Госдума приняла закон о повышении акцизов на алкогольную, табачную продукцию и на нефтепродукты, в соответствии с которым индексация ставок акцизов на этиловый спирт и алкогольную продукцию в 2011 году повышается от 10 до 42,9%, в 2012 году – от 8 до 23%, а в 2013 году – от 5,7 до 16,7%.



ЗАБОТА ОБ ЭКОЛОГИИ

Кошелек или воздух

Минприроды разработало проект закона о совершенствовании системы нормирования в области охраны окружающей среды, который будет способствовать скорейшей модернизации предприятий. Для тех из них, которые не планируют переход на наилучшие доступные технологии, к 2012 году плата за негативное воздействие на окружающую среду увеличится в 2,3 раза, в 2016 году – в 3,4 раза. Этому и другим аспектам экологической политики РФ будет посвящена главная тема нашего следующего номера.

ОТЗЫВ АВТОМОБИЛЕЙ

Не сажайте детей спереди!

Сразу 192 тысяч автомобилей отзывают автокомпании «Дженерал моторс» и «Исузу». Данное решение принято из-за обнаруженных проблем в крепежной системе детских кресел безопасности. До устранения помех в целях безопасности ребенка американские власти и компания призывают не размещать детские кресла на передних сиденьях. А мы на всякий случай призываем не размещаться на передних сиденьях самим.



ФОТОФАКТ

Открыл двери город-сад

Какую еще достопримечательность можно открыть в историческом центре Санкт-Петербурга? Оказывается, самый большой в Европе внутригородской торговый комплекс. Правда, на открытии комплекса губернатор Петербурга Валентина Матвиенко поблагодарила инвестора за то, что торговый центр построен в классическом стиле, в связи с чем он органично вписался в архитектуру города. Общая площадь комплекса составляет 192 тыс. кв. м, а подземная парковка стала одной из крупнейших в городе – на 1,5 тыс. машино-мест.



Открытие торгового центра Galeria. На снимке: главный инвестор проекта Galeria Евгений Фельд и губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко



Сергей МОИСЕЕВ,
ответственный секретарь
Комиссии РСПП по банкам
и банковской деятельности,
директор Центра
экономических
исследований МФПА, д.э.н.

Транспарентность банков и рыночная дисциплина: поиск эффективных решений

ТЕМА ПОВЫШЕНИЯ ТРАНСПАРЕНТНОСТИ БАНКОВ ВНОВЬ ОКАЗАЛАСЬ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ. НА СЕЙ РАЗ ЗАЧИНЩИКОМ ОБСУЖДЕНИЯ ВЫСТУПИЛ РЕГУЛЯТОР. В НОЯБРЕ 2010 ГОДА ПРОШЛА ВСТРЕЧА БАНКИРОВ С РУКОВОДИТЕЛЯМИ ДЕПАРТАМЕНТОВ БАНКА РОССИИ, ОРГАНИЗОВАННАЯ АССОЦИАЦИЕЙ РОССИЙСКИХ БАНКОВ. В ВЫСТУПЛЕНИЯХ АЛЕКСЕЯ СИМАНОВСКОГО (ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА БАНКОВСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И НАДЗОРА) И МИХАИЛА СУХОВА (ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ФИНАНСОВОГО ОЗДОРОВЛЕНИЯ КРЕДИТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ) ТЕМА ТРАНСПАРЕНТНОСТИ БАНКОВ ЗВУЧАЛА ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ ЛЕЙТМОТИВОВ. ЕСЛИ АЛЕКСЕЙ СИМАНОВСКИЙ ГОВОРИЛ О ПРОЗРАЧНОСТИ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ И РИСКОВ, ТО МИХАИЛ СУХОВ – О РАСКРЫТИИ ИНФОРМАЦИИ О СОБСТВЕННИКАХ БАНКОВ

Прозрачность является основой надежного и эффективного корпоративного управления.

«Принципы усиления корпоративного управления» Базельского комитета по банковскому надзору

В демократическом обществе доступ к информации и транспарентность могут рассматриваться как неотъемлемое право человека.

Ана Беллвер и Даниэль Кауфман,
из выступления экспертов
Всемирного банка на международной
конференции

Транспарентность как рыночный бич

Обеспокоенность регулятора транспарентностью банков находится в русле глобальных тенденций в области банковского надзора. В октябре Базельский комитет по банковскому надзору, играющий роль международного законодателя мод в области банковского регулирования, выпустил «Принципы усиления корпоративного управления». Тем самым комитет предпринял попытку устранить бреши в корпоративном управлении банков, обнаружившиеся в ходе минувшего финансового кризиса, а заодно упорядочить изменения, произошедшие со дня принятия «Базеля II». Особое внимание в «Принципах» уделено роли руководящих органов банка (правлению и совету директоров), а также квалификации и состава

ву директоров, независимости риск-менеджмента и мониторингу рисков на уровне организации в целом и отдельных подразделений, политике вознаграждения руководства. Особый раздел «Принципов» коснулся одной из наиболее болезненных тем – транспарентности и раскрытия банками информации о своей деятельности.

С конца 1990-х годов, когда разразился Азиатский финансовый кризис и встал вопрос о многочисленных международных кодексах транспарентности, Базельский комитет уделял проблеме раскрытия информации пристальное внимание. До принятия «Базеля II» для банков ключевую роль играли «Принципы корпоративного управления», предложенные ОЭСР, а также отдельные рекомендации Базельского комитета (табл. 1). «Базель II», принятый в 2004 году, стал переломным моментом в повышении транспарентности, поскольку унифицированные требования к раскрытию информации вошли составной частью в третий компонент базельского соглашения «Рыночная дисциплина».

Мониторинг деятельности банков осуществляет не только регулятор, которому он законодательно вменен в обязанность, но и внешние потребители информации – СМИ, аналитики, клиенты, кредиторы, вкладчики. Как центральный банк, так и внешние потребители дополняют друг друга, причем мониторинг последних направлен в большей степени на оценку перспектив банка, нежели положения его текущих дел. Однако если орган надзора имеет доступ к (почти) исчерпывающей информации о состоянии банка и результатах деятельности, то для участников рынка банк становится транспарентен, только если определены стандарты и требования к публичному раскрытию информации. По «Базелю II» повышение прозрачности банков должно приводить к дисциплинированию банков со стороны рынка. Иными словами, поведение внешних потребителей информации (клиентов, кредиторов, вкладчиков) может меняться в зависимости от раскрытого в публичной отчетности уровня рисков, принимаемого на себя банком.

СПРАВКА

Принципы расширения корпоративного управления: раскрытие информации и транспарентность

(выдержки из раздела Disclosure and transparency)

Принцип 14. Управление банком должно быть в достаточной степени открытым для его акционеров, вкладчиков и других заинтересованных лиц, а также для участников рынка.

■ Транспарентность является основой надежного и эффективного корпоративного управления. Как отмечается в Руководстве Комитета по банковской транспарентности (Enhancing Bank Transparency. Basel Committee on Banking Supervision, September 1998), акционерам, вкладчикам и другим заинтересованным лицам, а также участникам рынка сложно осуществлять эффективный мониторинг и привлекать к ответственности руководство банка без должного уровня транспарентности. Цель транспарентности в области корпоративного управления состоит в обеспечении перечисленных сторон ключевой информацией, необходимой для оценки управления банком в соответствии с национальным законодательством и надзорной практикой.

■ Хотя раскрытие информации может быть менее детализированным для банков, ценные бумаги которых не обращаются на открытом рынке (особенно тех, что принадлежат одному лицу), они могут подвергать финансовую систему тем же рискам, что и банки, бумаги которых обращаются на рынке, включая риски, связанные с участием в платежной системе и приемом розничных вкладов.

■ Банк обязан раскрывать важную и полезную информацию, которая отражает ключевые области корпоративного управления, идентифицированные Базельским комитетом. Раскрываемая информация должна соответствовать размеру, сложности, структуре, экономической значимости и профилю рисков банка.

■ В целом банк должен придерживаться норм раскрытия информации и транспарентности, заложенных в «Принципах корпоративного управления ОЭСР» от 2004 года (OECD Principles of Corporate Governance). Согласно «Принципам», своевременное и точное раскрытие информации должно отражать все аспекты деятельности (и не ограничиваться ими), включая цели банка, сведения об организации и структуре управления, политики банка (в особенности содержащиеся в кодексах корпоративного управления, а также реализованные на практике), крупных акционерах, голосующих акциях, а также о связанных сторонах. Банк должен адекватно раскрывать информацию о стимулах и политике вознаграждения руководства в соответствии с «Принципами Совета по финансовой стабильности» (FSB Principles for Sound Compensation Practices: Implementation Standards, September 2009).

■ Банк также должен раскрывать информацию о ключевых аспектах толерантности/аппетита к риску (не нарушая необходимой конфиденциальности) с описанием процессов определения рисков и вовлеченности в процессы руководства банка. Будучи вовлеченным в операции со сложными или нетранспарентными структурами, банк должен раскрывать адекватную информацию о цели, стратегии, структуре, рисках и контроле над такой деятельностью.

■ Раскрытие сведений должно быть точным, ясным и представленным в понятной форме, таким образом, чтобы акционеры, вкладчики, другие заинтересованные лица и участники рынка могли легко принимать их во внимание. Своевременное публичное раскрытие информации лучше всего проводить на веб-сайте банка, в его годовом отчете и периодических финансовых отчетах или в другой подходящей форме. Добросовестным поведением является наличие в годовом отчете раздела о корпоративном управлении. Все значимые события, возникающие в период между регулярными отчетами, должны раскрываться без неуместной задержки во времени.

Источник: Principles for enhancing corporate governance.
Basel Committee on Banking Supervision, October 2010



Табл. 1. основополагающие международные документы, определяющие нормы транспарентности банков и раскрытия ими информации о своей деятельности

Документ	Организация	Время выпуска
Проект Basel III (part of strengthening of banks' transparency and disclosures)	Basel Committee on Banking Supervision	2011 (?)
Principles for enhancing corporate governance (Disclosure and transparency)	Basel Committee on Banking Supervision	Октябрь 2010
Compensation Principles and Standards Assessment Methodology	Basel Committee on Banking Supervision	Январь 2010
FSB Principles for Sound Compensation Practices: Implementation Standards	Financial Stability Board	Сентябрь 2009
Basel II: International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards: A Revised Framework (The Third Pillar – Market Discipline)	Basel Committee on Banking Supervision	Июнь 2004
OECD Principles of Corporate Governance	Organization for Economic Co-operation and Development	Апрель 2004
Working Paper on Pillar 3 – Market Discipline	Basel Committee on Banking Supervision	Сентябрь 2001
Best Practices for Credit Risk Disclosure	Basel Committee on Banking Supervision	Сентябрь 2000
Public disclosure of trading and derivatives activities of banks and securities firms	Basel Committee on Banking Supervision	Февраль 1999
Enhancing Bank Transparency: Public disclosure and supervisory information that promote safety and soundness in banking systems	Basel Committee on Banking Supervision	Сентябрь 1998

Таким образом, «хорошие» банки с низким уровнем риска могут «поощряться», а «плохие» – наказываться.

Международный аудитор PricewaterhouseCoopers, выступив в 2008 году первым (и единственным) отчет «Accounting for change: Transparency in the midst of turmoil», посвященный транспарентности банков в начале финансового кризиса 2007–2009 годов, отметил три направления влияния рыночной дисциплины: ценообразование на обязательства банка, объемы привлеченных заемных ресурсов, а также изменение в срочной и валютной структуре обязательств. Кроме того, раскрытие информации влияет на вероятность паники клиентов, которые получают возможность оценивать состояние банка по фактическим данным, а не основываясь на ожиданиях, слухах, домыслах и пр.

Положительные эффекты транспарентности могут реализоваться лишь в случае, если банки раскрывают ин-

формацию в достаточном объеме и, что немаловажно, в обязательном порядке. В отсутствие высоких информационных стандартов транспарентность может оказывать двойное влияние. Повышение прозрачности приводит к снижению риска несостоятельности банков, которые уже характеризуются низким уровнем финансовых рисков, в то время как для наиболее рискованных банков такая мера может стать роковой. В результате в отсутствие равных требований к раскрытию информации банки, характеризующиеся высокими рисками, заинтересованы быть менее прозрачными.

Что банки обязаны о себе говорить

С 2005 по 2007 год рейтинговое агентство Standard & Poor's проводило ежегодные исследования информационной прозрачности российских банков. Их общим выводом было, что один из ключевых факторов, негативно влияющих

на рейтинги отечественных банков, – риски, обусловленные финансовой непрозрачностью. Что отечественные банки обязаны о себе рассказывать широкой общественности? В настоящее время раскрытие базовой информации о деятельности банков и их финансовом положении регламентируется Указанием Банка России от 20 января 2009 года № 2172-У «Об опубликовании и представлении информации о деятельности кредитных организаций и банковских (консолидированных) групп». Банки обязаны ежегодно публиковать годовой отчет и квартальную финансовую отчетность, содержащую баланс, отчет о прибылях и убытках, отчет об уровне достаточности капитала, величине резервов на покрытие сомнительных ссуд и иных активов – все по агрегированным формам (табл. 2). Кроме того, для банковских групп существует дополнительное требование годовой консолидированной отчетности. Большого значения обязательное раскрытие базовой информации для внешних пользователей отчетности не имеет. Во-первых, выходит она со значительным опозданием во времени (например, годовой отчет появляется в открытом доступе лишь после первого квартала) и полезность ее для оперативной оценки рисков близка к нулю. Во-вторых, отчетность приводится в агрегированной форме и извлекает полезную информацию из нее бывает затруднительно.

Наиболее полезным для внешнего анализа представляется ежеквартальный отчет эмитента ценных бумаг, который введен в практику Инструкцией Банка России от 10 марта 2006 года № 128-И «О правилах выпуска и регистрации ценных бумаг кредитными организациями на территории РФ». Аналогичная отчетность эмитентов из небанковского сектора утверждена Приказом ФСФР от 10 октября 2006 года № 06-117/пз-н «Об утверждении положения о раскрытии информации эмитентами эмиссионных ценных бумаг». Каждый банк, у которого хотя бы один из выпусков ценных бумаг, находящихся в обращении, сопровождался регистрацией проспекта эмиссии, обязан выпускать ежеквартальный отчет



СПРАВКА

Принципы благоразумной практики вознаграждения

(приняты Советом по финансовой стабильности в апреле 2009 года)

Эффективное управление вознаграждением

- Совет директоров должен осуществлять активный надзор за системой вознаграждения высших исполнительных органов.
- Совету директоров необходимо проводить мониторинг системы вознаграждения, чтобы обеспечить ее исправное функционирование.
- Сотрудники, причастные к финансовому контролю и контролю за рисками, должны обладать независимостью, располагать соответствующими полномочиями и поощряться вознаграждением таким образом, чтобы быть независимыми по отношению к бизнес-подразделениям, за которыми они наблюдают, и иметь статус, соразмерный с их ключевой ролью.

Эффективная настройка вознаграждения с учетом принимаемых рисков

- Вознаграждение должно учитывать все типы рисков.
- Вознаграждение должно быть симметричным по отношению к реализации рисков.
- Вознаграждение должно быть чувствительно к периоду, на протяжении которого действуют риски.
- Структура вознаграждения, включающая наличные выплаты, акции и другие формы компенсации, должна отражать принимаемые риски.

Эффективный надзор и обязательства перед стейкхолдерами

- Надзор за практикой вознаграждения должен быть неукоснительным и непрерывным, в случае ошибок следует быстро принимать ответные меры.
- Следует ясно, всесторонне и своевременно раскрывать информацию о практике вознаграждения, чтобы обеспечить выполнение договорных обязательств перед всеми стейкхолдерами.

Источник: FSF Principles for Sound Compensation Practices. Financial Stability Forum, 2 April 2009

по ценным бумагам. Он содержит ряд важных сведений, например об уровне вознаграждения руководства, методах риск-менеджмента, численности персонала и пр. Хотя отчет также выходит с некоторым опозданием (банки обязаны предоставлять его не позднее 45 дней после окончания квартала), документ стал хорошим подспорьем в анализе банков. Ограничение открытого доступа к ежеквартальному отчету эмитента, которое практиковали многие банки накануне отзыва лицензии, было ярким сигналом финансового нездоровья. Единственным недостатком ежеквартального отчета является необязательность его публикации в случае отсутствия публичного обращения ценных бумаг. Банк, облигации которого оказываются погашенными и ни одного выпуска (временно)

в открытом обращении не находится, прекращает публикацию отчета, что нарушает непрерывность мониторинга его деятельности.

В 2010 году Банк России реализовал три новации в части транспарентности банков. Во-первых, началась публикация сведений о лицах, оказывающих прямое и косвенное влияние на решения, принимаемые руководством банков. Речь идет о собственниках и взаимосвязях между ними. На начало ноября 2010 года число банков, раскрывающих информацию о владельцах на сайте Банка России, приблизилось к трем сотням. По оценкам регулятора, на своих сайтах, однако не всегда они бывают полными и обновляемыми.

Во-вторых, Банк России рекомендовал банкам публиковать две дополни-

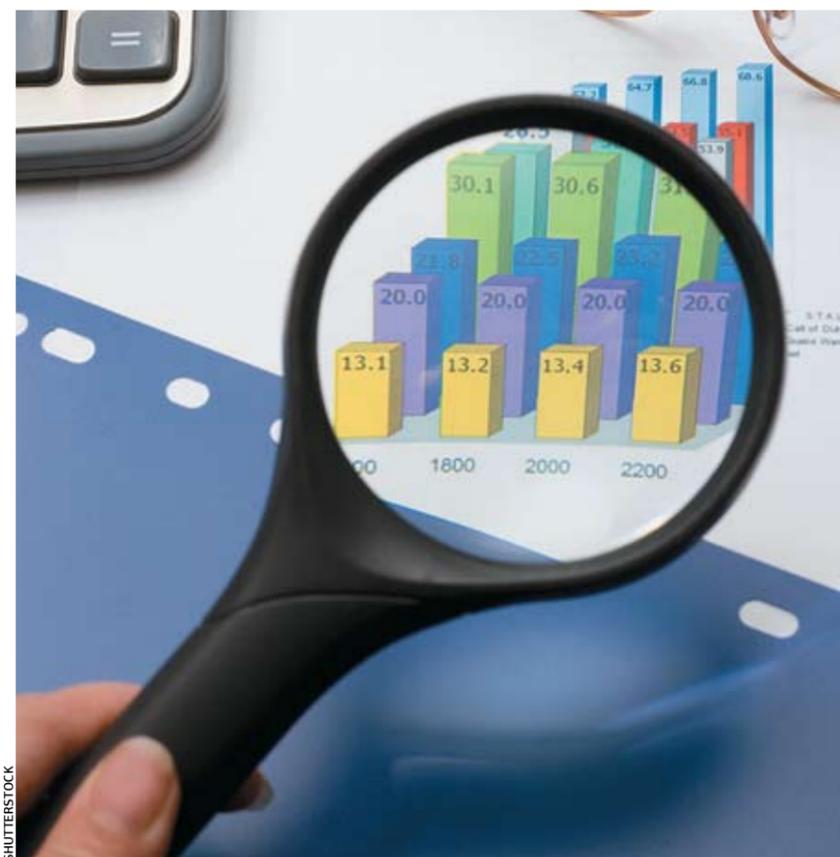
тельные формы отчетности: о расчете собственных средств и об обязательных нормативах. В результате возможности анализа финансовой устойчивости банков значительно расширились. В настоящее время 733 кредитные организации из 1030 действующих (в общей сложности 71% организаций) раскрывают сведения в дополнительных формах.

В-третьих, Банк России изменил порядок составления банками годового отчета. Документ по итогам 2010 года превратится из рекламного буклета, который напоминает отчет большинства банков, в полноценный финансовый отчет. Среди наиболее важных позиций в нем должны присутствовать сведения о составе консолидированной группы, географии деятельности, концентрации рисков, активах с просро-

Табл. 2. Формат раскрытия банками информации о своей деятельности

Периодичность	Обязательное раскрытие	Рекомендованное раскрытие
Ежегодно	годовой отчет; консолидированная отчетность (для банковских групп): ► балансый отчет (ф. 802); ► отчет о прибылях и убытках (ф. 803); ► сведения о составе участников, достаточности капитала и резервах (ф. 812)	
Ежеквартально	► бухгалтерский баланс (ф. 806); ► отчет о прибылях и убытках (ф. 807); ► отчет об уровне капитала и резервах (ф. 808); ► ежеквартальный отчет эмитента ценных бумаг	отчет о прибылях и убытках (ф. 102)
Ежемесячно		► оборотная ведомость (ф. 101); ► расчет собственных средств (ф. 134); ► обязательные нормативы (ф. 135)

Примечание: в скобках указаны номера форм отчетности.



ченными сроками погашения, сделках со связанными сторонами, внебалансовых обязательствах, вознаграждениях топ-менеджеров и т.д. Благодаря информационному расширению формат годового отчета приблизится к международным нормам, а также требованиям Базельского комитета. Хотя для своевременного анализа устойчивости банка особой пользы от отчета не будет, он позволит содержательно оценивать его политику.

Основным источником оперативного анализа финансового положения банков со стороны внешних пользователей выступает отчетность, рекомендованная (т.е. не обязательная) к раскрытию Банком России. Первые усилия в этом плане были предприняты в 2006 году в качестве «меры по защите интересов вкладчиков банков», когда Банк России выпустил Письмо № 165-Т «О раскрытии информации кредитными организациями». В нем банкам советовалось раскрывать оборотную ведомость по счетам бухгалтерского учета, включая обороты, а также отчет о прибылях и убытках. На начало ноября 2010 года ежемесячное раскрытие первичной финансовой информации по рекомендации регулятора производила 971 кредитная организация (т.е. 94%). Отчетность публикуется на странице Банка России в сети Интернет. Обнародование отчетов на сайте регулятора стало признаком «хорошего тона» и негласным стандартом на банковском рынке. Среди крупнейших банков от нее уклоняются только несколько игроков, включая Альфа-Банк и Банк «Уралсиб», которые приводят отчеты без оборотов. Во вторую очередь для внешнего анализа оказываются востребованными упомянутые формы отчетности о расчете собственных средств и об обязательных нормативах. Крупнейшие банки отличаются тем, что с наименьшей охотой раскрывают о себе рекомендованные сведения. В частности, от публикаций на сайте регулятора структуры капитала и значений нормативов воздержались группа ВТБ (Банк ВТБ, ВТБ24 и ВТБ Северо-Запад), Газпромбанк, Альфа-Банк, Банк «Уралсиб», «Ак Барс», Банк «Сосьете Женераль Восток», «Рус-

ский Стандарт», «КИТ Финанс», Банк «Россия».

Наконец, немаловажным источником информации выступает консолидированная финансовая отчетность по МСФО. Речь идет, прежде всего, о сокращенной промежуточной (неаудированной) отчетности, поскольку на основе годовой отчетности, публикуемой в апреле-мае и отражающей ситуацию на 31 декабря, невозможно своевременно судить о финансовом состоянии банка. В промежуточной отчетности по МСФО в полной мере реализованы нормы, заложенные в «Базеле II». Обосновывая закрытость доступа к текущей финансовой отчетности по РСБУ, банкиры часто ссылаются на то, что она не отражает фактического положения дел и что отчетность по МСФО более показательна. Однако, к глубокому сожалению, подавляющее число отечественных банков ограничивается только годовыми отчетами по МСФО. В табл. 3 приведены сведения о доступности промежуточной отчетности крупнейших банков. Результаты обзора выглядят неутешительно: лишь каждый второй банк публикует полугодовую отчетность, а ежеквартальную – каждый третий. Хуже всего обстоят дела в группе дочерних иностранных банков, которые, видимо, полагают, что раз принадлежат нерезидентам с высоким кредитным рейтингом, то не обязаны публично раскрывать информацию. Как ни странно, банки, связанные с государством, выглядят даже несколько лучше банков, находящихся в частной собственности. Стандарт раскрытия информации Сбербанком даже выглядит лучшей рыночной практикой. Если бы не информационная закрытость группы ВТБ, где только головной банк полностью показывает отчетность по МСФО, показатели по госбанкам могли бы быть еще выше.

Больше и шире

Хотя в полной мере документы «Базеля II» еще не обнародованы, можно быть уверенным, что усиление требований к прозрачности банков продолжится. Речь, по всей видимости, пойдет как о практике вознаграждения руководства, так и о раскрытии рисков и секью-

Табл. 3. Доступность сокращенной промежуточной отчетности банков по МСФО на ноябрь 2010 года

№	Банк	Квартальная	Полугодовая
1	Сбербанк	+	+
2	Банк ВТБ	+	+
3	Газпромбанк	+	+
4	Россельхозбанк	Нет	+
5	Банк Москвы	Нет	Нет
6	ВТБ 24	Нет	Нет
7	Альфа-Банк	Нет	+
8	ЮниКредит Банк	Нет	Нет
9	Райффайзенбанк	Нет	Нет
10	Промсвязьбанк	Нет	+
11	Банк «Уралсиб»	Нет	Нет
12	МДМ Банк	+	+
13	Росбанк	Нет	Нет
14	ТрансКредитБанк	+	+
15	НОМОС-БАНК	Нет	Нет
16	Ситибанк	Нет	Нет
17	Банк «Санкт-Петербург»	+	+
18	«Ак Барс»	Нет	Нет
19	Банк «Россия»	Нет	Нет
20	Банк «ВТБ Северо-Запад»	Нет	Нет
21	Нордеа Банк	Нет	Нет
22	«Петрокоммерц»	Нет	Нет
23	Ханты-Мансийский Банк	Нет	Нет
24	Банк «Зенит»	Нет	+
25	Банк «Возрождение»	+	+
26	Национальный банк «Траст»	Нет	Нет
27	Банк «Сосьете Женераль Восток»	Нет	Нет
28	Московский кредитный банк	Нет	+
29	Связь-Банк	Нет	+
30	Банк «Русский Стандарт»	+	+
ИТОГО по 30 банкам		27%	47%
ИТОГО по госбанкам		36%	55%
ИТОГО по иностранным банкам		0%	0%

ритизации активов. По крайней мере, Базельский комитет заявил, что наряду с усилением устойчивости банков к финансовым потрясениям, укреплением риск-менеджмента и корпоративного управления повышение транспарентности будет одной из задач реформы банковского регулирования.

В отношении России, на наш взгляд, на повестке дня стоят несколько вопросов: расширение возможности оперативного анализа устойчивости банков со стороны внешних пользователей, а также полноценное представление о профиле финансовых рисков банков и их оценках. В каждом из двух случаев

раскрытие информации должно строиться на четырех принципах.

- **Доступность (открытость) информации:** банк в открытом доступе или по первому запросу предоставляет информацию о своей деятельности, если она не носит конфиденциального характера.
- **Полнота охвата информации:** банку необходимо предоставлять достаточный объем информации, чтобы объяснить как текущее финансовое положение, так и его предполагаемую (прогнозируемую, планируемую) динамику.
- **Своевременность информации:** информация должна публиковаться с минимальным запаздыванием.

Табл. 4. Месячные формы отчетности, отражающие подверженность банка финансовым рискам

Риск	Форма отчетности	Код формы по ОКУД
Валютный риск	Отчет об открытых валютных позициях	0409634
Кредитный риск	Информация о качестве активов кредитной организации	0409115
Риск ликвидности	Сведения об активах и пассивах по срокам востребования и погашения	0409125
Процентный риск (размещение активов)	Данные о средневзвешенных процентных ставках по средствам, предоставленным кредитной организацией	0409128
Процентный риск (привлечение обязательств)	Данные о средневзвешенных процентных ставках по привлеченным кредитной организацией средствам	0409129
Риск отраслевой концентрации	Сведения о размещенных и привлеченных средствах	0409302
Риск по внебалансовым позициям	Сведения о финансовых инструментах, отражаемых на внебалансовых счетах	0409155

Источник: Указание ЦБ РФ от 12 ноября 2009 года №2332-У «О перечне, формах и порядке составления и представления форм отчетности кредитных организаций в Центральный банк РФ»



• **Целостность информации и последовательность в ее обнародовании:** формы и содержание регулярной отчетности должны быть совместимы друг с другом и скоординированы, пропуски сведений не допускаются.

Для корректной и оперативной оценки финансовой устойчивости банков целесообразно задуматься об обязательной публикации форм отчетности в разделе «Информация по кредитным организациям» на сайте Банка России всех действующих кредитных организаций без исключения. В противном случае при агрегировании данных для анализа групп банков или сектора в целом возникают существенные расхождения с агрегированной статистикой Банка России. Сделать это можно не столько методами принуждения, сколько посредством косвенного воздействия. По статье 8 «Предоставление информации о деятельности кредитной организации, банковской группы и банковского холдинга» Федерального закона «О банках и банковской деятельности» банки обязаны официально публиковать только четыре отчета: баланс, отчет о прибылях и убытках, информацию об уровне достаточности

капитала, а также о величине резервов на покрытие сомнительных ссуд и иных активов. Косвенно воздействовать на расширение публичной отчетности можно, если регулятор станет учитывать прозрачность банка для внешних пользователей информации при оценке степени его надежности в целях надзора или для участия в системе страхования вкладов. Для этого потребуются внесение изменения в Указание ЦБ РФ от 16.01.2004 № 1379-У «Об оценке финансовой устойчивости банка в целях признания ее достаточной для участия в системе страхования вкладов» или в Указание ЦБ РФ от 30.04.2008 № 2005-У «Об оценке экономического положения банков».

Кроме того, востребована многолетняя банковская отчетность. Если кредитная организация дает Банку России согласие на раскрытие информации в большем объеме (в частности, полноценный баланс вместо сокращенной версии), то Банк России размещает на своем сайте отчетность банка в расширенном объеме и на предыдущие доступные отчетные даты, к примеру за последние три календарных года. В таком случае появляется возможность

улучшить уже существующую статистику, а следовательно, проводить более адекватный анализ временных рядов. С точки зрения общей теории статистики необходимо, по меньшей мере, 30 наблюдений, чтобы сформировать выборку для анализа. На практике это означает, что после публикации Банком России отчетов по расчету собственных средств и обязательным нормативам пройдет еще не менее трех лет для формирования полноценных временных рядов.

Для оперативной оценки финансовой устойчивости банков необходимо на сайте Банка России начать публикацию по каждой кредитной организации следующих форм отчетности (табл. 4). Отчет об открытых валютных позициях позволит судить о валютном риске, отраженном как в балансе, так и во внебалансовых статьях банка. Отчет «Информация о качестве активов кредитной организации» поможет в общих чертах оценить кредитный риск, поскольку он содержит сведения о резервах на возможные потери и структуру активов по категориям надежности. Отраслевой аспект кредитного риска можно раскрыть, если обнародовать отчет «Сведения о размещенных и привлеченных

средствах». Сведения об активах и пассивах по срокам востребования и погашения необходимы для анализа риска ликвидности. О процентном риске сложно судить, однако отрицательные гэпы в потоках процентных платежей можно рассчитать, имея доступ к статистике средневзвешенных процентных ставок по активам и обязательствам.

Банки могут апеллировать к аргументу, что доступ к полноценной ежемесячной отчетности способен навредить их деятельности. Однако Базельский комитет в разделе «Собственная и конфиденциальная информация банка» соглашения «Базель II» отмечает, что следует воздержаться от раскрытия специфических сведений (например, о продуктах или системах), делающих капиталовложения банка в эти продукты или системы менее ценными и подрывающих его конкурентоспособность. Все указанные отчеты представляют данные в агрегированном формате и не содержат специфической или детализированной информации. В России согласно статье 26 «Банковская тайна» закона «О банках и банковской деятельности» кредитные организации обязаны хранить тайну об операциях, счетах и вкладах их клиентов и корреспондентов. Однако перечисленные отчеты не содержат конфиденциальных клиентских сведений – только информацию общего характера.

Для полноценного представления о профиле финансовых рисков банков и их оценках необходимо пересмотреть формат ежеквартальной отчетности банков. Базельский комитет рекомендует публиковать раз в год качественную информацию, содержащую общие сведения о целях и политике банка по управлению риском, о системе отчетности и т.д. Информация согласно третьему компоненту «Базеля II» должна публиковаться каждые полгода. Если информация о подверженности риску или о других элементах быстро меняется, что характерно для российского рынка, банки обязаны раскрывать ее ежеквартально. Мы полагаем, что необходимо ввести расширенную публичную ежеквартальную финансовую отчетность не в сокращенных формах, таких как №

Табл. 5. Обеспечение надлежащего раскрытия банками ежеквартальной информации о рисках в русле третьего компонента «Базеля II»

Оценка риска	Общие требования к раскрытию информации
Достаточность капитала	<ul style="list-style-type: none"> структура и достаточность капитала банка, в т.ч. требования к капиталу под конкретные риски (кредитный, рыночный и пр.); полугодовые результаты самостоятельного стресс-тестирования банка по различным сценариям
Кредитный риск	<ul style="list-style-type: none"> суммарная валовая подверженность банка кредитному риску, а также средний валовой риск за период, разбитый на основные подвиды риска; географическое распределение кредитного риска; распределение кредитного риска по отраслям и типам контрагентов (на консолидированной основе); риск концентрации по крупным заемщикам и кредиторам (вкладчикам); разбивка по остаточному договорному сроку погашения всего кредитного портфеля и его подпортфелей; просроченные, реструктурированные и пролонгированные кредиты, а также резервы на возможные потери по ним
Управление рисками	<ul style="list-style-type: none"> процессы управления рисками и структура внутриванковской системы рейтингов; описание процедур присвоения внутренних рейтингов по различным портфелям; сведения о контрольном механизме внутренней рейтинговой системы, включая анализ независимости, подотчетности и проверки рейтинговых систем
Рыночный риск	<ul style="list-style-type: none"> структура рыночного риска, включая раскрытие информации о подходе (требования к капиталу для покрытия процентного риска, риска участия в капитале, валютного риска, товарного риска) и текущие количественные оценки VaR; балансовая и справедливая стоимость портфелей ценных бумаг; кумулятивные реализованные и нереализованные прибыли (убытки) по различным портфелям ценных бумаг; оценка роста (уменьшения) доходов или экономической стоимости капитала в сценариях различных шоков процентных ставок; структура непогашенных требований, секьюритизированных банком
Операционный риск	подходы к оценке достаточности капитала под операционный риск, включая рассмотрение действующих внутренних и внешних факторов и их количественные оценки

806 и № 807, а в полноценном формате с комментариями. В этом плане ежеквартальная отчетность по качеству и содержанию должна приблизиться к промежуточной отчетности по МСФО. В табл. 5 приведен массив сведений, которые банкам желательно раскрывать для комплексной оценки финансовых рисков внешними пользователями отчетности. Главным отличием ежеквартальной финансовой отчетности от ежеквартальной отчетности эмитента ценных бумаг должна быть количественная оценка рисков, а не общее описание методов и моделей, фактическое применение которых проверить невозможно.

В заключение необходимо отметить, что действия регулятора, направленные на повышение прозрачности банковского сектора, могут не привести к успеху, если они не сопровождаются мерами по обеспечению доступности информации для всех заинтересованных лиц, а также простоты ее интерпретации. Если сведения будут представляться своевременно, без дискриминации к доступу и в унифицированной форме, рыночное дисциплинирование будет иметь необходимый эффект для укрепления устойчивости банковского сектора. ПР

Итоги года: вспомним про рейтинговые агентства



Алексей КОНДРАТЬЕВ,
вице-президент Объединения
специалистов по связям с инвесторами
(ОССИ), кандидат юридических наук

В 2010 ГОДУ ПРОЯВЛЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА УЖЕ НЕ ОЩУЩАЛИСЬ ТАК ОСТРО, КАК ГОД НАЗАД. НО СВЕЖИЕ ВОСПОМИНАНИЯ ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ ПОДТОЛКНУЛИ УЧАСТНИКОВ ГЛОБАЛЬНОГО ФИНАНСОВОГО РЫНКА К РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ МЕР ПО НЕЙТРАЛИЗАЦИИ НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ В ПРЕДДВЕРИИ СЛЕДУЮЩЕГО КРИЗИСА. НЕ ХОЧЕТСЯ НАГНЕТАТЬ, НО ВЕДЬ НИКАКИЕ СИЛЫ В МИРЕ НЕ В СОСТОЯНИИ ОТМЕНИТЬ ЦИКЛИЧНЫЙ ХАРАКТЕР РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

Сейчас стало очевидно, что такие программы должны стать неотъемлемой частью стратегических планов предприятий во всем мире в любом государстве как способ обеспечения надежности и безопасности отдельных компаний и экономик различных стран, мирового финансового рынка в целом.

Но, как известно, прежде чем проводить профилактику какого-либо заболевания, необходимо знать его симптомы и способы лечения. С мировым финансовым кризисом ситуация вышла из-под контроля: и пациенты, и врачи долгое время отказывались признавать болезнь даже при очевидных симптомах, а после уже в панике начали лечение, но, не зная, что именно надо делать, экспериментировали с лекарствами. Больные поголовно мучились, кто-то даже умер. А тот, кто выжил, задумался о превентивных мерах. Но, тем не менее, все захотели установить, кто же виноват в том, что

симптомы опасной болезни вовремя не были замечены.

В числе прочих мировое сообщество призвало к ответу рейтинговые агентства, обвинив их в неверной оценке рейтингов ипотечных облигаций в ходе кризиса. Главными виновниками были названы американские Moody's, Standard & Poor's и Fitch – наиболее влиятельные игроки на мировом рынке рейтинговых агентств. Впрочем, Moody's и Standard & Poor's имеют основной объем рейтингового бизнеса в мире, Fitch – агентство поменьше.

В то время как на жилищном рынке США надувался «пузырь», они, как, впрочем, и все население Америки, видели вместо него благоприятную конъюнктуру для ипотеки. Позже представители «большой тройки» признавались, что в какой-то момент перестали заботиться о качестве рейтингов и думали лишь о своей доле на рынке, в то время как рынок продолжал ориентироваться на их рейтинги. Фактически агентства превратились в

фабрики по присвоению высших рейтингов, своеобразные «рейтинговые пиар-агентства».

Меры для пресечения подобной деятельности были приняты. Весной этого года Сенат США одобрил создание специального совета при американском регуляторе финансового рынка SEC, который будет контролировать, каким образом и кто именно из рейтинговых агентств должен присваивать рейтинг выпускам структурированных финансовых продуктов. А летом президент США Барак Обама подписал закон Додда – Фрэнка о серьезном реформировании не только банковской системы, но и финансового и фондового рынков. Согласно закону отныне агентствам надлежит нести ответственность за свои оценки, то есть любой держатель бумаг того или иного эмитента теперь вправе подать на агентство в суд, если бумаги эмитентов не соответствуют выставленному ранее рейтингу.

Все же, несмотря на то что кризис серьезно подорвал репутацию рейтин-



«Большая тройка» рейтинговых агентств: Standard & Poor's и Moody's имеют основной объем рейтингового бизнеса в мире. На третьем месте – Fitch

говых организаций, а объективность их оценок вызвала серьезные вопросы, потребность финансистов иметь универсальный инструмент оценки рисков, связанных с инвестированием и кредитованием, никуда не делась. И даже, наоборот, стала еще острее: некоторые банки после кризиса начали уделять пристальное внимание рейтингам, предпочитая кредитовать компании с высокими оценками по рейтинговой шкале. Фокус на минимизации рисков усилился, ведь никто не хочет иметь дело с будущим банкротом.

Какие бы обвинения в связи с финансовым кризисом ни сыпались на рейтинговые организации, агентствам пока нет альтернативы, а значит, и избавиться от их влияния невозможно. Тем не менее над проблемой минимизации зависимости от них сегодня работают различные государственные институты целого ряда стран.

Министерство финансов РФ уже озвучило планы по усилению контроля за деятельностью рейтинговых агентств. Необходимость таких действий продиктована целым рядом факторов, в частности активным развитием систем рейтингования в РФ, а также поставленной задачей по реализации проекта Международного финансового центра, создание которого планируется в Мо-

ске. Пока же функционал Минфина в отношении рейтинговых организаций ограничен: ведомство может аккредитовать их либо лишать аккредитации. Однако прежде, чем ведомство расширит сферы контроля, необходимо дать определения понятиям «рейтинговое агентство», «рейтинг», «рейтингование», которые в российском законодательстве пока не прописаны.

Россия не столь категорична в высказываниях относительно «большой тройки», как Европейский союз. Здесь вопрос регулирования рейтинговых агентств

выставлении суверенных рейтингов уведомлять страны за три дня (сейчас у них есть лишь 12 часов) до их публикации. Причем сами рейтинги должны быть бесплатными для стран Европейского союза и пересматриваться раз в полгода, а не в год, как раньше. У инвесторов же должна быть возможность подавать в суд на рейтинговое агентство за неверные оценки. Конечно, Еврокомиссия приветствует появление новых национальных игроков на этом рынке, чтобы покончить наконец с олигополией «большой тройки».

Какие бы обвинения в связи с финансовым кризисом ни сыпались на рейтинговые организации, агентствам пока нет альтернативы, а значит, и избавиться от их влияния невозможно

решили следующим образом: с 1 января 2011 года контроль за деятельностью этих организаций будет осуществлять Европейское управление по ценным бумагам и рынкам (ESMA, European Securities and Markets Authority). В докладе Еврокомиссии, обнародованном 5 ноября этого года, предлагается целый комплекс надзорных мер. В частности, прописана необходимость при-

Не случайно в последнее время в разных странах мира проявилось несколько инициатив по созданию национальных рейтинговых агентств нового поколения, которые позиционируются как «избавленные от «родовых пятен» традиционных рейтинговых агентств». Заслуживает упоминания рейтинговое агентство при французской компании Sofase, которая является одним из ми-



18-22 апреля 2011г., Москва

Неделя российского бизнеса



Встать в один ряд с «большой тройкой» – задача для большинства рейтинговых агентств пока непосильная. Не так давно подобную попытку предприняло китайское рейтинговое агентство Dagong Global. Оно обратилось в Комиссию по ценным бумагам и биржам (SEC) США с просьбой признать его одобренной рейтинговой организацией, но получило отказ

мониторинг – один из важных инструментов финансовой системы. Именно такое непрерывное наблюдение дает возможность увидеть на самых ранних стадиях то, что в дальнейшем может перерасти в серьезные негативные последствия как для отдельных компаний, так и для экономик различных стран и мирового финансового рынка в целом.

Поэтому на глобальном уровне деятельность рейтинговых агентств также неоднократно обсуждалась. Министры финансов и главы центральных банков коснулись этого вопроса в ходе недавнего саммита G20 в Сеуле. По итогам было принято решение продолжить деятельность по разработке механизмов регулирования и надзора рейтинговых агентств. Россия, признавая объективную необходимость рейтингов в современной мировой финансовой системе, выступает за обеспечение соблюдения разумного баланса в использовании внешних рейтингов и проведении, по возможности, собственного экономического анализа для оценки финансовых рисков. Одновременно Россия считает необходимым установить систему государственного контроля за деятельностью рейтинговых агентств, а также повысить ответственность агентств и их руководителей за качество рейтинговых оценок через соответствующие нормы регулирования.

Вспомнить про рейтинговые агентства накануне наступающего 2011 года мне показалось важным потому, что в наше время беспрецедентного по скорости и объемам доступа и обмена информацией проще делать значимые аналитические выводы, придавать им публичную известность и на их основе строить, хочется надеяться, лучшее будущее. Перспектива любой национальной экономики, в том числе и российской, в наступающем году будет критическим образом зависеть от того, какие выводы были сделаны на основе анализа недавнего прошлого и какие возможности открылись на основе этих выводов. Не исключено, конечно, что экономическая жизнь властно продемонстрирует: и эти знания – очередная иллюзия.

ПР

ровых лидеров в области кредитного страхования. Некоторым минусом в данном случае может стать конфликт интересов, который вероятен у Sofase со своим основным бизнесом.

В России интересным проектом является инициатива группы российских и немецких предпринимателей, до этого имевших многолетний опыт работы в РФ и в странах ЕС в области факторинга – бизнеса, построенного на покупке дебиторской задолженности, а значит, и оценке кредитоспособности дебиторов. Проект получил название «Агентство рейтингового мониторинга «ОмниГрейд», главный фокус в его бизнес-модели делается на мониторинге – постоянном наблюдении за всеми ключевыми аспектами деятельности «подопечного» предприятия.

Впрочем, встать в один ряд с «большой тройкой» – задача для большинства рейтинговых агентств пока непосильная. Не так давно подобную попытку предприняло китайское рейтинговое агентство Dagong Global. Оно обратилось в Комиссию по ценным бумагам

и биржам (SEC) США с просьбой признать его одобренной рейтинговой организацией, но получило отказ. В SEC засомневались, что Dagong будет выполнять все требования американского регулятора по предоставлению отчетности и обеспечению проверок своей деятельности. В настоящее время всего десять агентств признано SEC: семь американских, два японских и одно канадское. Однако Dagong сдаваться не намерено, в ответном заявлении агентства на отказ американского регулятора говорится, что у организации есть все права на то, чтобы посредством рейтинговых операций защищать кредитные интересы своей страны в США. Dagong делает это весьма активно: летом этого года компания опубликовала кредитные рейтинги 50 стран, присвоив США, Японии и Великобритании более низкие рейтинги, чем Китаю, объяснив это растущим дефицитом бюджета и увеличивающимся уровнем госдолга в этих странах.

Очевидно, после кризиса усилилось понимание того, что рейтинговый мо-

“Самое важное, наверное, – это системные меры, о которых всегда говорит предпринимательское сообщество, и в частности Российский союз промышленников и предпринимателей.”



Эльвира Набиуллина
Министр экономического развития РФ
2009 год





Алексей КУДРИН,
Заместитель Председателя
Правительства РФ –
Министр финансов РФ

” Через три года Правительство РФ начнет второй этап приватизации и снизит свою долю в большинстве компаний до 25% плюс одна акция

(На Финансовом форуме России,
24 ноября, Москва)



Александр ЮРОВ,
Директор департамента
налично-денежного
обращения Банка России

” Банк России рассчитывает, что новые модифицированные банкноты 5 тысяч и 500 рублей появятся в 2011 году

(На пресс-конференции,
25 ноября, Москва)



Сергей ИГНАТЬЕВ,
Глава Банка России

” Если собственник или топ-менеджмент банка решили вывести из него деньги – то есть украсть деньги вкладчиков, – то они это в любом случае сделают. Единственная мера – это реальная угроза уголовного наказания этих лиц

(Во время выступления в ГД РФ,
25 ноября, Москва)



SHUTTERSTOCK

ВРЕМЯ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ
Второсортная ипотека

Директор департамента структурированных продуктов Агентства по ипотечному жилищному кредитованию Денис Гришухин на форуме «Ведомостей» констатировал, что большинство банков уже выдают ипотеку с 20-процентным первоначальным взносом, а некоторые и с 10-процентным, а наряду с подтверждением доходов заемщика по форме 2-НДФЛ используют свободную форму. Вследствие дешевого фондирования госбанки ведут достаточно агрессивную политику и могут позволить себе выдавать ипотеку под 10%, в то время как у других игроков средние ставки – 12–13%. «Теперь банки говорят, что у них с ликвидностью все хорошо, и поэтому продавать ипотеку они не хотят», – подтверждает начальник управления секьюритизации «ВТБ капитала» Андрей Сучков. АИЖК считает, что необходимо изменить правила резервирования по соответствующим кредитам: сегодня норма резервирования одинакова для всех ипотечных кредитов независимо от размера первоначального взноса. Речь идет о том, что нужно ограничить выдачу второсортной ипотеки. «Нужно дифференцировать норму резервирования по ипотеке в зависимости от уровня первоначального взноса и, соответственно, риска этого кредита», – заключает Гришухин.

ПЕРЕНОС РАЗМЕЩЕНИЯ ГОСОБЛИГАЦИЙ
Передумали!

Нежданно-негаданно, а именно в последний момент Сбербанк России принял решение о переносе на неопределенный срок запланированного на 25 ноября размещения первого транша двухлетних государственных облигаций Белоруссии общей номинальной стоимостью 7 млрд руб.

” Скоординированной работой правоохранительных органов и Газпромбанка под руководством Генпрокуратуры удалось предотвратить причинение банку материального ущерба на сумму более 250 млн рублей “

Официальное заявление Генеральной прокуратуры РФ,
24 ноября, Москва

СОСТОЯНИЕ МЕЖПРОМБАНКА
Хуже некуда

В соответствии с обнародованной оценкой Банка России реального финансового положения Межпромбанка, сделанной временной администрацией после отзыва лицензии кредитной организации, масштаб финансовых трудностей Межпромбанка является беспрецедентным по российским меркам: сегодня собственные средства Межпромбанка достигли минус 30 млрд руб.



ИТАР - ТАСС



PHOTOPRESS.RU

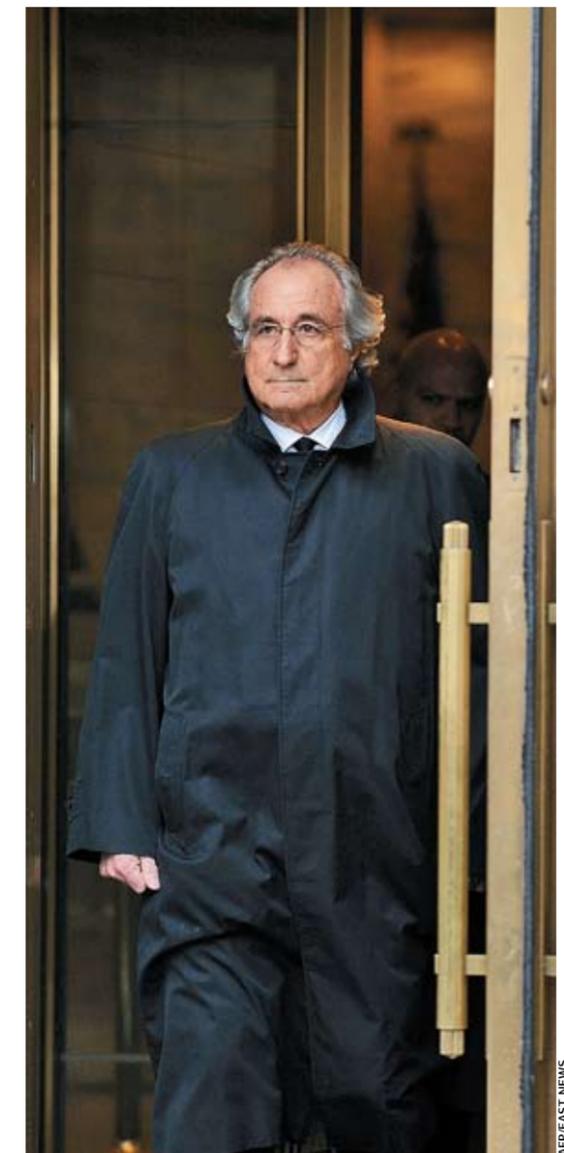
УВЕЛИЧЕНИЕ МИНИМАЛЬНОГО КАПИТАЛА
Еще есть время вырасти!

В соответствии с новой стратегией развития банковского сектора на 5 лет одним из главных изменений является увеличение минимального размера собственного капитала. В этой связи на рынке останутся крупные кредитные учреждения, а мелкие банки либо объединятся, либо исчезнут. Правда, многие эксперты расценивают соответствующие изменения в контексте замены понятий, когда банковские услуги представлены в виде самостоятельного коммерческого продукта, а не надстройки над реальным сектором.

«Не хватает четких цифр в этом документе и, соответственно, каких-то мер, которые Центробанк будет применять для того, чтобы эти ориентиры стали реальностью», – говорит Михаил Задорнов, Председатель правления банка «ВТБ24».

С другой стороны, предполагаемое значительное увеличение минимального капитала, которое потянет не каждый банк, «отсечет значительную часть мелких банков, которые не оказывают влияния на экономические процессы», считает ведущий эксперт института «Центр развития» ГУ-ВШЭ Дмитрий Мирошниченко.

Сейчас участники рынка ждут объявления суммы минимального капитала, чтобы понимать, как перераспределится рынок.



AP/EAST NEWS

ФОТОФАКТ

Обвиняется UBS
Оказывается, Бернанд Мэдофф смог построить свою финансовую пирамиду благодаря швейцарскому банку UBS. По информации адвоката Ирвинга Пикарда, UBS активно сотрудничал с аферистом, выступая в качестве спонсора, депозитария и администратора различных связанных с его пирамидой фондов-доноров.



Марат ГЕЛЬМАН: **«Каждый должен** **сам найти** **свою Пермь!»**

КОГДА МАРАТ АЛЕКСАНДРОВИЧ ПРИГЛАСИЛ МЕНЯ ДЛЯ ИНТЕРВЬЮ К СЕБЕ ДОМОЙ, Я ПРЕДПОЛАГАЛА ОКАЗАТЬСЯ В ВЕСЬМА ЭКСТРАВАГАНТНОМ МЕСТЕ. ВЕДЬ У ЧЕЛОВКА СО СКАНДАЛЬНОЙ РЕПУТАЦИЕЙ, КОТОРЫЙ ПЕРВЫМ В НОВОЙ РОССИИ НАЧАЛ ЗАНИМАТЬСЯ СОВРЕМЕННЫМ ИСКУССТВОМ, ТОЧНО ДОЛЖЕН БЫТЬ «ДОМ ВВЕРХ ДНОМ». НО УЮТНАЯ КВАРТИРА НА ОСТОЖЕНКЕ, ГДЕ БЕГАЮТ ДЕТИ (МЛАДШАЯ ДОЧКА ЕВА С ПОДРУГАМИ), КУДА ЗАХОДИТ ПОУЖИНАТЬ ПАВЕЛ ЛУНГИН (ЧТОБЫ ОБСУДИТЬ НОВЫЙ ПРОЕКТ), ГДЕ ОГРОМНЫХ РАЗМЕРОВ КОТ СТОРОЖИТ КОРЗИНУ С ТАПКАМИ, ГОВОРИТ О ТОМ, ЧТО САМ ГЕЛЬМАН ДОСТИГ ТОЙ ВНУТРЕННЕЙ ГАРМОНИИ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛЯЕТ ЕМУ НЕ ДУМАТЬ О ТОМ, ЧТО О НЕМ ДУМАЮТ ДРУГИЕ

Евгения Шохина: – Марат Александрович, вы как-то сказали, что художник и политик похожи друг на друга в вопросе отсутствия у них некоторых моральных норм, сегодня они так же идут в ногу?

Марат Гельман: – Что я имел в виду. Общество как организм. У организма есть разные части, которые выполняют разные функции: голова думает, печень «переваривает» кровь, руки хватают. Художник – это профессиональный критик общества. Он дистанцируется от общества и является его зеркалом. Художник – это не лекарство, а боль. Если в обществе есть какая-то проблема, то, чтобы сделать эту проблему более очевидной, художник иногда ее усиливает.

Один из примеров. На Арбате в течение долгого времени некие люди продавали боевые медали в киоске, а рекламировались с помощью обезьянки, одетой в военный френч. Один художник сделал проект, нарисовав портреты

обезьян в разных военных мундирах. Люди, которые в течение 5–7 лет проходили мимо этой обезьянки на Арбате и которых это не волновало, вдруг возмутились! Как так! Художник! Как он издевается над боевыми наградами! Художник, таким образом, что сделал? Он показал болевую точку.

Е. Ш.: – А сколько современных художников могут увидеть реальную картину, которую они смогут потом актуализировать как болевую точку?

М. Г.: – Культурная машина всегда работает с избыточностью. В Москве сейчас около 7 тысяч художников. Если мы посмотрим на реальный художественный мир тех художников, которые попадут в историю искусства, – их 50–70 человек. Надо просто привыкнуть к тому, что плохого искусства гораздо больше. Более того, не все художники заняты критикой общества. Но художник, как правило, проверяет общество на табу очень часто. Он работает всегда на грани.

Е. Ш.: – Мне кажется, что сейчас в большинстве случаев современное искусство превратилось в некий фарс. Если 15 лет назад работами новых художников, например Виноградова с Дубоссарским, восхищались, их критиковали, обсуждали, то сейчас уже и обсуждать нечего.

М. Г.: – Дело в том, что мы ведь всегда искусство прошлого воспринимаем гораздо более отстраненно. Вот сейчас мы смотрим на скульптуры Ленина в исполнении Томского. Мы же не думаем о том, кем был Ленин. Мы просто видим, что это был сильный скульптор. Если это работа Томского, конечно.

Е. Ш.: – Вы, глядя на Ленина, не думаете о Ленине?

М. Г.: – Я думаю о пластике. Я думаю о том, как это сделано. Всегда искусство прошлого воспринимается по-другому.

Е. Ш.: – Дубоссарский вряд ли воспринимает себя художником прошлого. Мы же говорим о промежутке в 10–15 лет?





ФОТОАРХИВ РСНП

СПРАВКА

Марат ГЕЛЬМАН

Родился в 1960 году в Кишиневе. В 1983 году окончил Московский институт связи. С 1988 года коллекционирует произведения современного искусства и организует выставки.

1990 год – основал одну из первых частных галерей Москвы.

1991 год – один из основателей международной художественной ярмарки «Арт-Миф», проходившей в Москве.

1993 год – совместно с Г.Г. Дадамяном организовал Высшую школу арт-менеджмента при ГИТИСе.

1997 год – создание одного из ведущих сайтов о современном искусстве в Интернете – www.guelman.ru

1997–1998 годы – соредатор общественно-литературного журнала «Пушкин» с ГодО. Павловским.

1997 год – соучредитель «Русского журнала».

1999–2000 годы – организатор более 20 фестивалей неофициального искусства по всей стране.

2000 год – совладелец издательства GIF.

2000 год – создание сайта о современном искусстве России www.gif.ru.

2002–2004 годы – заместитель генерального директора Первого канала.

2005 год – соучредитель Фонда содействия современному искусству М. Гельмана

Галерея М&Ю Гельман – одна из первых в постсоветской России. Помимо регулярного показа творчества избранных художников в своих стенах, Галерея М&Ю Гельман известна как организатор крупномасштабных выставок. Среди последних из них – нашумевшие «Россия 2» (2005, Москва; 2006, Нью-Йорк), «Оттепель» (2006, выставка, посвященная 15-летию Галереи М. Гельмана. ГРМ, Санкт-Петербург, Россия; 2008, САМ, Нью-Йорк), «Новая украинская живопись» (2008, White-Vox, Нью-Йорк), «Русское бедное» (2008, Речной вонзал, Пермь).

Марат Гельман – автор книг:

«Динамические пары. О феномене коллективного творчества»,

«Русский способ. Терроризм и масс-медиа».

Соавтор монографии о музее современного искусства «Искусство против географии» (издана Русским музеем).

С **2009 года** Марат Гельман является директором Пермского музея современного искусства PERMM.

М. Г.: – Дело в том, что социальное время и биологическое резко поменялись. Если раньше биологическое время 50 лет и время смены культурной эпохи – это было примерно одно и то же время, то с начала XX века эти 50 лет превратились в 10 лет, а начиная с 1970 года, условно говоря, даже в 5. Художественные эпохи сменяются сейчас очень быстро.

Е. Ш.: – Вот я и хочу понять, что поменялось за эти 10 лет в художественном смысле? Границы морали? Если раньше в фильмах ужасов голову отрубали, то теперь ее медленно отпиливают. Так и современное искусство теперь выставляет отрезанные головы кроликов в стаканах, чтобы называться искусством?

М. Г.: – Я могу сказать, что каждый раз надо смотреть на конкретные работы. У них всегда есть какой-то конкретный адресат и какой-то жест. Например, те работы, о которых вы говорите, это была французская художница – я не помню ее имени. Выставлялась у Айдан. Работы говорили о фальшивом экологизме. Мы часто что-то декларируем, а ведем себя совсем по-другому – говорим, что мы защищаем животных, а сами продолжаем есть мясо и носить шубы. Получается, что художник, находясь «в пространстве жеста», совершает «как бы» дурные поступки.

Е. Ш.: – А политики, с которых мы начали, они тоже совершают «как бы» дурные поступки?

М. Г.: – Художник вообще находится в пространстве жеста, а не в пространстве поступка. Так же, как отличается военная сцена в кино от реальной войны. Когда мы смотрим военную сцену в кино, мы что говорим? «Это красиво» или «это правдиво, убедительно». Когда мы видим реальную войну, мы говорим, «сколько человек убито и кто победил». Человек у власти не может соответствовать христианской морали, и это своего рода ноша. Например, когда надо принять решение: убить сто человек, чтобы спасти тысячу. То есть человек, который следует всем законам, и человек во власти – это две разные позиции. Христианин в такой

ситуации просто отойдет от решения проблем. Он просто не возьмет на себя этот грех. Человек во власти должен, обязан – иначе он плохой властитель. Выход из этой ситуации общество нашло в том, что называется профессиональной этикой. Посмотрите, как бизнесмены конкурируют между собой. Все в рамках *Nothing personal* (ничего личного. – Прим. ред). Это профессиональная этика бизнесмена, которая предполагает рационализм как важную часть профессии. Есть профессии, в которых этого нет.

Е. Ш.: – А у политиков в критерии профессиональной этики входит необходимость соблюдения законов?

М. Г.: – Законы создают люди, и они могут быть несправедливыми. Каждый человек, когда он стоит перед



ФОТОАРХИВ РСНП

выбором, принимает решение сам – нарушать ли закон и делать ли все по справедливости.

Е. Ш.: – Ну а если нормальный закон, но вот что-то соблюдать не хочется?

М. Г.: – Не важно. Ты точно знаешь, какое будет наказание по этому закону. Это касается и художников. Когда они рисуют мужской половой член на Литейном мосту, они понимают, что совершают жесткое хулиганство, за это будет 15 суток. Они сознательно нару-

шают закон. В результате получают роскошное произведение искусства.

Е. Ш.: – Роскошное ли? Или просто речь идет о рекламе тех художников, которые отсиживают свои 15 суток?

М. Г.: – Ты сейчас пытаешься спроецировать на меня обывательское сознание. Но я просто хочу сказать, что это действительно одна из лучших работ за последние, может быть, 10 лет, которая сделана на улице. Это очень сильная работа. Просто не все это могут сразу увидеть. Но я как профессионал могу.

Е. Ш.: – Вот разобрались наконец, что является художественным критерием современной эпохи. А какой общественно-политический критерий, застоя не чувствуете?

М. Г.: – Здесь метафора очень простая. Допустим, у вас сломалась рука. Вам на-



ФОТОАРХИВ РСНП

ложили гипс, чтобы кость срослась. Это то, что у нас было в 2000-х годах: восстановление управляемости в стране. Управляемости не было. Наложили «гипс»: вертикаль власти, полпреды... Кость срослась. Гипс надо снять, чтобы руку эффективно разминать, разрабатывать, а он-то состоит из живых людей. И эти люди говорят: «Мы не хотим сниматься. У нас там уже выстроен бизнес».

Е. Ш.: – Так согласно вашему определению получается, что у нас очень высокоморальная власть, которая не

хочет ломать гипс для спасения миллионов...

М. Г.: – Сейчас существует проблема безболезненного снятия этого гипса и восстановления какой-то эффективности. Сейчас разные люди по-разному пытаются этот гипс снять. Медведев делает это с помощью Сколково. Я считаю, что это очень полезный проект. Например, занимаясь Пермским проектом, я вижу, сколько там молодых людей что-то делает, как много из них готовы и хотят в Сколково. Я вижу, что у людей появились какие-то новые интересные проекты. Снова, как в начале 1990-х, заблестели глаза у предпринимателей. Этот гипс надо ломать. В Перми мы это делаем с помощью искусства. Мы меняем ментальность, представьте себе, два года назад 60% молодых людей от 18

до 30 лет хотели из Перми уехать. 60%! Сегодня – всего 8%. Вот результат. Надо найти какой-то свой рычаг, с помощью которого ты хочешь перевернуть мир.

Е. Ш.: – Ура, все едем в Пермь переворачивать мир!

М. Г.: – Каждый должен сам найти свою Пермь!

Е. Ш.: – Вы себя там комфортно чувствуете?

М. Г.: – Мне 50 лет. Сейчас я себя спокойно или неспокойно чувствую только внутри себя. ПР

Клуб главных редакторов РСПП Давид ЯКОБАШВИЛИ

23 НОЯБРЯ СОСТОЯЛОСЬ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ КЛУБА ГЛАВНЫХ РЕДАКТОРОВ РСПП, КОТОРОЕ ТРАДИЦИОННО БЫЛО ОРГАНИЗОВАНО В ОТЕЛЕ THE RITZ CARLTON. ГОСТЕМ КЛУБА СТАЛ ЧЛЕН БЮРО ПРАВЛЕНИЯ РСПП, ЧЛЕН СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «ВИММ-БИЛЬ-ДАНН ПРОДУКТЫ ПИТАНИЯ» ДАВИД ЯКОБАШВИЛИ. В ТРАДИЦИОННОМ ФОРМАТЕ ВСТРЕЧИ OFF THE RECORD БЫЛИ ОБСУЖДЕНЫ ВОПРОСЫ ВЫХОДА КОМПАНИИ «ВИММ-БИЛЬ-ДАНН» НА IPO И УЧАСТИЯ ДАВИДА МИХАЙЛОВИЧА В РАБОТЕ «БАШНЕФТИ». ТАКЖЕ БЫЛО УДЕЛЕНО ВНИМАНИЕ ПРОБЛЕМАМ КАЧЕСТВА И СТОИМОСТИ МОЛОКА И РАССКАЗАНО О ПОПЫТКАХ ОТКРЫТЬ МУЗЕЙ МУЗЫКАЛЬНЫХ АВТОМАТОВ



” По ходу дела получился такой бизнес, как «Вимм-Биль-Данн». Сначала никто на него не обращал внимания. Но было интересно, потому что появился первый сок. Сока не было. На арендованных площадях произвели... “

” Лианозовский завод простаивал, он был рассчитан на 900 тонн в день, а производил всего 20. Когда мы туда пришли, он совершенно преобразился, начал производить продукцию. Потому что синергично было производить и молоко, и соки на одних и тех же площадях “

” Сегодня у нас 37 производственных площадок как на территории России, так и за ее пределами. Было правильным решением выйти на биржу, хотя это стоило больших финансовых затрат, многих трудов – полностью раскрыть информацию о себе. Но это оправдало себя “



” На сегодняшний день появилось много общественной работы. В РСПП возглавляю Комитет по социальной и демографической политике, возглавляю «Росбренд», организацию по защите торговых марок. Недавно вошел в Совет директоров «Башнефти» с определенными финансовыми и моральными интересами “



” Все, что мы делаем, это наша социальная ответственность. Если мы платим налоги, если мы строим фермы, если мы вкладываем на территории РФ деньги “

” Вовлечен в решение проблем с торфом. Мы высушиваем болота, забираем оттуда торф. Дальше вырубает все растущие рядом растения и снова заливаем место водой. Получаются озера. Это где-то 60 тыс. тонн, которые должны будут сжигаться в местных котельных и заменять собой высокоэнергетический уголь и мазут. Это можно разрабатывать во всех регионах. Единственное условие, которое мы ставим губернаторам, чтобы было выгодно вкладываться: они должны отдать свои котельные в аренду и бесплатно отдать месторождения – болота “

” Раньше Россия производила 210 тыс. тонн молока в год и завозила 95 тыс. тонн. А сейчас получается, что мы производим 90 тыс. тонн, а завозим уже под 180–200 тыс. тонн из Белоруссии. Кого мы радуем, непонятно “

” Наше высшее качество и высшее качество за границей различаются. По содержанию белка, жиров и наличию патогенной флоры. Что получается? Мы сегодня в России платим за молоко высшей категории не менее 17–18, а порой и 22 рубля. Поэтому мы производим сыр в Германии, там мы платим 13 рублей за молоко, которое выше по качеству. Делаем сыр там и привозим сюда. Это проблема “



Конфликт между правами предпринимателей и правами профсоюзов в ЕС



Никита ЛЮТОВ,
кандидат юридических наук,
доцент МГЮА
им. О.Е. Кутафина

СУДЕБНЫЙ СПОР МЕЖДУ ЛАТВИЙСКОЙ СТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИЕЙ «ЛАВАЛЬ», ВЫИГРАВШЕЙ ТЕНДЕР НА СТРОИТЕЛЬСТВО В ГОРОДЕ ВОКСХОЛЬМ (ШВЕЦИЯ) ЗДАНИЯ ШКОЛЫ, И ШВЕДСКИМ ПРОФСОЮЗОМ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТНИКОВ ИМЕЛ ОГРОМНЫЙ РЕЗОНАНС В МАСШТАБАХ ВСЕГО ЕС. РЕШЕНИЕ ПО ДЕЛУ БЫЛО ПРИНЯТО ЕВРОПЕЙСКИМ СУДОМ СПРАВЕДЛИВОСТИ В ДЕКАБРЕ 2007 ГОДА, НО ЭТОМУ РЕШЕНИЮ ПРЕДШЕСТВОВАЛИ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ СУДЕБНЫХ РАЗБИРАТЕЛЬСТВ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ, ШИРОКОЕ ОБСУЖДЕНИЕ В ПРЕССЕ, ДЕБАТЫ В НАУЧНОЙ ЛИТЕРАТУРЕ, СТОЛКНОВЕНИЯ МЕЖДУ ПРОФСОЮЗАМИ И ОБЪЕДИНЕНИЯМИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ И ВОВЛЕЧЕНИЕ В ЭТОТ СПОР ПОЛИТИЧЕСКИХ ДЕЯТЕЛЕЙ. НЕКОТОРЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ УТВЕРЖДАЛИ, ЧТО ОТ РЕШЕНИЯ ПО ДЕЛУ «ЛАВАЛЬ» ЗАВИСИТ НЕ ТОЛЬКО БУДУЩЕЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ПРОФСОЮЗНОГО ДВИЖЕНИЯ, НО И БУДУЩЕЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА В ЦЕЛОМ. УЖЕ ПОСЛЕ ВЫНЕСЕНИЯ РЕШЕНИЯ ПО ДЕЛУ «ЛАВАЛЬ», ЕВРОПЕЙСКИЙ ПАРЛАМЕНТ ПРИНЯЛ СПЕЦИАЛЬНУЮ РЕЗОЛЮЦИЮ, ОСНОВАННУЮ НА МАТЕРИАЛАХ ЭТОГО ДЕЛА И ЦИТИРУЮЩУЮ СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ СУДЕБНОЕ РЕШЕНИЕ. ПРИ ЭТОМ РЕШЕНИЕ, ФОРМАЛЬНО ГОВОРЯ, КАСАЛОСЬ ВСЕГО ЛИШЬ 35 ЛАТВИЙСКИХ РАБОЧИХ, ПРИЕХАВШИХ В ШВЕЦИЮ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ШКОЛЫ

Почему же это судебное разбирательство привлекло к себе столько внимания? Прежде всего, дело в том, что конфликт между латвийским работодателем и шведским профсоюзом затронул вопрос о противоречии двух фундаментальных прав, закрепленных в Договоре об учреждении Европейского сообщества (далее – Договор о ЕС): могут ли закрепленные в законе права профсоюзов вступать в противоречие с предпринимательскими свободами работодателя?

Помимо коллизии социальных и экономических прав, дело «Лаваль» затронуло проблему большого разрыва в уровне жизни и социальных стандартах в государствах «старой» и «новой» Европы (государства-члены, вошедшие в ЕС после 2004 года). По сути, это дело поставило вопрос о том, могут ли работники из стран, недавно вошедших в Европейский союз, приезжать в Западную Европу и работать на условиях, худших, чем те, которые приняты в тех странах, куда они приезжают для работы. Соответственно, дело Лаваль обозначило конфликт между разными регионами,

входящими в ЕС. Сторону работодателей в конфликте заняли государства «новой» Европы и Великобритания, традиционно поддерживающая либеральную экономику в ущерб профсоюзному движению. На сторону профсоюзов встали представители «старых» государств континентальной Европы.

Суть спора. В 2003 году для осуществления работы компания «Лаваль» направила 35 рабочих. Летом 2004 года шведский профсоюз строительных рабочих «Биггетан» вступил в переговоры с компанией «Лаваль» и ее шведским подразделением с целью заключения кол-

лективного договора, устанавливающего минимальный размер оплаты труда приехавших работников. Особенностью шведской системы трудового права является то, что минимальный размер заработной платы в этой стране устанавливается не законодательно, а в отраслевых соглашениях. При этом такие соглашения распространяются на подавляющее большинство работников и предусматривают самый высокий уровень минимальной заработной платы среди стран Европейского союза. Минимальный размер заработной платы по латвийскому законодательству, наоборот, был на тот момент самым низким в ЕС. Профсоюз потребовал, чтобы компания «Лаваль», помимо подписания коллективного договора, приняла на себя обязательство по выплате заработной платы своим работникам в размере не менее 145 шведских крон (около 500 руб.) за час работы, а также выплату средств в пользу профсоюза и осуществление негосударственного социального страхования. В случае отказа компании «Лаваль» от этих условий профсоюз предупредил о намерении провести забастовку.

В ответ на эти требования работодатель объявил о своей готовности выплачивать работникам заработную плату в размере 13 600 крон (около 50 000 руб.) в месяц, а также предоставлять работникам питание, размещение и компенсацию транспортных расходов исходя из 6000 крон (около 22 000 руб.) в месяц.

Профсоюз не был удовлетворен ответом компании «Лаваль» и в октябре 2004 объявил о намерении начать коллективные действия в отношении работодателя. 2 ноября 2004 года начались профсоюзные акции в отношении компании «Лаваль». Они заключались в блокировании поставок на стройку, выставлении пикетов и препятствовании доступа латвийским рабочим и транспортным средствам на стройплощадку. Компания «Лаваль» обратилась в полицию за помощью, однако получила отказ, поскольку полиция не имела права вмешиваться в проведение организованной в соответствии с требованиями шведского трудового законодательства акции профсоюза.



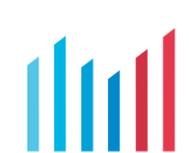
3 декабря 2004 года к акции профсоюза строителей присоединился профсоюз работников электроэнергетики. На фото: лидер профсоюза Lars-Goeran Bromander

В декабре 2004 года состоялись переговоры с участием посредников, а также примирительная досудебная встреча сторон, в ходе которых профсоюз потребовал от компании «Лаваль» незамедлительного присоединения к отраслевому соглашению строителей, оставив вопрос о размере заработной платы для дальнейших переговоров. В этом случае профсоюз был готов приостановить свою акцию. Компания «Лаваль» отказалась от этого предложения.

Одновременно с этим давление со стороны профсоюзов было увеличено. 3 декабря 2004 года к акции профсоюза строителей присоединился профсоюз работников электроэнергетики. Эта акция солидарности привела к запрету предпринятиям, находящимся в отношениях с профсоюзом, предоставлять услуги по энергообеспечению компании «Лаваль». На рождественские праздники командированные латвийские рабочие отправились на родину и уже не вернулись обратно. В феврале 2005 года заказчик строительства – город Воксхольм – расторг контракт с подрядчиком, а в конце марта шведское подразделение компании было признано банкротом.

В декабре 2004 года компания «Лаваль» обратилась в трудовой суд Швеции с иском о признании действий шведских профсоюзов незаконными, их прекращении и компенсации убытков, причиненных этими акциями компании. 22 декабря 2004 года суд принял определение об отказе в выдаче судебного приказа о приостановлении промышленных акций. Рассматривая спор, шведский суд принял решение о необходимости разъяснения ряда норм права ЕС в Европейском суде справедливости, до получения ответа на которые рассмотрение дела по существу было приостановлено. Разбирательство в шведском суде зашло в тупик, поскольку каждая из сторон спора ссылалась на разные положения одного и того же Договора о ЕС: предприниматели говорили о нарушении профсоюзом их прав на предпринимательскую деятельность, защищаемых этим договором, а профсоюз – о праве на коллективные действия, в равной степени защищаемые этим же самым договором.

По сути, Европейскому суду справедливости предлагалось ответить на вопрос о приоритете двух видов прав человека: экономических и социально-



18-22 апреля 2011г., Москва

Неделя российского бизнеса



AP/EAST NEWS

Решение по делу было принято Европейским судом справедливости в декабре 2007 года, но этому решению предшествовало несколько лет судебных разбирательств на национальном уровне

трудоустройства. В случае признания равенства этих двух видов прав (а никаких других вариантов теория права не предлагает) пришлось бы исходить из того, что предприниматели имеют право осуществлять свою деятельность, а профсоюзы – блокировать их деятельность на законных основаниях. Признание приоритета экономических свобод означало бы фактическую отмену всех профсоюзных прав и демонтаж системы «социального государства», построенного в Западной Европе после Второй мировой войны. То есть перед высшим судебным органом ЕС был поставлен вопрос о фундаментальном векторе развития экономических и социально-трудоустройственных отношений в Евросоюзе. Именно в силу остроты этого вопроса данное дело (и еще одно связанное с ним – «Викинг») получило такой широкий резонанс в ЕС.

В итоге Европейский суд постарался дать «третий» из двух возможных вариантов ответа: не устанавливая невозможной иерархии между двумя равноценными группами прав человека, провести определенную черту в возмож-

ности осуществления прав профсоюзов, указав, что в данном конкретном случае действия профсоюза были «непропорциональными» и, следовательно, осуществлялись в нарушение Договора о ЕС. Хотя в самом этом договоре ничего не говорится о необходимости соблюдать какую-либо «пропорциональность».

Решение суда вызвало официальное «разочарование» со стороны Европейской конфедерации профсоюзов. На неофициальном уровне реакцию профсоюзов можно охарактеризовать как шок, крайнюю озабоченность и страх перед последствиями судебных решений, открывающими дверь для «социального демпинга» со стороны подрядчиков из «новых» европейских стран и подрывающими высокие социальные стандарты стран «старой» Европы.

Те специалисты, которые поддержали решение Европейского суда справедливости, говорят о том, что государствам «старой» Европы при решении вопроса о расширении Европейского союза следовало принимать во внимание, что сильно различающиеся социальные стандарты

Восточной и Западной Европы при политическом слиянии этих регионов будут неизбежно размываться. Соответственно, выгоду от этого получают более бедные восточные государства, а убытки понесут более богатые западные страны.

В упоминавшейся выше резолюции Европейского парламента, принятой в октябре 2008 года в качестве реакции на дело «Лаваль», наоборот, неоднократно подчеркивается недопустимость установления преимущества в отношении предпринимательских прав по сравнению с правом на объединение и на проведение забастовок. Кроме того, в резолюции несколько раз говорится о том, что государства ЕС и социальные партнеры имеют право устанавливать более благоприятные условия труда, чем те, которые предусмотрены в других странах ЕС. Таким образом, эта резолюция идет вразрез с сутью судебного решения по делу «Лаваль». Государствам – членам ЕС предлагается задуматься над мерами, направленными на ограничение социального демпинга одних стран ЕС в отношении других.

Тем не менее судебное решение на уровне ЕС вступило в законную силу, и в декабре 2009 года шведский суд был вынужден принять решение о компенсации убытков компании «Лаваль». Даже несмотря на наличие обязывающего решения Суда ЕС, решение шведского суда не было принято единогласно. Несмотря на то что судебное решение по делу «Лаваль» вступило в силу, дебаты по поводу вопросов, затронутых в этом решении, в Европейском союзе еще очень далеки от завершения.

Следует отметить, что и в России вопрос о приоритете профсоюзных и экономических прав, т.е. о возможности ограничения свобод работодателя в результате реализации прав профсоюзов, вызывает серьезные дискуссии и становится предметом решений Конституционного суда. Однако в силу слабости российского профсоюзного движения разграничительная черта между этими двумя группами прав, которую проводят суды, находится гораздо ближе к работодателю. Если у российского работодателя имеется грамотный юрист, говорить о существенных ограничениях экономических свобод работодателя профсоюзами не приходится. ПР

“ Думаю, что РСПП на сегодняшний день одна из самых представительных организаций российского бизнеса, с которой власть, и Правительство в том числе, находится в постоянном контакте, обсуждая все наиболее важные экономические (и не только экономические) вопросы нашей жизни.”

Александр Жуков

Заместитель председателя правительства РФ

2007 год



«Сказочный обман» Василия САМБУРОВА

С 27 ПО 29 НОЯБРЯ 2010 ГОДА В МОСКОВСКОМ ДОМЕ КИНО В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО ФЕСТИВАЛЯ НЕИГРОВОГО КИНО «АРКТИКА» ПРОШЛА ВЫСТАВКА РАБОТ ИЗВЕСТНОГО ЯМАЛЬСКОГО ХУДОЖНИКА ВАСИЛИЯ САМБУРОВА

Кинофестиваль, проведение которого поддержал премьер-министр В.В. Путин, призван стать своеобразным ориентиром движения на Север, в Арктику, индикатором разумного и бережного отношения к этой уникальной территории. Картины Самбунова – одного из самых ярких и запоминающихся художников

Ямала – также являются таким ориентиром. Темы многих полотен навеяны мифами и легендами северных народов, уникальной культурой оленеводов, веками живущих в гармонии с природой. В живописи Самбунова присутствует элемент графичности, который органично слился с его живописной манерой, образуя неповторимый, только ему присущий стиль.

Природа Ямала – источник творческого вдохновения Василия Самбунова. На полотнах его картин – тундра в осенних переливах, птицы, летящие вдаль, пушистые одуванчики. «Север имеет особую таинственную силу притяжения. Он околдовывает и не отпускает из своих ледяных сетей. Каждая веточка, ягода, выросшая под скудным солнцем, кажется настоящим чудом природы», – говорит Василий Михайлович. Эта «особая таинственная сила притяжения» в полной мере отражена в его картинах.

В октябре выставка Самбунова в г. Салехарде собрала сотни поклонников его творчества, среди которых руководители Ямало-Ненецкого автономного округа, депутаты, чиновники, представители творческой интеллигенции (художники, фотографы, журналисты, сотрудники музеев), преподаватели, студенты, жители ЯНАО...

Выставка была организована в рамках проекта «Ямал юбилейный», посвященного 80-летию автономного округа. Эту дату Ямал отмечает в 2010 году.

По словам В. Самбунова, интерес к культуре Ямала растет, в округе много талантливых художников. «В своих работах я отражаю интересы и историю Ямала. И хочется, чтобы люди, глядя на мои работы, становились добрее», – говорит художник.

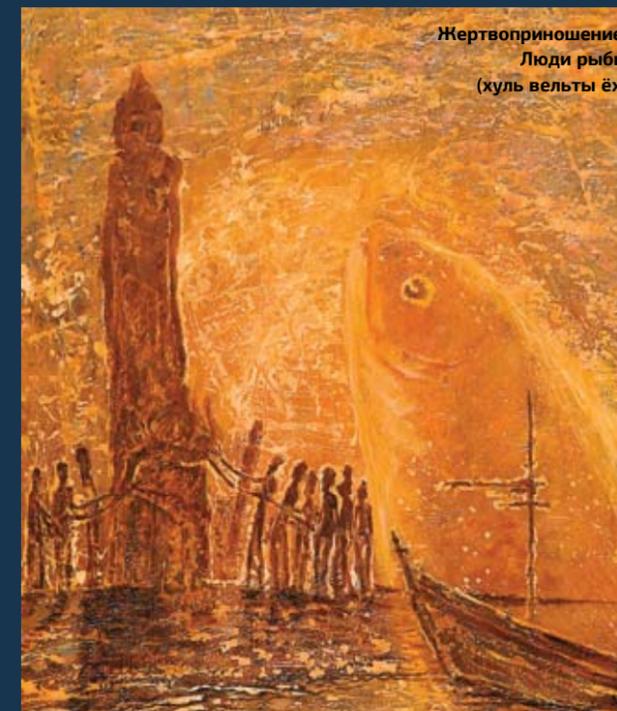
Картины В. Самбунова экспонировались в Хаммер-центре на Краснопресненской набережной столицы, выставлялись в ряде московских галерей: «Гобсек», «Герд-арт», «Марс» и др. В 2008 году прошла персональная выставка художника в г. Печолли (Италия). А в 2009 году в Москве коллекция живописи Василия Самбунова была представлена на выставочных площадках ОАО «Газпром», в Государственной думе РФ, пресс-центре ИД «Известия».

Картины Самбунова закуплены Окружным краеведческим музеем города Салехарда, Тюменским союзом художников, музеем города Тобольска, находятся во многих частных коллекциях как в России, так и за рубежом – в США, Канаде, Германии, Финляндии, Польше, Болгарии, Кении.

ПР



Ночная птица
старого города



Жертвоприношение.
Люди рыбы
(хуль вельты ёх)



Мост Ямала



СПРАВКА

Уроженец с. Урднар Семипалатинской области, в 1976 году Василий Самбунов окончил художественно-графический факультет Московского педагогического института. На протяжении многих лет художник живет и работает в Салехарде.

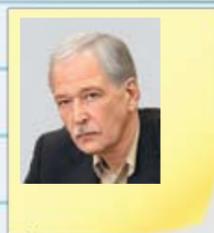
В декабре дни



КОВАЛЬЧУК
Борис Юрьевич
1 декабря 1977 года
Председатель Правления
ОАО «Интер РАО ЕЭС»



КИСЛОВ
Сергей Васильевич
6 декабря 1960 года
Президент ОАО «АгроСоюз
Юг России», председатель
Общероссийского
агропромышленного объединения
работодателей



ГРЫЗЛОВ
Борис Вячеславович
15 декабря 1950 года
Председатель Государственной
думы Российской Федерации



ХАЗАНОВ
Геннадий Викторович
1 декабря 1945 года
Актер театра и кино,
общественный деятель,
руководитель Московского
театра эстрады, народный
артист России



МАКАРЕВИЧ
Андрей Вадимович
11 декабря 1953 года
Музыкант, композитор,
продюсер, бизнесмен, народный
артист России



ДРУЖИНИНА
Светлана Сергеевна
16 декабря
Режиссер игрового кино, актриса,
народная артистка России

рождения отмечают:



АРТЕМЬЕВ
Антон Олегович
21 декабря 1960 года
Президент ОАО «Пивоваренная
компания «Балтика»



ТКАЧЕВ
Александр Николаевич
23 декабря 1960 года
Глава администрации
Краснодарского края



ШОХИН
Александр Николаевич
25 декабря 1951 года
Президент РСПП,
Президент ГУ-ВШЭ



ГУРИНОВ
Вадим Александрович
21 декабря 1971 года
Генеральный директор ОАО
«СИБУР – Русские шины»



ВАРИЧЕВ
Андрей Владимирович
25 декабря 1967 года
Генеральный директор ОАО «ХК
«Металлоинвест»



БОРИСОВ
Сергей Ренатович
26 декабря 1953 года
Президент Общероссийской
общественной организации
малого и среднего
предпринимательства
«ОПОРА РОССИИ»



Владимир ПУТИН,
Премьер-министр РФ

“ Мы должны думать о том, как людей, преподавателей поддержать, предусмотреть на это ресурсы, организовать переподготовку кадров

(В рамках заявления о необходимости сокращения учителей в России в связи с сокращением количества детей, во время посещения одной из школ, 11 ноября, Москва)



Ольга САМАРИНА,
Директор Департамента организации социальной защиты населения Минздравсоцразвития РФ

“ В России более 600 зданий учреждений социального обслуживания для престарелых требуют реконструкции, находятся в аварийном состоянии или признаны ветхими

(На совместном заседании коллегии Минздравсоцразвития РФ и Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь, 19 ноября, Москва)



Вячеслав ГЛАЗЫЧЕВ,
Член наблюдательного совета Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства, Член ОП РФ

“ Управляющие компании научились уводить деньги лучше, чем они это делали. Такое своего рода «повышение квалификации»

(Из интервью газете «Взгляд», 23 ноября, Москва)

ФОТОФАКТ

Леонардо Ди Каприо, как один из главных специалистов по сохранению численности тигров, был приглашен на Международный форум по вопросу сохранения тигра на Земле, в рамках работы которого он встретился с Премьер-министром Владимиром Путиным. «В России есть большие территории для этих животных», – сказал Ди Каприо. «Нужны не просто территории, важна в первую очередь кормовая база», – сказал Путин.



РИА «НОВОСТИ»

РАЗМЕР МИГРАНТСКОЙ ВОЛНЫ

Посторонним вход не запрещен

В ноябре Правительством РФ были утверждены квоты на привлечение иностранных работников на 2011 год. В соответствующем постановлении определена потребность в 1 745 584 человек. При этом накануне ФМС только в Москве насчитала около 2 млн нелегалов. «Я ничего не имею против мигрантов, они нужны городу. Я хочу понять, какие специалисты, какого рода и для каких структур нужны», – сказал Мэр Москвы Сергей Собянин.

ЗАКОН О ЖЕСТОКОМ ОБРАЩЕНИИ С ЖИВОТНЫМИ

А дедушка спит на коврик!

В Госдуму внесен законопроект об ответственном обращении с животными, авторы которого – депутаты-единороссы во главе с Председателем Комитета по природным ресурсам Евгением Туголуковым – определяют требуемое отношение к животным «как к чувствующим существам, способным испытывать страх и боль». Так, глядишь, и до детей доберутся, а то сегодня в соответствии со статьей 56 УК РФ мерой наказания за жестокое обращение с детьми является штраф в размере от 50 до 100 минимальных размеров оплаты труда, либо ограничение свободы на срок до трех лет, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового. А ведь дети тоже «чувствующие существа, способные испытывать страх и боль». Хорошо, что Президент России Дмитрий Медведев, согласно его последнему Посланию Федеральному собранию, это понимает.

ЗАМЕНА УРОКОВ ФИЗКУЛЬТУРЫ

За «коня» ответим

Федеральное агентство РФ по делам молодежи (Росмолодежь) разработало программу по формированию у молодых людей навыков здорового образа жизни. Оно предлагает заменить в школах три существующих урока физкультуры на соответствующие занятия. «Как тридцать лет назад я прыгал через «коня», так и сейчас через него прыгают дети. Но проблема не в «коне», а в том, что ни с точки зрения улучшения состояния здоровья, ни с точки зрения вовлечения ребят в интересную спортивную деятельность подобных задач сегодня уроки не решают», – сообщил Глава ведомства Василий Якеменко в рамках рабочей встречи у Премьер-министра РФ Владимира Путина.



DAVINCIROBOT

ВНЕДРЕНИЕ РОБОТА-ХИРУРГА

Приключения Электроника

Благодаря системе Da Vinci, которая появилась в России в 2007 году, хирург, осуществляющий операцию, не имеет непосредственного контакта с пациентом, а управляет роботом, снабженным четырьмя «руками» с искусственными запястьями, каждое из которых имеет семь степеней свободы. Такая система в значительной степени превышает возможности человеческой кисти. В России впервые выполнено аортокоронарное шунтирование с использованием подобной технологии. Как сообщили в Минздравсоцразвития, жизни пациента ничто не угрожает. Главное, чтобы ничего не угрожало роботу.



PHOTOXPRESS.RU

ФОТОФАКТ

Опять по шпалам иду

И целых 6 месяцев придется ходить пешком тем, кто решит объехать пробки по трамвайным путям встречного направления.

ВИНОГРАДНУЮ КОСТОЧКУ В ТЕПЛУЮ ЗЕМЛЮ ЗАРОЮ

Эксклюзивный виноград на Алтае

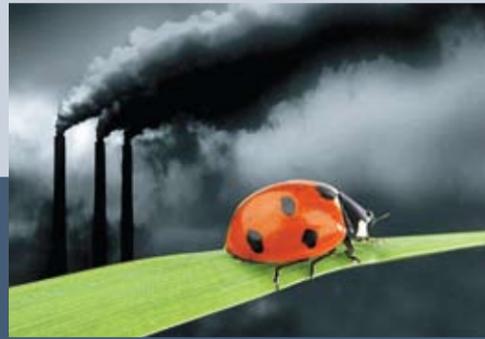
В Россию едут не только мигранты, но и новые продукты. Так, около года назад в Алтайский край завезли более 12 тыс. саженцев лозы из французской провинции Франш-Конте. Этой осенью удалось получить первые шесть килограммов винограда и первые два литра вина. Конечно, за пять лет планируется увеличить эту цифру до 500 тыс. бутылок красного и белого вина в год. Пока виноград растет, растят и специалистов для его возделывания. Несколько алтайских студентов уже прошли практику в аграрном лицее Франции.



SHUTTERSTOCK

**главная
тема**
следующего
номера журнала:

ЭКОЛОГИЯ



СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ*:

	1 экз.	3 экз.	6 экз.	12 экз.
1. С доставкой «Почтой России»	165 р.	495 р.	990 р.	1980 р.
2. С доставкой курьером	550 р.	1650 р.	3300 р.	6600 р.
3. С доставкой pdf-версии по электронной почте	110 р.	330 р.	660 р.	1320 р.

* включая НДС 10%

Отправьте заявку и оплаченную квитанцию в редакцию по факсу: +7-495-663-04-04 или на e-mail: podpiska@rspp.ru

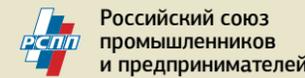
ЗАЯВКА НА ПОДПИСКУ:		ПРОМЫШЛЕННИК РОССИИ	
Название организации: _____			
Ф.И.О. получателя (полностью): _____			
Период подписки:	<input type="checkbox"/> 3 месяца	<input type="checkbox"/> 6 месяцев	<input type="checkbox"/> 1 год
Форма доставки:	<input type="checkbox"/> Курьером	<input type="checkbox"/> «Почтой России»	<input type="checkbox"/> Электронной почтой
Адрес доставки (с индексом): _____			
Телефон (с кодом): _____			
e-mail: _____	Дата начала доставки: _____		

Платеж	Получатель : ООО «Издательский дом РСПП» КПП: 770501001 ИНН: 7705929411 Код ОКАТО: 45286580000 Р/сч.: 40702810900040140694 в: АКБ «РОСЕВРОБАНК» (ОАО), г. Москва БИК: 044585777 К/сч.: 30101810800000000777 Код бюджетной классификации (КБК): _____ Платеж : подписка на журнал Плательщик: _____ Адрес плательщика: _____ ИНН плательщика: _____ № л/сч. плательщика : _____ Сумма : _____ руб. __ коп. Сумма оплаты услуг банка: _____ руб. __ коп. Подпись: _____ Дата: «__» _____ 2010 г.
Квитанция	Получатель : ООО «Издательский дом РСПП» КПП: 770501001 ИНН: 7705929411 Код ОКАТО: 45286580000 Р/сч.: 40702810900040140694 в: АКБ «РОСЕВРОБАНК» (ОАО), г. Москва БИК: 044585777 К/сч.: 30101810800000000777 Код бюджетной классификации (КБК): _____ Платеж : подписка на журнал Плательщик: _____ Адрес плательщика: _____ ИНН плательщика: _____ № л/сч. плательщика : _____ Сумма : _____ руб. __ коп. Сумма оплаты услуг банка: _____ руб. __ коп. Подпись: _____ Дата: «__» _____ 2010 г.

Реквизиты для банковского перевода:

ООО «Издательский дом РСПП», ИНН 7705929411, КПП 770501001,
Юр. адрес: 115172, Москва, Котельническая наб., д. 25, корп. 2,
р/с 40702810900040140694 в АКБ «РОСЕВРОБАНК» (ОАО), г. Москва,
к/с 30101810800000000777, БИК 044585777

**ПРОМЫШЛЕННИК
РОССИИ**



Выходит с 1999 года
Свидетельство о перерегистрации
Министерства Российской Федерации
по делам печати, телерадиовещания
и средств массовых коммуникаций:
ПИ № ФС 77-42666 от 18 ноября 2010 года

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА**
Александр Шохин

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Евгения Шохина

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ
Нина Алехнович
Надежда Земская
Марьяна Кушхабиева
Алексей Лоссан
Ольга Мелекесцева
Сергей Пронин
Вячеслав Тихомиров
Наталья Украинская
Ксения Цыганкова

КОНТАКТЫ
Адрес: Москва, Старая площадь, д. 10/4
Для писем: 103070, Москва, Старая площадь 10/4
в редакцию журнала «Промышленник России»
E-mail редакции: idspp@rspp.ru
E-mail для подписки: podpiska@rspp.ru
Отдел рекламы: reklama@rspp.ru
Тел./факс: +7(495) 663-04-04

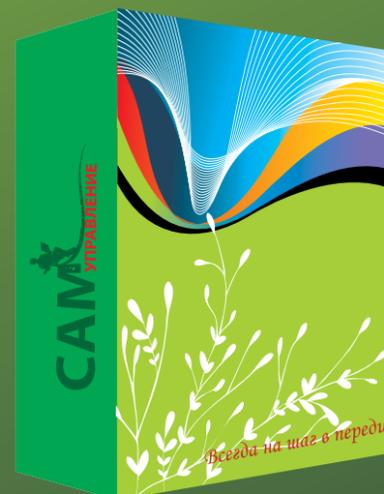
ФОТОГРАФИИ И ИНФОРМАЦИЯ
Фотоархив РСПП, ИА «Рускомпресс», ИТАР-ТАСС,
РИА «Новости», Starslife, Dailyonline, gazeta.ru

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКОЕ РАСПРОСТРАНЕНИЕ
Администрация Президента РФ,
Государственная Дума,
Совет Федерации Федерального Собрания РФ,
Московская городская и областная Дума,
представительства субъектов Федерации
при Правительстве РФ,
Торгово-промышленная палата РФ,
Правительство Тюменской области,
Тюменская областная Дума,
Министерство культуры РФ,
Министерство образования и науки РФ,
Министерство регионального развития РФ,
Министерство связи и массовых коммуникаций РФ,
Министерство транспорта РФ,
Министерство финансов РФ,
бизнес-залы аэропортов: Шереметьево-1,
Шереметьево-2, Внуково, Домодедово,
Кольцово, г. Челябинска, г. Салехарда, г. Тюмени,
члены Бюро Правления РСПП,
руководители региональных отделений РСПП
Полное или частичное воспроизведение
или размножение каким бы то ни было способом
материалов, опубликованных в настоящем издании,
допускается только с разрешения редакции.
Мнения авторов могут не совпадать
с мнением редакции.

ИЗДАТЕЛЬ
ООО «Издательский дом РСПП»

ПЕЧАТЬ
ООО «Рекламно-производственная компания ГРИН адв»
Тираж 10 000 экз.

На обложке фото SHUTTERSTOCK



Всегда на шаг впереди

Система «САМ Управление» позволяет реализовывать полномасштабное, транспарентное информационное управленческое пространство, обеспечивающее оперативную реализацию программно-целевых методов управления ориентированных на результат, эффективное межведомственное взаимодействие, адекватное отражение непрерывно изменяющейся ситуации, многоцелевое сбалансированное использование объединенных ресурсов, получение целостной объективной картины текущей ситуации для оперативного принятия обоснованных управленческих решений в условиях высокой динамики вызовов и угроз, в т.ч. вызванных мировым кризисом.

115054, Россия, Москва, ул. Щипок, д.11, стр 1
тел./факс: +7 (495) 792 - 57 - 11, +7 (495) 792 - 57 - 12



Привлечение внимания общественности
к реализуемым в России крупным
частно-государственным проектам
и формирование представления о поступательном
социально-экономическом развитии России
и ее промышленном потенциале.

www.rc-press.ru




РУСКОМПРЕСС
ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО