

БЮЛЛЕТЕНЬ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ИНВЕСТИЦИИ.
ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ**

ВЫПУСК 31

СОДЕРЖАНИЕ ВЫПУСКА

| | | |
|----|--|----|
| 1. | РОССИЙСКИЙ БЮДЖЕТ: ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ..... | 4 |
| 2. | ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА НА ПЕРИОД ДО 2018 ГОДА: ПРОЕКТ ФЦП..... | 7 |
| 3. | ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ: МОСКОВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ УЗЕЛ..... | 10 |
| 4. | ИНВЕСТИЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ: МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС..... | 16 |
| 5. | ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СПРОС: ЗАМЕДЛЕНИЕ И СТАГНАЦИЯ..... | 19 |
| 6. | ИНВЕСТИЦИОННЫЕ РЫНКИ: КОММЕРЧЕСКАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ..... | 22 |
| 7. | РЕЙТИНГИ: ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛЕЙ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ..... | 24 |
| 8. | СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ «ИНВЕСТИЦИИ. ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ». О РАБОТЕ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ТПП РФ ПО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ. СТАТЬЯ ДОЦЕНТА КАФЕДРЫ ПРОМЫШЛЕННОЙ СОБСТВЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АКАДЕМИИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ О.В.РЕВИНСКОГО..... | 29 |

В выпуске использованы материалы: информационных агентств «Росбизнесконсалтинг», «Эксперт», «Коммерсантъ», «Ведомости», «Московские новости», «РИА-Новости», данные Росстата, Банка России, Минрегиона России, Минэкономразвития России, Минфина России, Минспорта России, сайтов территориальных ТПП и администраций регионов, открытых экспертных источников
Бюллетень подготовлен Департаментом содействия инвестициям и инновациям ТПП РФ т. (495) 620-0223
(главный редактор – вице-президент ТПП РФ Дмитрий Курочкин, ответственный за выпуск – директор Департамента содействия инвестициям и инновациям Алексей Вялкин, vyalkin@tpprf.ru).

Уважаемые коллеги!

В качестве приложения к этому выпуску мы представляем вашему вниманию «Обзор макроэкономических тенденций» по итогам первого полугодия 2013 года, подготовленный Отделом исследований рынка компании CBRE Россия, который является частью международного подразделения Исследования и консалтинг CBRE


Россия

Обзор макроэкономических тенденций

I полугодие 2013 года

Исследования и консалтинг CBRE

 РОСТ ВВП
1.9%

 ИНФЛЯЦИЯ
3.5%

 RUS/USD
32.71

 УСЛОВИЯ
КРЕДИТОВАНИЯ

1. РОССИЙСКИЙ БЮДЖЕТ: ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ.



О том, что экономический рост замедляется, и к концу года в России может наступить спад в экономике, и денег для мегапроектов и всех социальных обязательств просто не хватит, эксперты говорили все последние месяцы. Чиновники же предпочитали более мягкие формулировки, ссылаясь на пока несуществующие стимулирующие меры, которые вот-вот выведут страну на 4–5% годового роста.

Минфин предупреждает о триллионной дыре в бюджете из-за недопоступления налоговых и таможенных платежей, которую придется покрывать из Резервного фонда, почти как в кризис 2008–2009 годов.

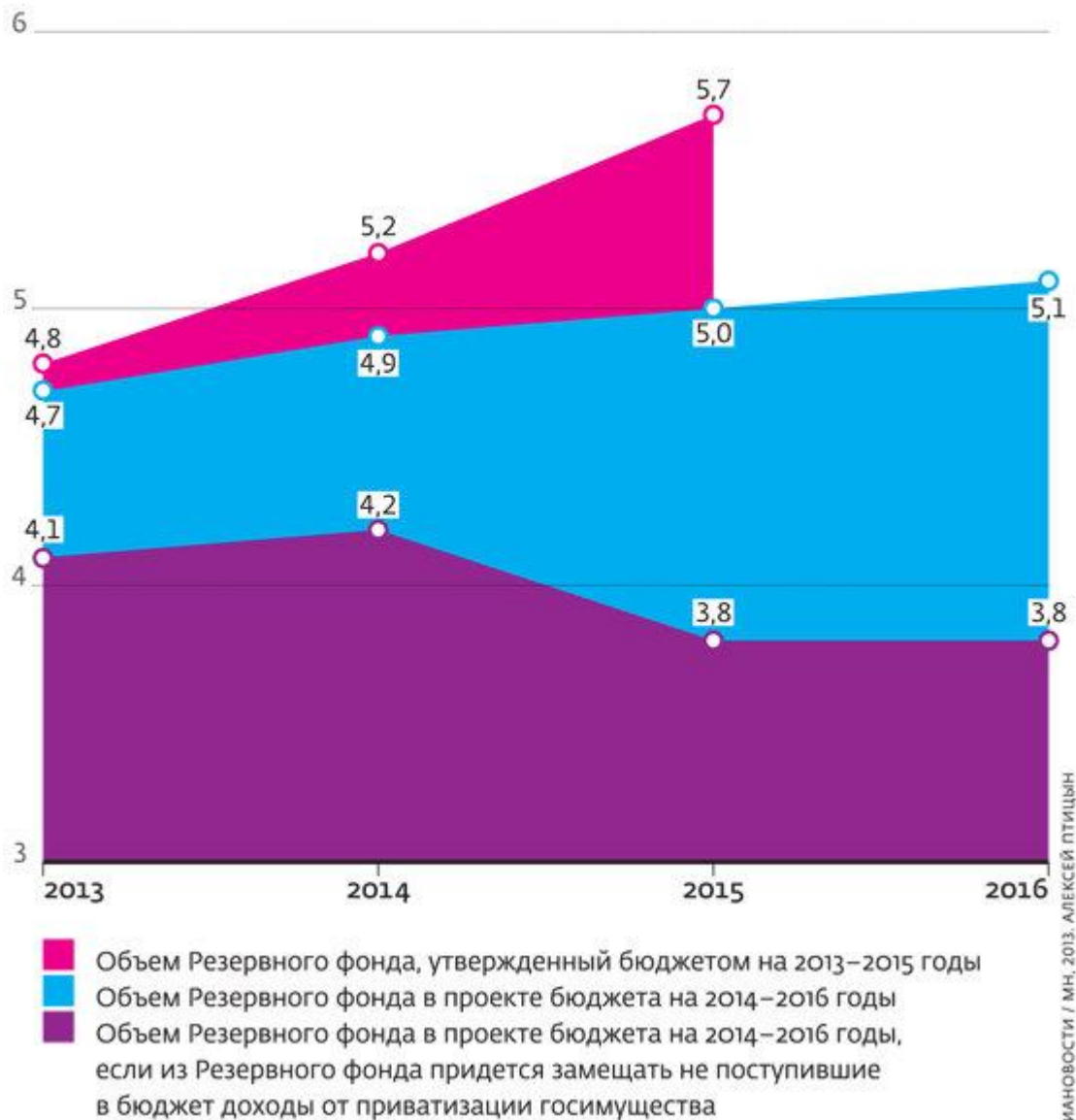
Покрывать ее Минфин будет за счет нефтегазовых доходов, а значит, Резервный фонд пополняться не будет. Более того, возможно, придется вообще «распечатывать» эту кубышку: по итогам текущего года планировалось пополнить фонд всего на 539 млрд. руб., чего явно недостаточно для компенсации выпадающих доходов.

Это значит, что в текущем году Минфину не удастся скорректировать бюджет в сторону увеличения. Впрочем, и в следующей трехлетке лучше не станет. За основу при планировании бюджета был взят инновационный сценарий развития, подготовленный Минэкономики, и, по мнению Минфина, он слишком оптимистичен.



Минфин не только не надеется на прогноз Минэкономразвития, но и ставит под сомнение всю программу приватизации на предстоящие годы, точнее, сомневается, что бюджет получит от нее что-то существенное. По его расчетам, есть риск получить в федеральный бюджет от приватизации в 2014–2016 годах вместо закладываемых в него 925 млрд. рублей всего 38 млрд.

Как правительство снизило план накоплений в Резервном фонде на 2013–2016 годы, % к ВВП



ИСТОЧНИК: «МН»

© РИА НОВОСТИ / МН, 2013. АЛЕКСЕЙ ПТИЦЫН

«Бюджетный маневр» Минфина предусматривает экономию средств в размере почти 3 трлн. руб. Основная новация этого года — сокращение перечислений бюджетных средств во внебюджетные фонды, в первую очередь в Пенсионный. За три года экономия по всем фондам составит почти 2 трлн. рублей.

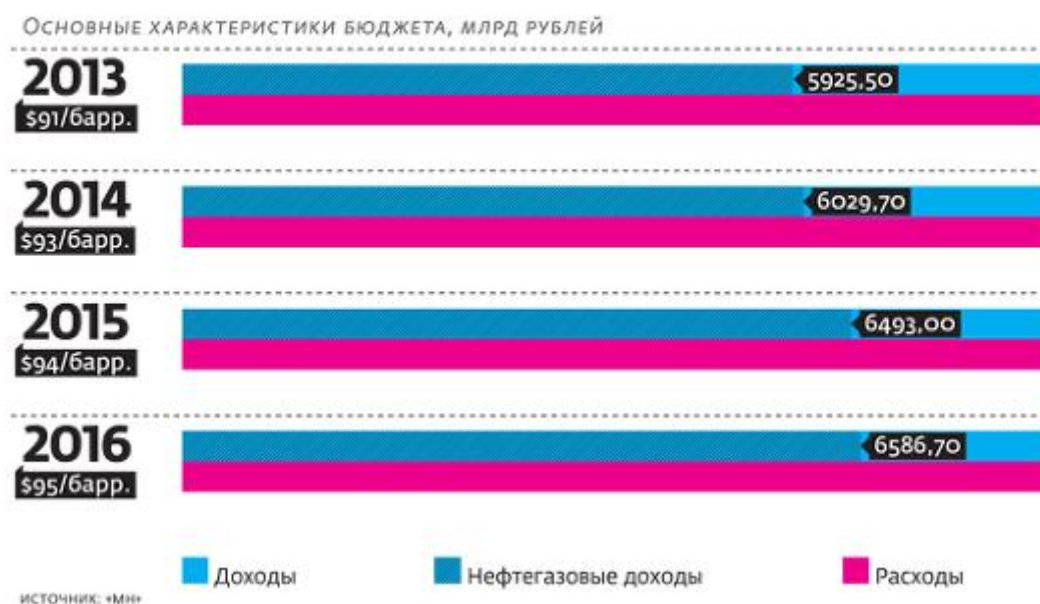
Еще одна статья экономии — снижение расходов на госзакупки на 5%, это оставит в бюджете 360 млрд. руб. за три года. Деньги планируют сэкономить, переведя содержание медучреждений на средства обязательного медицинского страхования. Доля федерального бюджета в общих расходах на здравоохранение уменьшится с 15,7% в 2013 году до 9,7% в 2016 году, доля консолидированных бюджетов субъектов РФ — до 40,1% с 41,6, тогда как доля расходов фондов ОМС за этот период вырастет до 50,2% с 42,7.

Эксперты сомневаются, что за три года в России удастся наладить систему ОМС так, чтобы за счет фондов оказывалась не только специализированная, но и высокотехнологичная медицинская помощь, например, проводились хирургические

операции. Минфин непреклонен — хотели реформировать здравоохранение, займитесь этим, но дополнительные средства не просите, их все равно нет.

Примерно такая же ситуация и с образованием — обязательства все больше будут перекладываться на плечи регионов. Расходы из федерального бюджета в 2013 году составят 681,5 млрд. руб., а в 2016 году снизятся до 600,6 млрд. Тогда как у регионов они вырастут до почти 3 трлн. с 2,3 трлн руб. в этом году.

Наблюдатели уверены, что это фактически означает провал социальных программ по той простой причине, что в сложных экономических условиях для регионов эта задача окажется непосильной. Несмотря на маневры и активный поиск новых источников



доходов, бюджет РФ все равно остается в дефиците, и в 2015 году Россия уже не выйдет на сбалансированный бюджет, как планировала раньше.

Неприкасаемыми в бюджете остаются военные расходы, объем которых будет только расти. Если в 2013 году на национальную оборону в федеральном бюджете запланировано 2,098 трлн. руб. (15,7% в общей структуре расходов), то к 2016 году эта сумма вырастет на 63% — до 3,418 трлн. (22% от общих расходов бюджета).

На национальную безопасность и правоохранительную деятельность в 2013 году будет потрачено 2,048 трлн., а в 2016 году — уже 2,196 трлн. руб. (рост на 9%).

Сэкономленные же в результате «бюджетного маневра» средства в первую очередь будут направлены на исполнение указов президента — на них выделено более 2 трлн. руб. за три года. В частности, на зарплаты бюджетникам, увеличение материнского капитала и пенсий военным, предусматривается и финансирование ФЦП по развитию Дальнего Востока и Забайкалья, увеличивается поддержка ряда отраслей.

Пойдут дополнительные средства и на строительство высокоскоростной магистрали Москва—Казань (363 млрд. руб.) и ЧМ-2018 (80,6 млрд.). Кроме того, дополнительных денег может потребовать пенсионная реформа, в частности на стимулирование более позднего выхода на пенсию (Источник: «Московские новости»).

2. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА НА ПЕРИОД ДО 2018 г.: ПРОЕКТ ФЦП.



Министерство по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития) доработало проект федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018г.". Проект разработан с учетом решений, принятых на заседании Госкомиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока, Бурятии,

Забайкальского края и Иркутской области 2 апреля 2013г. в Якутске.

В рамках программы будет реализовано пять основных направлений: увеличение пропускной способности Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, развитие сети автомобильных дорог, региональной авиации и аэропортовой инфраструктуры, портовой инфраструктуры, электроэнергетики. Проект предусматривает строительство более 470 новых развязок, что позволит увеличить грузооборот на Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралах.

Объем инвестиций, необходимый для развития регионов Сибири и Дальнего Востока



По оценкам авторов программы, ее реализация позволит обеспечить население достойными возможностями для передвижения внутри этого макрорегиона. После реконструкции в эксплуатацию будет введено 62 аэропортовых комплекса и посадочные площадки региональных и местных воздушных линий.

Также планируется строительство и реконструкция автомагистралей Владивосток - Находка - порт Восточный, Хабаровск - Владивосток, подъездов от населённых пунктов

Амурской области и Забайкальского края к автодороге Чита - Хабаровск и других дорог, что обеспечит связь с важнейшими объектами экономики.



Социальные проекты по строительству и реконструкции объектов здравоохранения и образования, а также инженерной и социальной инфраструктуры на территории Дальнего Востока и Байкальского региона планируется включить в отраслевые программы РФ.

В регионах Дальнего Востока к 2018 г. планируется реализовать 1,3 тыс. инвестпроектов, стоимость которых оценивается в 7,9 трлн. руб. По данным полпредства, в 2013 г. в округе реализуется 387 инвестпроектов — как государственных, так и частных. Общая стоимость проектов составляет 4,4 трлн. руб. В том числе в области энергетики реализуется 46 проектов на сумму 527,6 млрд. руб., в нефтегазовом комплексе — пять проектов на 1,5 трлн. руб. В транспортном комплексе насчитывается 110 инвестиционных проектов на сумму 800,3 млрд руб. В сфере добычи и переработки полезных ископаемых реализуется девять проектов на 537,7 млрд руб., в лесопромышленном комплексе — девять проектов на 38,3 млрд руб., в агропромышленном комплексе — 15 проектов на сумму 34,9 млрд руб.

Отмечается также, что в сфере инженерной инфраструктуры и экологии действует 60 проектов на сумму 87,3 млрд. руб. Восемь проектов стоимостью 144,6 млрд. руб. связано с машиностроением. Десять проектов реализуется в рыбопромышленном комплексе на сумму 9,1 млрд. руб. 15 проектов реализуется в сфере туризма и 100 проектов связано с социальной сферой.

Запланированные инвестиции РЖД в Транссиб и БАМ не смогут покрыть потребности в грузоперевозках, заявил Владимир Якунин. При нынешней динамике финансирования к 2020 г. большая часть дорог станет «узким местом». При этом грузоотправители настаивают на увеличении перевозок и просят помощи у РЖД. Виктор Ишаев предложил снизить нагрузку на инфраструктуру материка за счет портов Сахалина.

Перспективные объемы грузоперевозок на восточном полигоне ОАО РЖД требуют в два раза больших инвестиций, чем сможет вложить госкомпания в рамках своей инвестпрограммы. На первом этапе будет выделено 562 млрд. руб., из этой суммы 260 млрд. руб. вложит государство. Это позволит обеспечить транспортировку дополнительных 55 млн. т грузов к нынешним 155 млн. т. По оценкам экспертов, суммарный объем отгрузки действующих и перспективных месторождений — 156 млн. т до 2020 года, прирост грузовой базы составит более 99 млн. т. Чтобы обеспечить перевозки, потребовалось бы вложить в инфраструктуру более 1,1 трлн. руб., в том числе 761,2 млрд. руб. в БАМ и 343,7 млрд. руб. в Транссиб.



По консервативному сценарию, объем вывоза с месторождений Востока России к 2020 году оценен в 113,2 млн. т, рост составит 55,3 млн. т к показателям 2013 г. Исходя из этого, в 2013 — 2015 гг. основные вложения будут направлены в восточную часть БАМа, что позволит увеличить провозную способность Байкало-Амурской магистрали с 18,3 млн. т до 32,6 млн. т в год. Нагрузка на Транссиб вырастет, на подходах к Приморскому краю объемы грузов к 2020 г. составят до 95 млн. т. При нынешней динамике финансирования протяженность „узких мест“ будет резко возрастать, они составят к 2020 г. 8 700 км, или почти 80% всей протяженности полигонов. Развитие добывающей промышленности на полигоне БАМа к 2020 г. приведет к появлению „узких мест“ практически на всем протяжении магистрали.

По мнению министра по развитию Дальнего Востока Виктора Ишаева, если на материке не хватает портовых мощностей, которые справились бы с растущими объемами экспортных грузов, альтернативой могут быть незамерзающие порты Сахалина.

Экономическую эффективность такого проекта он счел не определяющей и апеллировал к авторитету Сергея Витте, который называл Транссиб «дорогой не для коммерции, а для России». По словам Виктора Ишаева, власти Сахалинской области совместно с РЖД работают над техническим заданием по строительству перехода, процесс продлится два — два с половиной года (по материалам «Коммерсантъ», «Эксперт», «Московские новости»).

3. ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ: МОСКОВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ УЗЕЛ.



Авиаперевозки в Москве уже через четыре года могут столкнуться с инфраструктурными ограничениями. Для того чтобы этого избежать, в правительстве рассматривается несколько вариантов действий. Цена вопроса — от 320 млрд. до 511 млрд. руб.

Строительство и расширение новых терминалов не единственное, что необходимо аэропортам Москвы, чтобы обеспечивать необходимый пассажиропоток

На повестке дня снова оказалась тема формирования единой стратегии развития столичных аэропортов и примыкающей к ним инфраструктуры. Вопрос этот уже несколько лет поднимают Минтранс и Росавиация, но из-за наличия множества противодействующих друг другу сил и большой политизированности процесса довести его до содержательного обсуждения не получалось.

Более трех лет назад тогдашний министр транспорта России Игорь Левитин заявил, что Московский авиаузел (МАУ) теряет конкурентоспособность, и предложил свои варианты решения этой проблемы. Он предположил, что МАУ перегружен, в перспективе ситуация будет только ухудшаться и, чтобы этого не произошло, действовать надо в двух направлениях.

Во-первых, необходимо нарастить мощности столичных аэропортов по приему и отправке самолетов, для чего требуется построить дополнительные взлетно-посадочные полосы, и сделать это нужно, сформировав единую компанию, контролирующую все московские аэропорты. А во-вторых, надо перенаправить пассажирские потоки из Шереметьево, Внуково и Домодедово в другие региональные аэропорты.

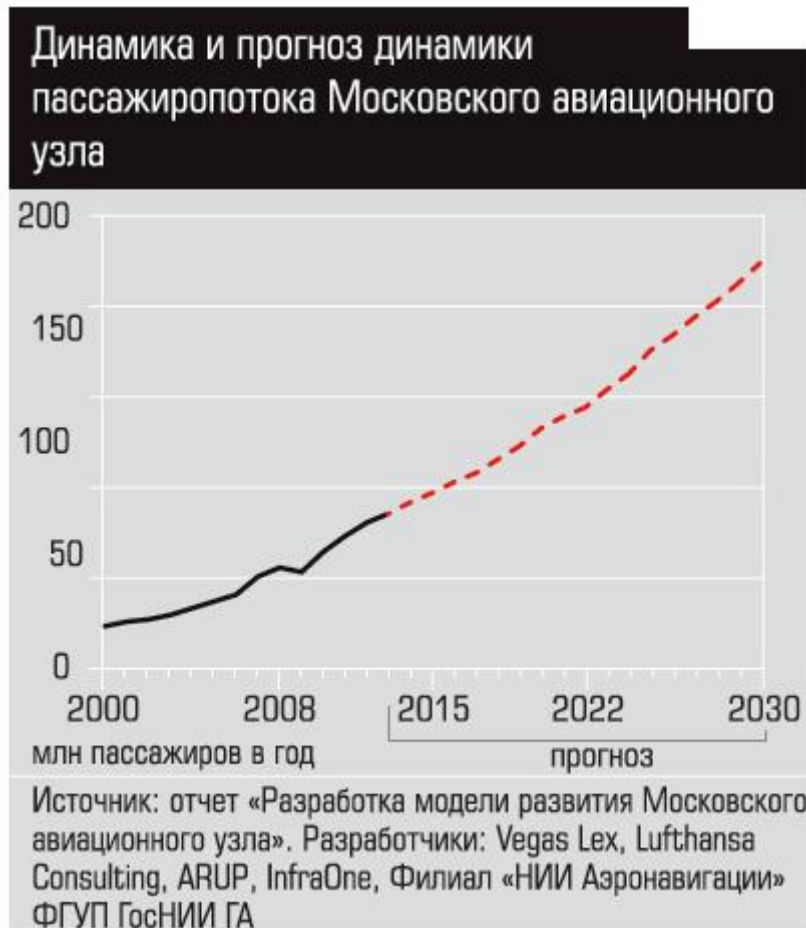
Однако, поскольку московские аэропортовые терминалы не полностью контролируются государством, идея Левитина натолкнулась на вполне ожидаемое сопротивление частных акционеров московских аэропортов, в первую очередь владельца Домодедово Дмитрия Каменщика. Не в восторге были менеджмент и частные акционеры и других аэропортов. Реализация идеи застопорилась.

Но проблемы столичного авиаузла никуда не делись. Для понимания их масштаба укажем, что по итогам 2012 года на МАУ приходится 43% в национальных пассажирских авиаперевозках и нагрузка на него продолжает очень быстро расти. В 2000-2012 гг. пассажиропоток МАУ рос в среднем на 12% в год, сделав паузу только во время кризиса 2009 г., и достиг 64 млн. пассажиров в год. Наткнувшись на определенное сопротивление, власти все же дали группе экспертов задание изучить варианты развития столичного авиаузла.

И эксперты подтвердили старые опасения Левитина.

Базовый сценарий развития МАУ в июле представили разработчики во главе с Vegas Lex и InfraONE. Он обещает, что к 2030 г. пассажиропоток МАУ вырастет почти в 3 раза до 179 млн. пассажиров. И в этом прогнозе нет почти никаких сомнений. Эксперты рассмотрели три сценария возможного развития, основанные на использующейся в мировой практике модели корреляции развития авиаперевозок с ростом ВВП.

Модель была проверена на России через ретроспективу и показала свою правдоподобность, в



том числе на московской почве. «Мы много раз отправляли цифры на перепроверку разным независимым экспертам, — рассказывает Альберт Еганян, руководитель консорциума, партнер юридической компании Vegas Lex, председатель совета директоров компании InfraONE, — и кроме того, все цифры встречно перепроверялись всеми участниками исследовательского консорциума. Вся работа была построена таким образом, что практически ни у одного участника консорциума не было в этой теме какой-то эксклюзивной экспертизы. И мы как управляющие проектом смотрели за тем, чтобы все данные перепроверялись по несколько раз. Нами была использована одна из базовых методик, которой пользуются Boeing, Airbus, Lufthansa и так далее». Если верить расчетам консорциума, то МАУ может стать больше, чем любой современный авиаузел в мире, правда, если остальной мир остановится в развитии и нас подождет. «Десять лет назад никто и не думал, что мы будем иметь 64 миллиона человек пассажирооборота и войдем в топ-10, а теперь это уже неоспариваемая данность», — поясняет эксперт.

Действительно, если пересчитать показатели развития пассажирских авиаперевозок в относительный показатель подвижности населения, то есть определить общепризнанный в мире коэффициент авиамобильности населения, посчитать среднее число авиаперелетов на человека в год, то результаты будут следующими: Россия окажется на уровне стран третьего мира, сопоставимых по численности, чуть ниже лишь Китай и Индия.

Мы неприлично ниже Японии и стран Западной Европы с их небольшими расстояниями и высокоразвитой системой высокоскоростного железнодорожного сообщения. Не говоря уже о сравнимых с нами по большому расстоянию и низкому развитию высокоскоростных железных дорог Канаде и США. Прогнозируемый консорциумом трехкратный рост выведет гипотетическую Россию-2030 по уровню авиационной подвижности населения всего лишь на уровень нынешней Италии. Но именно такой бодрый рост и пугает экспертов, ведь расчеты консорциума, спроецированные на 2020 год, уже выявили серьезнейшие ограничения развития МАУ.

Столь бурный рост авиаперевозок наткнется на объективные инфраструктурные ограничения, считают аналитики.

Возможность аэропорта обслуживать пассажиров определяется несколькими инфраструктурными показателями. Во-первых, системой организации воздушного движения. Это, грубо говоря, диспетчерская служба и возможность выстраивания воздушных коридоров для взлета самолета или захода на посадку. Во-вторых, аэродромной инфраструктурой, то есть наличием взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, авиастоянок и так далее. В-третьих, аэропортовой терминальной инфраструктурой — наличием необходимых площадей в терминалах аэропортов. И наконец, до аэропорта еще как-то нужно добраться.

Поэтому свою роль играет и степень развитости и загруженности внешней наземной инфраструктуры — железных и автомобильных дорог из города в аэропорт. И вот тут начинаются проблемы. Ни по одному из этих показателей существующие аэропорты московского авиаузла не способны обеспечить прогнозируемые объемы



пассажиропотока. Как этими аэропортами ни управляй — вместе ли, отдельно, — необходимых инфраструктурных мощностей не хватит.

Текущие ограничители пропускной способности Московского авиаузла (млн. пассажиров в год)

| | Система организации воздушного движения (после модернизации) | Аэродромная инфраструктура | Аэропортовая (терминальная) инфраструктура | Внешняя наземная инфраструктура |
|-------------|--|----------------------------|--|---------------------------------|
| Внуково | 30,5 | 26,6 | 29,4 | 26 |
| Домодедово | 56,7 | 41 | 18,4 | 31 |
| Шереметьево | 56,7 | 51,3 | 36,1 | 30,1 |
| Итого | 143,9 | 118,9 | 83,9 | 86,1 |

До 2021 г. у системы аэропортов Московского авиаузла еще есть возможность обеспечивать необходимое количество взлетно-посадочных операций, и она следует неограниченной кривой спроса. Но при достижении предела в 119 млн пассажиров в год в 2021 г. объем перевозок будет расти только за счет увеличения вместимости воздушного судна.

Однако на этом проблемы не заканчиваются. InfraONE совместно с ARUP установили, что автодорожная и железнодорожная инфраструктура для подъезда к аэропортам достигнет своего предела уже к 2017 году, на отметке 86,1 млн. пассажиров в год. Отметим, что с учетом привычки провожать и встречать авиапассажиров в аэропорту ситуация может оказаться еще печальнее.

В разбивке по конкретным географическим направлениям это выглядит так. По направлению к Внуково внешняя инфраструктура сможет справляться вплоть до 2030 года. Однако там есть объективные ограничения по мощности аэродрома и невозможности его расширения — нет свободной земли, это зона довольно плотной застройки. Зато обладающие перспективами развития и расширения аэродромной инфраструктуры аэропорты Шереметьево и Домодедово из-за невозможности наземной инфраструктуры подвозить достаточное количество пассажиров смогут исчерпать свой логистический ресурс уже в 2015 и 2014 годах соответственно.

Имеющаяся инфраструктура аэропортовых терминалов также, по данным аналитиков консорциума, не позволит московским аэропортам перевозить более 83,9 млн. пассажиров — этот предел будет достигнут в 2017 г.

Ну и самое главное, сама по себе система организации воздушного движения, если исходить из запланированных бюджетных трат (и это при условии их осуществления), не позволяет Москве обслуживать более 93 млн. авиапассажиров. А нужно, как мы помним, не менее 179 млн. к 2030 г.

Понятно, что такой комплекс проблем требует и комплексного решения. Объединением аэропортов в одну компанию их не решить. Тем более что без конкуренции может возникнуть другая не менее острая проблема — монополизм. «То, что московские аэропорты развиваются, объясняется исключительно тем, что они конкурируют между собой, — объясняет генеральный директор компании «Инфомост-Консалтинг» Борис Рыбак. — Если конкуренция исчезнет, то произойдет неизбежная монополизация сервисов, повышение стоимости услуг, снижение качества и рост всевозможных издержек».

Эксперты консорциума посчитали, что для решения этих проблем необходимо запустить порядка 20–25 инвестиционных проектов на сумму от 320 млрд до 511 млрд руб. во всех видах вышеуказанной инфраструктуры, а не только в аэродромной. «Необходимость модернизации организации воздушного движения и развития внешней наземной инфраструктуры — это тот минимум, без которого вообще никуда не деться, — считает Альберт Еганян. —

Причем инвестиции в эту инфраструктуру не могут быть только государственными, это невозможно исходя из состояния государственных финансов, они должны быть и частными или совместными с властями в рамках государственно-частного партнерства. Это даст государству возможность разделить издержки с частниками, но не лишиться при этом собственности на инфраструктуру и сохранить контроль за ключевыми параметрами ее развития».

Помимо прочего, для ряда проектов надо будет изменить и некоторое количество нормативных актов, включая так называемые ФАПы (федеральные авиационные правила, которые пока являются формальным ограничением для технических инноваций).

Из расчетов консорциума следует еще один вывод: полностью покрыть прогнозируемый пассажиропоток в 179 млн. пассажиров в год к 2030 г. силами трех существующих крупнейших аэропортов (Шереметьево, Домодедово и Внуково) будет все-таки невозможно. Даже при модернизации системы организации воздушного движения они в силу географических особенностей расположения не смогут в совокупности принимать более 143,9 млн. пассажиров.



Минтранс и Росавиация, конечно, могут попытаться перераспределить трафик между другими, «малыми», аэропортами Московского региона, например, Ермолино, Клин, Остафьево, Раменское и еще с десятков других, которые находятся в радиусе 60–250 км от Москвы. При этом реализовать такой проект ничуть не проще, чем решить проблемы Московского авиаузла. Поэтому не факт, что к финишу придут именно те, кто в общественном сознании сейчас фавориты», — комментирует Альберт Еганян. Но вообще, этот вариант некоторые опрошенные нами эксперты посчитали нереализуемым — из-за удаленности многих из этих аэропортов от Москвы и низкой инфраструктурной обеспеченности. Кроме того, авиаперевозчикам неудобно разбивать трафик между малыми аэропортами (авиакомпании стараются собрать максимум своих рейсов в одном аэропорту, чтобы получать отдачу от эффекта масштаба). Таким образом, возможным решением действительно может стать строительство четвертого аэропорта.

Пропускная способность терминалов Московского авиаузла

| | Домодедово | Шереметьево | Внуково |
|---|------------|-------------|---------|
| Общая площадь терминала (тыс. кв. м) | 184 | 361 | 294 |
| Пассажирская пропускная способность из расчета 100 пассажиров на 1 кв. м (млн пассажиров) | 18,4 | 36,1 | 29,4 |
| Количество пассажиров в 2012 году (млн пассажиров) | 28 | 25,8 | 9,8 |
| Резерв пассажирского терминала (млн пассажиров) | -9,7 | 10,2 | 19,5 |

Если верить расчетам экспертов консорциума, для удовлетворения прогнозируемого пассажиропотока в МАУ потребуется строительство трех независимых взлетно-посадочных полос (ВПП) помимо уже строящейся в Шереметьево и 950 тыс. кв. м дополнительных площадей пассажирских терминалов. Сейчас, чисто теоретически, новую ВПП можно построить только в Домодедово.

Только там есть необходимый для этого земельный участок. Все остальное придется выносить за рамки большой тройки московских аэропортов и подыскивать либо аэродром с подходящей полосой для модернизации и строительства второй новой, либо строить в чистом поле новый аэродром с двумя ВПП, либо, как предлагали чиновники Минтранса и Росавиации, перенаправлять поток в региональные аэропорты. Последнее означает, что для них начнется та же история, как в МАУ, только, может быть, в меньшем масштабе.

В любом случае инвестиции во взлетно-посадочные полосы — это крупные инвестиции, а инвестиции в наземную инфраструктуру огромны даже на фоне инвестиций в ВПП и терминалы. По мнению экспертов, таких денег в бюджете сейчас просто нет, ведь через него финансируется еще ряд крупных инвестпрограмм, начиная с высокоскоростных железных дорог и заканчивая крупными автомагистралями. Так что потребуется привлечение частных игроков. И есть основания полагать, что частники предпочтут иметь дело с частными же структурами, а не со слабо реагирующей на их интересы государственной аэропортовой монополией (источник: «Эксперт»).

4. ИНВЕСТИЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ: МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС.



Пятнадцать из сорока трех инвестиционных проектов, заявленных или запущенных в первом полугодии 2013 года в России, относятся к машиностроительному комплексу. К росту инвестиционной активности в этом секторе привели импортозамещение и элементы активной промышленной политики государства.

Именно на росте инвестиций должен базироваться экономический рост страны. Но объем инвестиций в России не растет. Он, конечно, выше, чем в сопоставимый период кризисного 2010 года, но все же ниже, чем в иные периоды, в том числе с учетом сезонности. В 14-м по счету инвестиционном обзоре «Эксперта» насчитывается 43 инвестиционных проекта на сумму 14,9 млрд. долл. Из них 34 — частные с возможным вкладом 5,4 млрд. долл., что гораздо меньше, чем в «тучные» периоды. С одной стороны, не оставляет ощущение, что в правительственных кругах и экспертном сообществе, кажется, напрочь забыли о существовании проверенного временем комплекса мер, всегда, во всех странах и на всех континентах приводившего к росту промышленных инвестиций и экономики — *протекционистская политика государства*.

Промышленность страны остро нуждается в поддержке всеми доступными способами: дешевыми кредитами, государственными субсидиями, занижением курса национальной валюты ниже нормы, активным прямым участием государства в экономике посредством изощренной системы национальных стандартов и разрешений, препятствующих проникновению иностранных товаров на национальный рынок. При этом не должно смущать вступление во Всемирную торговую организацию. Перечисленными мерами пользовались и пользуются Южная Корея и Китай, несмотря на то, что состоят в ВТО с 1995 г. и 2001 г. соответственно.

Дискуссии между сторонниками протекционизма и свободной торговли идут давно. Но при этом уже никто не спорит, что именно протекционизм, а не фритредерство (от английского free trade — «свободная торговля») способствует созданию и развитию



промышленности или отдельных ее отраслей на этапе их зарождения и становления. Политика свободной торговли также дает результаты, но совсем на другом этапе — когда промышленность страны или отдельные ее отрасли развиваются настолько успешно, что для дальнейшего роста им становятся нужны новые и новые рынки. Вот тогда крупные развитые страны начинают проводить в жизнь и навязывать другим странам политику свободной торговли, цель которой состоит исключительно в расширении рынков сбыта для своей продукции.

В общем, политика свободной торговли идеально подходит промышленно развитым странам, а для развивающихся стран рецепт другой — протекционизм. За два десятилетия реформ Россия потеряла многие сектора и отрасли экономики. Производство критически сократилось, и, чтобы исправить эту ситуацию, вероятно, надо забыть о свободном рынке. Россия сейчас — один из крупнейших мировых рынков сбыта.

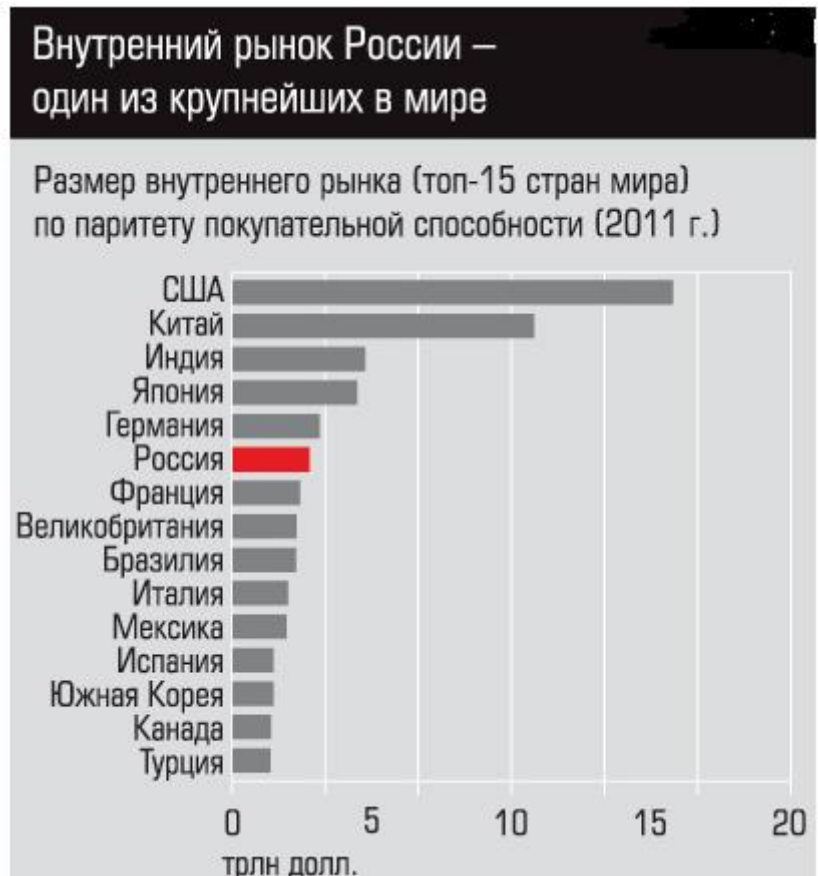
Размер внутреннего российского рынка по паритету покупательной способности в 2011 году, по данным Всемирного банка, составил 2,76 трлн. долл. Россия — на 6-м месте в мире. Так стоит ли в этих условиях поддаваться на уговоры западных и восточных партнеров об открытии нашего рынка, если мы и так уже потеряли станкостроение, производство тракторов, отрасль химических волокон, гражданское судостроение, металлургическое машиностроение и прочие отрасли, которые имеют неплохой рынок сбыта, в том числе на нашей территории?

При этом не стоит считать, что собственные компетенции и ноу-хау помогут нам самостоятельно выстраивать рухнувшие отрасли.

Вот хрестоматийный пример: британский автопром. Один за другим закрывались, банкротились или поглощались или поглощались автомобильные концерны, и в конце концов в Соединенном Королевстве не осталось ни одного отечественного производителя.

Тем не менее, по данным статистики, Великобритания — один из крупнейших производителей и

экспортеров автомобилей в Европе. Британский автопром не перестал быть родным. Однако это стало прямым следствием протекционистских мер, принятых британским правительством. Они, впрочем, сработали и в России. Наш огромный рынок сбыта мы обменяли на строительство на территории России нескольких крупных автосборочных



производств почти всех мировых автогигантов с последующими обязательствами по локализации комплектующих. В результате появились тысячи новых рабочих мест, новые компетенции и технологии, увеличились инвестиции, вырос ВВП. При этом рост инвестиций произошел именно в машиностроении — в отрасли с наибольшей добавленной стоимостью, качеством жизни, интеллектом и проч.

Несырьевые инвестиции всегда более предпочтительны для государства. А отмечаемый рост активности инвесторов в обрабатывающих секторах во многом случился благодаря импортозамещению и некоторым элементам активной промышленной политики государства.

В этой связи приведем еще один пример. За последнее десятилетие в Бразилии фактически с нуля была создана собственная судостроительная промышленность.

Государственная нефтяная компания Petrobras на волне роста цен на нефть 2000-х годов начала активно развивать добычу углеводородов на бразильском шельфе. Государство напрямую увязало выход Petrobras на шельф с развитием отечественной судостроительной индустрии.

Правительство обязало компанию закупать буровые и добывающие платформы, а также танкеры только на собственной территории. Благодаря этому ведущие корейские, китайские и японские судостроительные корпорации, в основном совместно с бразильцами, построили более десятка крупных современных верфей, а также заводов по производству комплектующих, в том числе судовых двигателей. В итоге Бразилия вошла в пятерку крупнейших судостроительных держав мира (в гражданской части), и теперь в отрасли занято более 60 тыс. человек (для сравнения: в 1990-х годах — лишь 2,5 тыс. человек).

Бразильский пример показывает, что даже не самые развитые правительства мира в состоянии создавать условия для появления крупных обрабатывающих отраслей на своей территории. Поэтому стоит поискать предпосылки для этого и в России (источник: «Эксперт», «Московские новости»).



5. ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СПРОС: ЗАМЕДЛЕНИЕ И СТАГНАЦИЯ.



Инвестиционный спрос в летние месяцы 2013 г. продолжил замедляться, добавив негатива в общую картину стагнации экономики. Хотя компании "законсервировали" на банковских счетах 17 трлн. руб. — больше, чем проинвестировали за предыдущий год, — аналитики не видят причин, по которым эти

деньги смогут повлиять на динамику капвложений. Единственный позитив в статистике — доходы и потребление домохозяйств, они останутся основным источником роста экономики. Но динамика частного потребления не позволяет ВВП выйти на запланированные 3% роста во втором полугодии и 2,4% роста по итогам года.

Несмотря на крайне слабые данные о промпроизводстве в июне 2013 г. и снижение отпускных цен в обработке, аналитиков не оставляла надежда, что статистика инвестиционного и потребительского спроса спровоцирует оживление экономической активности. Но этого не произошло. Капитальные инвестиции в июне в годовом выражении потеряли еще 3,7% (рынок ждал минус 0,5%). Это потянуло за собой и строительство, его объемы упали на 7,9%. В результате в первом полугодии инвестиции потеряли фактически 1,5%. Хотя индекс предложения инвестиционных товаров ЦМАКПа демонстрирует незначительный устойчивый рост в первом полугодии, его единственным источником выступает инвестиционный импорт.

Темпы роста ВВП и прогнозы

| ВВП | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------------|------|------|------|------|
| Мировой | 5,2 | 3,8 | 3,3 | 3,9 |
| Развитые страны | 3,2 | 1,6 | 1,2 | 1,9 |
| США | 3 | 1,8 | 1,8 | 2,2 |
| Еврозона | 1,9 | 1,6 | -0,5 | 0,8 |
| Япония | 4,4 | -0,9 | 1,7 | 1,6 |
| Великобритания | 2,1 | 0,9 | 0,6 | 2 |
| Канада | 3,2 | 2,3 | 1,7 | 2 |
| Развивающиеся страны | 7,3 | 6,2 | 5,4 | 5,9 |
| Центр. и Вост. Европа | 4,5 | 5,1 | 1,1 | 2,4 |
| СНГ | 4,6 | 4,5 | 3,7 | 3,8 |
| Россия | 4 | 4,1 | 3,3 | 3,5 |
| СНГ без России | 6 | 5,5 | 4,4 | 4,7 |
| Ближний Восток и Сев. Африка | 4,3 | 3,1 | 3,2 | 3,6 |
| Развивающиеся страны | | | | |
| Азии | 9,5 | 7,9 | 7,3 | 7,8 |
| Китай | 10,4 | 9,2 | 8,2 | 8,8 |
| Индия | 9,9 | 7,4 | 7 | 7,3 |

Результаты 6 месяцев превращают прогноз Минэкономики о росте инвестиций на 4,6% по итогам года в фантастику. Инвестиционный спрос могли бы подогреть 450 млрд. руб. вложений из ФНБ. Но, опуская вопрос эффективности таких вложений, рассчитывать, что хотя бы часть этих денег будет "распакована" до конца года, не приходится.

Пока прибыль частных компаний, которая составляет порядка половины всех капвложений, сокращается двузначными темпами на фоне растущих издержек и сжимающегося спроса, объем денег, "консервируемых" на банковских счетах компаний, продолжает увеличиваться. К началу июля 2013 года, по оценке ING Russia, сумма депозитов, расчетных и прочих счетов составила 17 трлн. руб., что в 1,3 раза превышает весь объем капвложений в российскую экономику за предыдущие 12 месяцев.

Помимо неуверенности компаний реального сектора в перспективах мировой и национальной экономики накопление компаниями такого "запаса прочности" может объясняться и нехваткой оборотного капитала, и предстоящими долговыми выплатами. Рассчитывать, что в ближайшее время значительная часть этих денег перейдет в капвложения, не стоит. Пока же во втором полугодии показатели инвестиций могут улучшиться лишь за счет эффекта низкой базы прошлого года и статистической отчетности о капвложениях компаний, которая традиционно накапливается в Росстате к концу года.



Источник: Росстат, расчёты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

Единственным реальным фактором ускорения роста экономики во втором полугодии, вероятно, послужит потребление. Оно будет подогрето замедлением инфляции и ожиданиями ослабления рубля. В июне статистика реальных располагаемых доходов оказалась лучше ожиданий рынка — в годовом выражении они выросли на 2,2%, а реальные зарплаты прибавили 6,6%. Растущие доходы превращаются в ускоренный рост потребления, который увеличился с 2,9% в мае до 3,5% в июне.

Статистику доходов и потребления омрачила безработица, которая выросла в июне до 5,4% вопреки сезонности. Эксперты объясняют это низким спросом на труд в строительстве, некоторых видах промышленности и сельском хозяйстве (источник: «Коммерсантъ»).

Уважаемые коллеги!

Мы продолжаем знакомить вас с интересными инвестиционными и инновационными проектами, находящимися в проработке экспертами Департамента содействия инвестициям и инновациям ТПП РФ

РЕЗЮМЕ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

Строительство регионального выставочно-конгрессного комплекса

Инициатор проекта – Торгово-промышленная палата Воронежской области

Цель проекта – организация и проведение международных и межрегиональных специализированных конгрессов, форумов и конференций, выставок и ярмарок;

Результат реализации проекта – появление в регионе современного конгрессно-выставочного комплекса создаст условия для улучшения делового климата и роста инвестиционной привлекательности региона.

Объем производства – 72 000 тыс. руб., **доля рынка** – 75%, **рентабельность** – 22%.

Тип проекта: реконструкция и новое строительство.

Сроки и этапы реализации проекта:

- Проектные работы – до 31.12.2013 г.
- Строительство – до 01.07.2015 г.
- Ввод в эксплуатацию – 1.08.2015г.

Финансовые ресурсы, необходимые для осуществления проекта:

- общая стоимость проекта: 123 640 тыс. руб.
- потребность в финансировании: 120 640 тыс. руб.
- соотношение собственных и заемных средств: собственные 30% – 36192 тыс. руб.; заемные 70% – 84448 тыс. руб.
- обеспечение запрашиваемых заемных ресурсов – правительство Воронежской области/ гарантийный фонд.

Оценка экономической эффективности проекта: срок окупаемости – 8 лет.

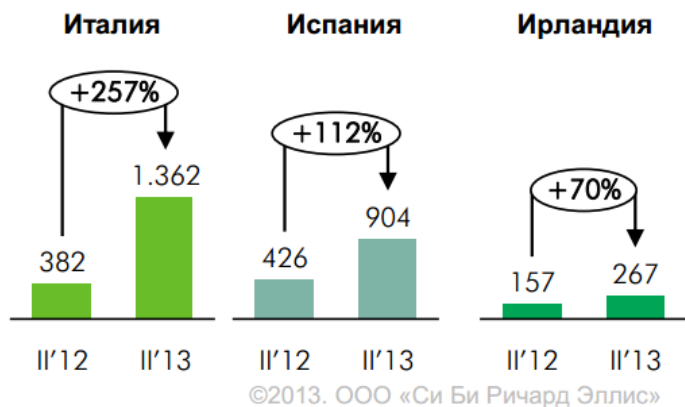
В случае вашей заинтересованности в реализации проекта, а также за дополнительной информацией просьба обращаться в Департамент содействия инвестициям и инновациям ТПП России (контактное лицо: Сергей Звягин, т. (495) 620-0584, эл. почта: zsv@tpprf.ru.

6. ИНВЕСТИЦИОННЫЕ РЫНКИ: КОММЕРЧЕСКАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ.

Инвестиции в российский рынок коммерческой недвижимости во 2-м квартале 2013 г. снизились на 27%, до \$1,338 млрд., по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Спрос инвесторов по-прежнему сосредоточен в Москве, но недостаточное предложение на столичном рынке открывает новые возможности для регионов.

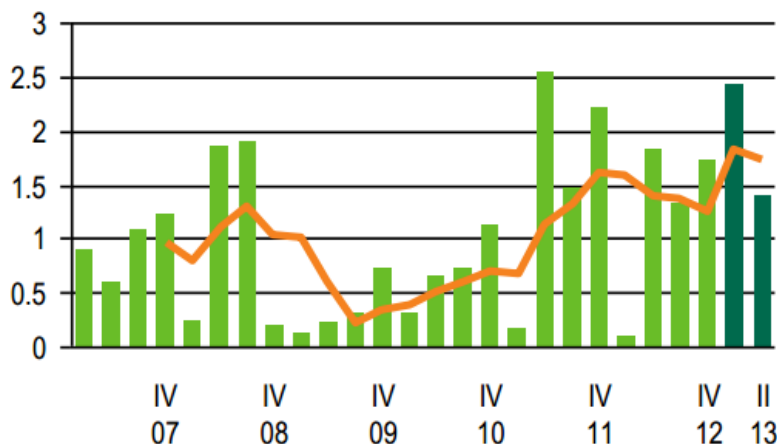
Объем инвестиций в российскую коммерческую недвижимость в апреле–июне 2013 г. составил \$1,338 млрд, говорится в отчете CB Richard Ellis (CBRE). Во втором квартале 2012 года этот показатель был выше на 27%. Для сравнения: за этот период в Великобритании было заключено сделок с недвижимостью примерно на \$ 12 млрд., в Германии — на \$7,78 млрд., во Франции — на \$4,16 млрд, в Швеции — на \$3,65 млрд, в Италии — на \$1,80 млрд. В целом инвестиции в коммерческую недвижимость в Европе по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросли на 13% и достигли \$41,03 млрд.

Объемы инвестиций в коммерческую недвижимость во II квартале 2013 года, млн. евро



В отличие от 2-го квартала, первые 3 месяца 2013 г. в России были более успешными: инвестиции превысили итоги аналогичного квартала прошлого года на 45%. Эксперты объясняют активность инвесторов в январе–марте 2013 г. закрытием крупных сделок, начатых в конце

Объем инвестиций, поквартально и 4-х кварталая скользящая средняя, млрд. долл. США



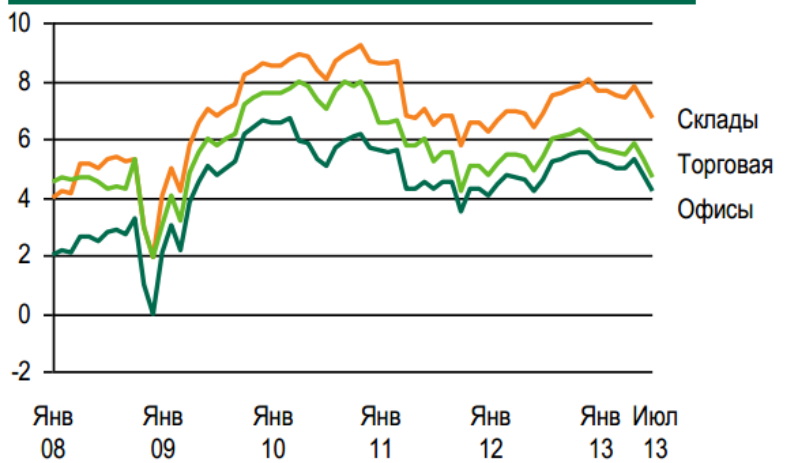
сделок, начатых в конце прошлого года: например, покупка Morgan Stanley торгового центра «Метрополис» за \$1,2 млрд. Однако эксперты считают, что говорить о значительном спаде инвестиционной активности во втором квартале не стоит: небольшие скачки свойственны рынку, так как в среднем на совершение сделки требуется от 4 до 6 месяцев.

В прошедшем квартале, по данным CBRE, большим спросом пользовалась торговая недвижимость: инвестиции в этот сегмент рынка составили 64% от общего объема. На вложения в офисные здания пришлось 19%, в гостиничный сегмент — 17%, в склады — 0% (в 1-м квартале 2013 г. они достигли 20%). Крупнейшими сделками полугодия эксперты называют покупку компанией «Росевродевелопмент»

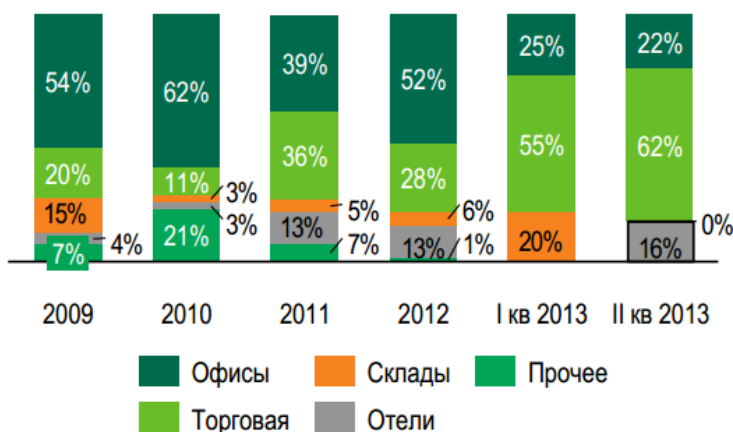
новосибирского ТЦ «Аура» (площадь 150 тыс. кв. м) за \$784 млн., продажу бизнес-центра «Эрмитаж Плаза» (39 тыс. кв. м) девелоперской компанией Forum Properties частному инвестору примерно за \$250 млн.

В Москве на торговый и офисный сегменты приходится основная часть инвестиций в коммерческую недвижимость. Большая часть качественных площадей находится именно в столице. Однако из-за недостаточного предложения на столичном рынке инвесторы в регионах в основном заинтересованы в приобретении крупных торговых центров. Российский рынок недвижимости является более привлекательным для инвесторов по сравнению с остальными странами—членами БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР) ввиду возможности заключения арендных договоров на длительный срок и большей ликвидности объектов.

Среды доходности недвижимости и облигаций, %



Структура инвестиций по сегментам, %



Популярность торговой недвижимости, в общем, неудивительна с учетом хорошей динамики доходов населения и розничного товарооборота в России и Москве. Она поддерживается высокой активностью девелоперов, в результате которой в 2014 г. можно увидеть рекордно высокие объемы ввода новых объектов в Москве.

По итогам 2013 г. объемы инвестиций в торговую недвижимость могут превысить 3 млрд. долл. Несмотря на ожидаемое снижение объемов инвестиций в офисную недвижимость, вряд ли стоит говорить о снижении ее популярности среди инвесторов. Проблема, скорее, заключается в определенном недостатке объектов для инвестирования. Инвесторы пока неохотно выходят за пределы Центрального делового района (в первую очередь, сектора «прайм»), в котором за последние 2 с небольшим года было проведено более 10 инвестиционных сделок со

знаковыми объектами. При этом ряд инвесторов и девелоперов стратегически не готовы пока продавать свои объекты, т.к. удовлетворены их доходностью.

Гостиницы и склады традиционно составляют небольшие доли от объемов инвестиций в российскую коммерческую недвижимость. После активности в начале года, во 2-м квартале 2013 г. иностранные инвесторы взяли паузу: имела место лишь 1 сделка с миноритарной долей в вышеупомянутом ТРЦ «Метрополис». Однако это не означает снижения интереса иностранных инвесторов к российскому рынку.

7. РЕЙТИНГИ: ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛЕЙ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.



Прошедший 2012 год и первая половина 2013 года были очень непростыми для всей российской экономики. Цена нефти почти не выросла, тогда как цены на многие другие экспортные товары снизились. Как результат, впервые за несколько лет произошло снижение сальдо торгового баланса.

Одним из главных разочарований российской экономики стала промышленность, рост производства в которой существенно замедлился. По сравнению с 2011 годом объем промышленного производства в 2012 г. увеличился всего на 2.6%. Если не считать результатов кризисных 2008-2009 годов, тот этот показатель был минимальным за последние десять лет.

Ухудшение динамики наблюдалось в большинстве промышленных отраслей. Исключением стали лишь некоторые из них. В частности, заметно ускорился рост производства в пищевой промышленности, что в немалой степени было обусловлено обеспеченностью сырьем за счет хорошего урожая в 2011 г. Также повысились темпы роста в целлюлозно-бумажной промышленности, в металлургии и в электроэнергетике. В последнем случае сказался фактор лишнего високосного дня, который прибавил около 0.3 п.п. к темпу росту в электроэнергетике.

Во всех остальных отраслях наблюдалось торможение роста, и в некоторых случаях оно было очень сильным. Так, транспортное машиностроение, оставаясь лидером среди промышленных отраслей по темпам роста, тем не менее, снизило этот показатель вдвое по сравнению с результатом 2011 г. с 24.6% до 12.7%.

В двух промышленных отраслях – в текстильной промышленности и кожевенно-обувной промышленности динамика производства была отрицательной. Производственные результаты в отраслях отразились и на финансовых показателях, хотя и не во всех случаях эта зависимость была прямой. Эксперты «РИА Рейтинг» подготовили очередной рейтинг финансового состояния отраслей промышленности по итогам 2012 года, который отчасти проиллюстрировал тенденции, складывавшиеся в индустриальном секторе российской экономики в этот период.

Методика рейтинга предполагает ранжирование отраслей на основе агрегирования ряда ключевых показателей, характеризующих те или иные аспекты финансового положения отрасли. Источником данных для составления рейтинга являлся Росстат.

Как показывает результат рейтинга, лучшей с точки зрения финансовой ситуации в стала отрасль «Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических». Годом ранее эта отрасль занимала вторую позицию в рейтинге. По мнению экспертов, основная

заслуга в этом принадлежит золотодобывающей промышленности. Добыча золота в стране, согласно данным Союза Золотопромышленников превысила 200 тонн, увеличившись на 6.1%. При этом цена золота на мировом рынке за год поднялась в среднем на 6%.

РЕЙТИНГ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПО ИТОГАМ 2012 ГОДА

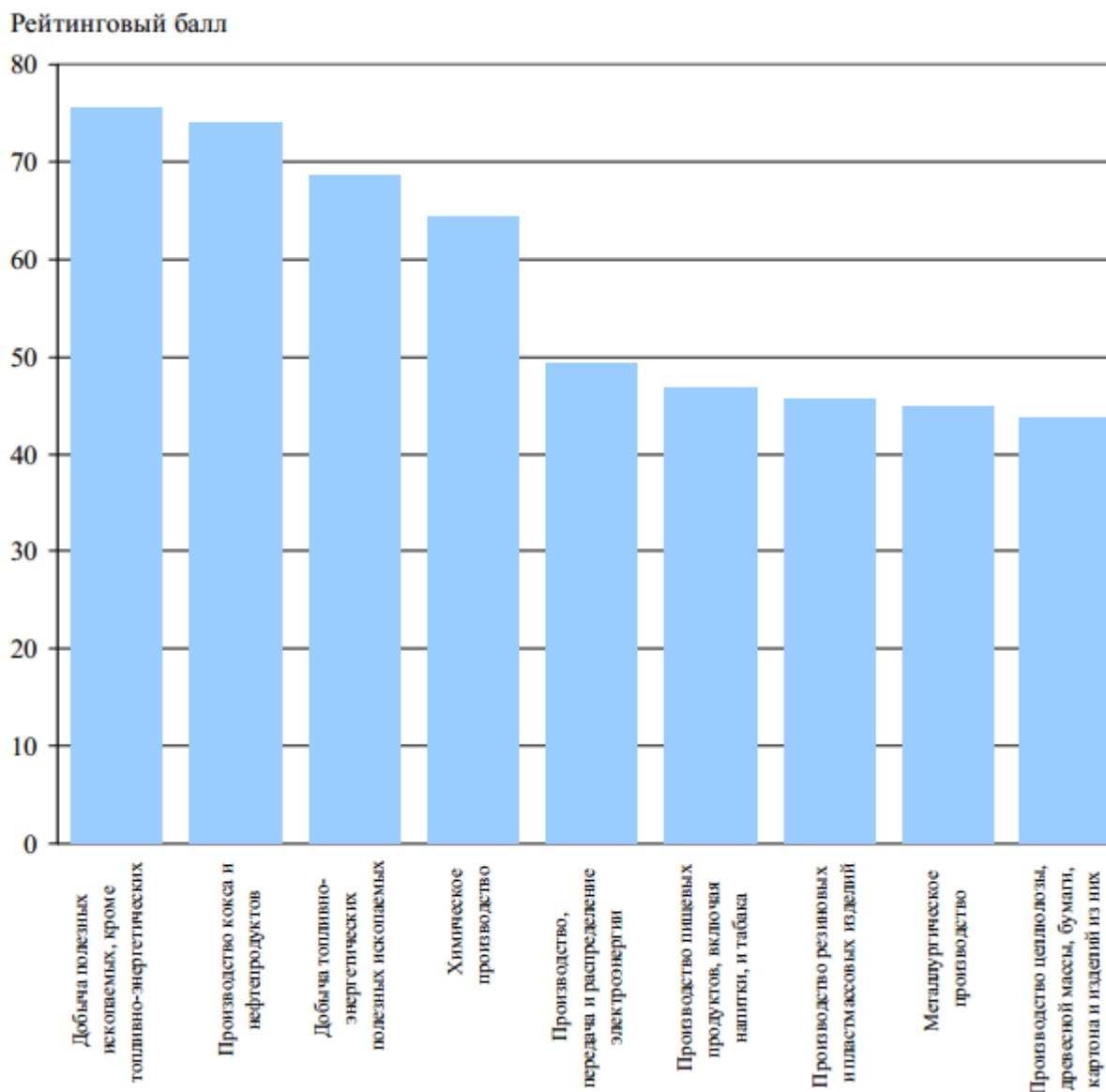
| Позиция по итогам 2012 г. | Отрасль | Производительность, тыс. руб. на 1 занятого | Рентабельность продаж, % | Рентабельность активов, % |
|---------------------------|---|---|--------------------------|---------------------------|
| 1 | Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических | 3853 | 48.2 | 16.0 |
| 2 | Производство кокса и нефтепродуктов | 59455 | 11.3 | 12.9 |
| 3 | Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых | 13137 | 28.8 | 15.2 |
| 4 | Химическое производство | 5364 | 22.9 | 15.8 |
| 5 | Производство резиновых и пластмассовых изделий | 4714 | 9.1 | 8.3 |
| 6 | Металлургическое производство | 6578 | 12.6 | 8.1 |
| 7 | Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака | 4158 | 11.1 | 6.7 |
| 8 | Производство, передача и распределение электроэнергии | 6179 | 7.9 | 3.1 |
| 9 | Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них | 5787 | 11.2 | 6.2 |
| 10 | Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования | 2046 | 8.1 | 6.0 |
| 11 | Текстильное и швейное производство | 1519 | 12.3 | 5.0 |
| 12 | Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви | 1364 | 8.1 | 3.9 |
| 13 | Производство готовых металлических изделий | 2271 | 7.6 | 5.0 |
| 14 | Производство машин и оборудования | 2232 | 7.7 | 4.5 |
| 15 | Производство транспортных средств и оборудования | 2822 | 6.0 | 2.2 |
| 16 | Обработка древесины и производство изделий из дерева | 2013 | 5.3 | 2.1 |

Отметим, что в добыче не топливно-энергетических полезных ископаемых сохраняется традиционно высокая рентабельность продаж. Правда, в 2012 г. она была заметно ниже, но все равно намного превышала аналогичные показатели в других отраслях промышленности.

Отрасль «Производство кокса и нефтепродуктов» заняла вторую строчку рейтинга, тогда как в предыдущие годы эта отрасль была лучшей с точки зрения финансового состояния. Для нефтепереработки 2012 год был достаточно сложным, так как приходилось активно модернизироваться перед вступлением в силу нового технического

регламента. Тем не менее, эта отрасль остается в лидерах за счет очень высокой производительности труда и стабильного спроса на свою продукцию как на внешнем, так и на внутреннем рынке.

Рейтинг финансового состояния отраслей по итогам 2012 года



На 3-м месте рейтинга расположилась отрасль «Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых», то есть основных экспортных товаров РФ – нефти, газа и угля. Мировая конъюнктура этих рынков в 2012 г. складывалась по-разному. Хуже всего обстояли дела на газовом рынке: хотя контрактная цена трубопроводного газа из России увеличилась, но продажи Газпрома за рубежом в кубометрах упали до минимального за последние годы уровня, сократившись на 8.1%. На нефтяном рынке ухудшения не было, но и улучшения не произошло: цены выросли в среднем менее чем на 1%, примерно на столько же сократились поставки российской нефти за рубеж. Тем не менее, добыча топливно-энергетических ископаемых остается одной из лучших отраслей промышленности по финансовому состоянию.

Рэнкинг по рентабельности активов

| | Отрасль | Рентабельность активов, % |
|----|---|---------------------------|
| 1 | Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических | 16.0 |
| 2 | Химическое производство | 15.8 |
| 3 | Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых | 15.2 |
| 4 | Производство кокса и нефтепродуктов | 12.9 |
| 5 | Производство резиновых и пластмассовых изделий | 8.3 |
| 6 | Металлургическое производство | 8.1 |
| 7 | Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака | 6.7 |
| 8 | Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них | 6.2 |
| 9 | Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования | 6.0 |
| 10 | Производство готовых металлических изделий | 5.0 |
| 10 | Текстильное и швейное производство | 5.0 |
| 12 | Производство машин и оборудования | 4.5 |
| 13 | Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви | 3.9 |
| 14 | Производство, передача и распределение электроэнергии | 3.1 |
| 15 | Производство транспортных средств и оборудования | 2.2 |
| 16 | Обработка древесины и производство изделий из дерева | 2.1 |
| | <i>Среднее значение</i> | <i>7.6</i> |

Из других отраслей следует отметить *пищевую промышленность*, которая улучшила свое положение в рейтинге за год сразу на три позиции. В данном случае положительно сказался сравнительно стабильный рост потребительского спроса. За год отрасль сумела заметно повысить производительность труда и рентабельность продаж.

Также на три места вверх в таблице рейтинга поднялась отрасль *«Производство резиновых и пластмассовых изделий»*. Это было связано с устойчивым спросом на эту продукцию со стороны пищевой промышленности и строительного сектора.

Приятно удивила и *текстильная промышленность*, которая, несмотря на падение

производства, зафиксированного по итогам 2012 года, поднялась в рейтинге сразу на четыре строчки. В какой-то мере это было связано с тем, что ослабили свои позиции машиностроительные сектора. Впрочем, произошло и реальное улучшение финансовых показателей в текстильной промышленности. В частности, выросли производительность труда и рентабельность, снизилась просроченная задолженность. Возможно, что именно за счет сокращения объемов производства продукции и соответствующего снижения затрат отрасли удалось добиться улучшения финансовых показателей.

Отметим, что значительного улучшения места в рейтинге в 2012 г. добились отрасли, ориентированные преимущественно на внутренний рынок. В то же время некоторые отрасли ориентированные на внешний рынок, ухудшили свое финансовое положение, как это произошло с металлургией. И хотя рост металлургического производства по темпам в 2012 г. был выше, чем в 2011-м, качество этого роста было хуже, потому что обеспечивался он, в основном, за счет низкопередельной продукции. При этом цены на металлы в 2012 г. на мировом рынке заметно снизились.

На последнем месте в рейтинге по-прежнему находится деревообрабатывающая промышленность, но это уже мало кого удивляет. Правда, справедливости ради следует отметить, что в 2012 г. сальдированный финансовый результат в этой отрасли был положительным, против сальдированного убытка в 2011 г.

Рэнкинг по производительности труда

Гораздо тревожнее выглядит ситуация в машиностроении. Все три машиностроительные отрасли ухудшили позиции в рейтинге, и ухудшение наблюдается уже третий год подряд, хотя производственные результаты в машиностроительных отраслях выглядят не так уж плохо. Во всяком случае, темп роста производства в транспортном машиностроении в 2012 г. был самым высоким среди промышленных отраслей. Бурное потребительское кредитование позволило вывести на рекордный уровень производство автомобилей в стране. Также исторического максимума достигло

| | Отрасль | Производительность, тыс. руб. на 1 занятого |
|----|---|---|
| 1 | Производство кокса и нефтепродуктов | 59455 |
| 2 | Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых | 13137 |
| 3 | Металлургическое производство | 6578 |
| 4 | Производство, передача и распределение электроэнергии | 6179 |
| 5 | Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них | 5787 |
| 6 | Химическое производство | 5364 |
| 7 | Производство резиновых и пластмассовых изделий | 4714 |
| 8 | Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака | 4158 |
| 9 | Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических | 3853 |
| 10 | Производство транспортных средств и оборудования | 2822 |
| 11 | Производство готовых металлических изделий | 2271 |
| 12 | Производство машин и оборудования | 2232 |
| 13 | Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования | 2046 |
| 14 | Обработка древесины и производство изделий из дерева | 2013 |
| 15 | Текстильное и швейное производство | 1519 |
| 16 | Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви | 1364 |
| | <i>Среднее значение</i> | <i>7718</i> |

производство вагонов. Тем не менее, вопреки неплохим производственным показателями, транспортное машиностроение заняло предпоследнюю строчку рейтинга.

К сожалению, машиностроительные отрасли никак не могут нарастить производительность труда, а рентабельность продаж у них остается на крайне низком уровне. Кроме того, негативно сказывается огромная долговая нагрузка. Например, в транспортном машиностроении – единственной из всех отраслей промышленности – отношение заемных средств к обороту уже превысило уровень 100%. При этом платежная дисциплина в отрасли, несмотря на высокую долговую нагрузку, остается на хорошем уровне – доля просроченной задолженности в суммарном объеме заемных средств невысока.

По результатам 2013 г. вряд ли стоит ожидать существенных изменений в позициях рейтинга. По мнению экспертов, в 2013 г. российская промышленность будет работать в условиях еще менее активного инвестиционного спроса и замедляющегося потребительского спроса внутри страны. Верхние позиции рейтинга по-прежнему будут занимать отрасли, ориентированные на экспорт, даже если произойдет падение цен на сырьевых рынках. Нижняя же часть рейтинга, с большой долей вероятности, сохранит машиностроительную ориентацию (по материалам «РИА Рейтинг»).

8. СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ «ИНВЕСТИЦИИ. ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ».
О РАБОТЕ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ТПП РФ ПО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ
ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ.
СТАТЬЯ ДОЦЕНТА КАФЕДРЫ ПРОМЫШЛЕННОЙ СОБСТВЕННОСТИ
РОССИЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АКАДЕМИИ
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ,
ЧЛЕНА ПРЕЗИДИУМА ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА
ТПП РФ ПО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ
ПРОЕКТОВ ОЛЕГА ВИТАЛЬЕВИЧА РЕВИНСКОГО.



Экспертный совет Торгово-промышленной палаты Российской Федерации (ТПП РФ) по технологической оценке инвестиционных проектов (далее – ЭС) был создан 15 июня 2011 г. Приказом № 51 Президента ТПП РФ С.Н.Катырина в целях совершенствования деятельности ТПП РФ, направленной на содействие техническому развитию современной экономики России. Идею создания ЭС поддержали все вице-президенты ТПП РФ и одобрил Президент ТПП РФ С.Н.Катырин.

Непосредственным подбором членов ЭС занимался Владимир Ильич Речицкий, ставший научным руководителем Совета. ЭС на сегодня состоит из 57 членов, включая 6 иностранных участников. В состав ЭС вошли наиболее авторитетные учёные, ведущие конструкторы и проектировщики, а также представители ведомств, определяющих государственную политику в различных сферах хозяйственной деятельности.

Основными целями ЭС являются следующие:

1. Содействие комплексному развитию общероссийской производственной и социально-бытовой инфраструктуры на основе наиболее эффективных и положительно зарекомендовавших себя отечественных и зарубежных технологий;
2. Создание системы выявления отраслевых потребностей российской экономики в прогрессивных технологических решениях, их поиска и экспертного сопровождения процесса внедрения;
3. Создание механизма оценки технологий и технологической эффективности проектов, поддерживаемых ТПП РФ;
4. Содействие внедрению передовых технологий и привлечению инвестиций в целях модернизации российской экономики.

Не секрет, что сегодня на рынке существует большое число технологий, многие из которых не только неэффективны, но зачастую вредны как для экологии в целом, так и для здоровья человека в частности. Поэтому одной из приоритетных задач в работе ЭС является независимая высокопрофессиональная оценка технико-технологического уровня инвестиционно ориентированных проектов, предлагаемых к рассмотрению Советом по самым различным каналам. Эта оценка затем может быть использована любыми структурами, связанными с дальнейшим продвижением этих проектов.



ЭС активно сотрудничает с администрациями регионов, территориальными ТПП, союзами предпринимателей, профильными комитетами ТПП РФ, организациями-членами ТПП РФ. За время, прошедшее с момента создания ЭС, его членами были проведены десятки экспертиз по самым разным предложениям. К сожалению, многие предложения требуют более подробных сведений или существенных доработок, что серьёзно осложняет проведение их экспертизы специалистами ЭС. Но по некоторым из поступивших предложений даны обстоятельные заключения в такие органы управления, как министерства (например, Минэкономразвития) и представительства президента (например, Аппарат Полномочного Представителя Президента РФ по СФО), принципиально поспособствовавшие их дальнейшему продвижению.

Экспертную сторону деятельности ЭС можно наглядно представить на основе двух недавно поступивших предложений, разбираемых ниже. Эта деятельность ЭС предполагает высокую степень ответственности за вынесенную рекомендацию по конкретному проекту с учётом не только технико-экономических показателей предлагаемого объекта, но и правовых вопросов, связанных с использованием этого объекта в рыночных условиях. Такой учёт правовой стороны дела весьма важен для предполагаемых инвесторов, чтобы дать им уверенность в возврате денег, вложенных в тот или иной рекомендованный Экспертным Советом проект. И здесь в первую очередь необходимо принимать во внимание наличие исключительного права, признанного на тот объект, который предлагается Экспертному Совету для рассмотрения.

Вкратце поясним некоторые моменты, связанные с правовой оценкой проектов. В рыночных условиях каждый продавец выставляет на продажу только то имущество, на которое у него есть соответствующее право. При продаже материальных объектов это всем известное право собственности, которое позволяет его обладателю (собственнику продаваемого вещного объекта) распоряжаться этим объектом по своему усмотрению. Но когда дело касается результата интеллектуальной деятельности (РИД), право вещной собственности не работает, потому что РИД никак не может быть вещью. РИД и

называется так потому, что имеет не материальный, а идеальный характер, его нельзя как вещь обособить в пространстве и установить над ним владение. Но автор РИД желает, тем не менее, коммерциализировать такой объект (т.е. получить деньги за то, что он придумал головой, а не сделал руками). Значит, нужен иной механизм, который позволял бы автору получать вознаграждение именно за результат его интеллектуальной деятельности, который может быть ещё не воплощён в каком-либо материальном объекте.

Этот механизм, известный уже несколько столетий, называется интеллектуальной собственностью. И хотя в этом названии имеется слово «собственность», но к обычной собственности на вещи это понятие не имеет никакого отношения. Интеллектуальная собственность – это, как записано в статье 1225 Гражданского кодекса (ГК) РФ, те результаты интеллектуальной деятельности, на которые признаны права. Эти права названы в статье 1226 ГК интеллектуальными правами. Интеллектуальные права на некоторые РИД включают в себя, так называемое, исключительное право, по которому только правообладатель может использовать свою интеллектуальную собственность, т.е. РИД, на который признаны интеллектуальные права. Все же остальные участники рынка обязаны воздерживаться от использования чужой интеллектуальной собственности, если на то нет специального разрешения правообладателя – лицензии. Словом, у обладателя исключительного права имеется монополия (по-гречески «один продаю») на получение прибыли за использование своего РИД.

Исключительное право на РИД в отличие от бессрочного права вещной собственности всегда имеет конкретный срок, по истечении которого исключительное право на любой объект интеллектуальной собственности прекращается, и соответствующий РИД становится общественным достоянием. Такой РИД можно использовать каждому желающему, причём без каких-либо разрешений и без оплаты. Так же точно без разрешения и без оплаты можно использовать тот РИД, на который исключительное право не признано.

Когда речь идёт о техническом решении, исключительное право устанавливается патентом. Так называется выдаваемый от имени государства документ, согласно которому заявленное техническое решение признаётся изобретением (или полезной моделью, которую иногда называют «мини-изобретением»). Для определения объёма прав по патенту используется специальный раздел описания, который называется формулой изобретения (или, соответственно, формулой полезной модели). Это сжатая характеристика того новшества, на которое претендует автор (кстати, по-болгарски этот раздел называется «авторски претензии»!). Патент выдаётся только на то техническое решение, которое ново (в мировом масштабе), оригинально (неочевидно для специалиста) и промышленно применимо. Патент действует в границах конкретного государства и только определённое время. По ГК РФ для изобретений это 20 лет, для полезных моделей – 10 лет, причём обладателю патента необходимо уплачивать ежегодные пошлины за поддержание патента в силе.

После этого отступления, необходимого для понимания дальнейшего, перейдём к упомянутым ранее конкретным предложениям, недавно поступившим в ЭС.



Первое из этих предложений поступило от украинского изобретателя. В его предложении охарактеризовано устройство для измельчения веществ, которое, по словам изобретателя, позволяет получать из разных веществ нанопорошки. Это устройство выполнено в виде цилиндрической камеры, внутрь которой вдувается подлежащий измельчению материал. Частицы материала многократно завихряются в камере и измельчаются вследствие соударений друг с другом и со стенками камеры, а на стенки камеры может быть дополнительно нанесено абразивное покрытие.

Метод измельчения частиц посредством их трения известен уже более полувека. Его предложил советский изобретатель Йоханнес Александрович Хинт, занимавшийся производством известково-песчаных изделий. В 1961 г. ему за это была присуждена Ленинская премия и присвоена докторская степень даже без защиты диссертации. Уже один этот факт может свидетельствовать о важности и нужности трибологического (т.е. за счёт трения) способа измельчения материалов. И в наши дни есть много технических решений, использующих трибо-эффект при дроблении материалов. Например, существуют действующие патенты в которых аэродинамическое измельчение материалов происходит за счёт встречного вращения противоположащих роторов с измельчающими элементами. В результате создаётся завихрение частиц материала, приводящее к их трению, соударению друг с другом и с измельчающими элементами роторов.

Однако измельчитель, придуманный украинским изобретателем, хотя и использует тот же эффект, отличается от устройств по указанным патентам в том, что роторы не используются, а завихрение частиц получается вследствие их вдувания в камеру по

касательной. Кроме того, в камеру вдувается и другой поток газа (воздуха) под определённым углом к потоку частиц. Всё это оказывается важным для работы устройства украинского изобретателя.

В своём обращении в ЭС изобретатель указал на то, что предлагаемое им устройство защищено патентом, выданным Европейским патентным ведомством (ЕПВ). ЕПВ проверяет заявки и выдаёт патенты, которые действуют одновременно во всех странах, указанных в этих патентах. Сейчас 38 европейских государств присоединились к Европейской патентной конвенции (ЕПК), и патент ЕПВ действует в любом из этих государств, если данная страна указана в патентной грамоте. В России, не входящей в число этих стран, патент ЕПВ не действует. Однако Россия в 1995 г. ратифицировала Евразийскую патентную конвенцию (ЕАПК), инициатором которой она и была и по которой создано и работает Евразийское патентное ведомство (ЕАПВ), выдающее евразийские патенты, имеющие действие сразу в восьми бывших республиках СССР: Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Россия, Таджикистан и Туркменистан. Таким образом, на территории России признаётся действие двух разных патентов – собственно российского и евразийского. Необходимо также отметить, что заявка на патент – если только она не отозвана самим заявителем – обязательно публикуется через полтора года после её подачи в соответствующее ведомство.

Изобретатель в своём обращении не указал на наличие российского или евразийского патента. Поэтому вполне логично, что ЭС самостоятельно провёл патентный поиск в соответствующей (общедоступной) базе данных, и оказалось, что на его фамилию известно два десятка патентных документов (патентов и заявок), но только не того автора и не на то устройство, о котором идёт речь. Более широкий патентный поиск позволил сделать следующие выводы.

В 2003 г. украинский изобретатель подал у себя на родине заявку на тот самый измелчитель. Затем на основе национальной заявки он подал так называемую международную заявку. Такая заявка, подаваемая в соответствии с Договором о патентной кооперации (Patent Cooperation Treaty, или РСТ – читается по-английски «пи-си-ти»), никогда не становится патентом, но позволяет заявителю в течение двух с половиной лет подавать заявки в другие страны, сохраняя свой национальный приоритет. Заявка РСТ обязательно публикуется на одном из десяти предписанных языков и, в данном случае, международная заявка была опубликована по-русски. На основе этой заявки была подана заявка на европейский патент. Экспертиза данной европейской заявки тянулась восемь лет и закончилась выдачей в январе этого года патента. Т.е. данное предложение получило признание в качестве изобретения, поскольку для выдачи патента в любой стране требуется мировая новизна.



После выдачи европейского патента изобретатель по условиям ЕПК должен оплатить перевод этого патента в те страны, где он собирается его поддерживать. Для этого требуется оплата немалой пошлины помимо тех больших расходов, которые он уже понёс для проведения экспертизы в ЕПВ.

Но нас-то интересует не то, какие права имеет изобретатель рассматриваемого измелчителя в странах Европы, а его права в

России. А вот в России у него исключительного права нет. Разумеется, в результатах проведённого поиска можно усомниться, потому что ни один поиск нельзя считать полным – ведь просмотреть все релевантные сведения во всех источниках по всему миру совершенно нереально. Но это и не нужно, потому что даже если в проведённом поиске ненароком не была выявлена заявка этого изобретателя, поданная в Роспатент или в ЕАПВ, всё равно можно с уверенностью сказать, что эта заявка давно была бы рассмотрена в любом из этих ведомств за восемь лет, потраченные на экспертизу в ЕПВ. А раз не выявлено патента в России, значит, его и не будет, потому что второй раз уже раскрытое новшество запатентовать невозможно.

Что же получается? Патент у изобретателя есть, но только не в России. Следовательно, в России (а также в Белоруссии, Казахстане и других странах ЕАПК, равно как и во всех других странах, за исключением Украины и стран, перечисленных в патенте ЕПВ) это действительно нужное и полезное изобретение может внедрять и использовать кто угодно. Как же может наш ЭС в этой ситуации выдать рекомендацию предполагаемым отечественным (!) инвесторам на вложение денег в данный проект? Ведь инвестор, поверивший бы такой рекомендации, мог бы не получить отдачи от своих инвестиций, потому что вполне может найтись некто не лишённый интеллекта (как сказано в книге воспоминаний Бориса Заходера), который тоже сумеет внедрить данное новшество, но за меньшие деньги, или экспортировать его из страны с более дешёвой рабочей силой, и, стало быть, продавать его в России по низкой цене. Ведь и указанный европейский патент, и лежащая в его основе международная заявка давно стали общедоступны.

Другой обещанный пример деятельности ЭС – это рассмотрение проекта многоярусной автостоянки. Предложившие его тамбовчане сослались на полученный ими патент РФ на полезную модель. Такой патент предусмотрен законодательствами разных стран, включая и Россию, и выдаётся, как правило, на новое устройство, которое можно использовать в промышленности, сельском хозяйстве, медицине и любых иных отраслях народного хозяйства или в социальной сфере. Сказанное означает, что патент на полезную модель выдаётся на устройство, имеющее мировую новизну и промышленную применимость, но выдаётся он явочным порядком, когда проверка на соответствие условиям новизны и промышленной применимости не проводится. Процедура выдачи патента на полезную модель при этом значительно ускоряется, ведь он выдаётся, так сказать, «на страх и риск» заявителя. Срок действия патента на полезную модель составляет 10 лет, тогда как срок действия патента на изобретение – 20 лет (при условии уплаты ежегодной пошлины за поддержание патента).

Формула полезной модели по патенту имеет следующий вид:

«Многоярусная автомобильная стоянка, состоящая из расположенных друг над другом клеток, в каждой из которых имеются по две одинаковые ячейки для хранения автомобиля, а в центре каждой клетки имеется равное по размерам одной ячейки пространство, используемое для подъёма/спуска на специальном поддоне с помощью лебёдки автомобилей до уровня расположения клетки, отличающаяся тем, что ячейки расположены в непосредственной близости друг к другу без ограничения количества ячеек в горизонтальной и вертикальной плоскостях, а автомобили к ячейкам, расположенным на одной вертикальной линии, доставляются на поддоне отдельной лебёдкой».

Попробуем разобраться в этом тексте.

Данная формула построена по традиционной схеме, т.е. она содержит ограничительную часть, где приведены признаки, общие с признаками ближайшего аналога, и отличительную часть после слов «отличающаяся тем, что», где содержатся признаки, отличающие данное предложение от ближайшего аналога.

В ограничительной части этой формулы имеется совершенно неопределённый термин «специальный». Неопределённость его (ведь то, что для одного человека является специальным, для другого может быть совершенно банальным) никак не пояснена в описании к патенту. Далее, в этой формуле признак отличительной части противоречат признаку ограничительной части. Отличительная часть содержит признак «ячейки расположены в непосредственной близости друг к другу без ограничения их количества в горизонтальной и вертикальной плоскостях», а в ограничительной части есть признак «по две одинаковых ячейки для хранения автомобиля в каждой клетки». Т.е. сначала клеть охарактеризована как имеющая только две одинаковых ячейки, а затем говорится, что ячеек может быть сколько угодно. На деле речь должна идти о размещении рядом друг с другом в горизонтальном направлении нескольких клеток, каждая из которых расположена на одной вертикальной линии. Иными словами, такие вертикальные «столбики» из клеток можно ставить рядом. Об этом же говорит и такой признак отличительной части как «отдельная лебёдка для доставки автомобиля к ячейкам, расположенным на одной вертикальной линии». Этот признак уточняет признак ограничительной части «лебёдка для подъёма/спуска автомобиля».

Это только предварительный анализ формулы полезной модели по патенту многоярусной автомобильной стоянки. Дальше приходится анализировать данную формулу так, как это делается в ходе обычной экспертизы заявок в Федеральном институте промышленной собственности (ФИПС) Роспатента, потому что Экспертному Совету необходимо выдавать обоснованную рекомендацию с учётом и правовой стороны дела. Экспертиза по существу начинается с установления соответствия условию промышленной применимости. Ведь если предложение нельзя использовать вследствие его недостаточного раскрытия в материалах заявки, то бесполезно проводить поиск по новизне. С этой точки зрения описание в рассматриваемом патенте не выдерживает никакой критики. В данном патенте очень подробно описывается так называемый уровень техники, т.е. уже известные многоярусные автостоянки, а сама предложенная автостоянка описывается в одном коротком абзаце, да ещё уточняется надписями на чертеже. В описании этого патента нет сведений о показанном на чертежах поворотном устройстве для разворота въехавшего автомобиля, как нет и сведений о средствах, предназначенных для сдвига автомобиля вбок с поддона в ячейку или из ячейки на поддон. Всё это говорит о полном несоответствии заявленного предложения условию патентоспособности «промышленная применимость».

Но и закрыв глаза на отсутствие промышленной применимости, самый поверхностный поиск в базе данных Роспатента сразу же выявил несколько патентов РФ, в которых описаны практически такие же автостоянки. Укажем лишь на патент РФ № 2371557, опубликованный 27.10.2008, т.е. ранее даты приоритета рассматриваемого патента РФ на полезную модель (09.11.2010). В патенте № 2371557 ячейки попарно размещены вокруг лифтовой шахты для подъёма и спуска автомобилей на поддоне с помощью лебёдки, причём специально указано, что такие структуры могут устанавливаться рядом друг с другом. Т.е. устройство многоярусной автостоянки по

патенту РФ на полезную модель уже известно из более раннего документа, а, стало быть, не обладает новизной.

Теперь можно с уверенностью сказать, что предложение с данным проектом никак не может быть рекомендовано Экспертным Советом для выделения под него инвестиций. Это предложение в запатентованном виде нереализуемо по описанию и не ново по формуле...

Помимо чисто экспертной деятельности наш ЭС принимает активное участие в работе по реализации Приоритетных направлений деятельности ТПП РФ на период 2011-2015 годы и в выполнении Стратегии развития системы ТПП РФ до 2020 г.

В этой связи ЭС, с учётом многочисленных запросов региональных ТПП, активно участвует в работе по созданию в РФ глобальной автоматизированной системы контроля весогабаритных параметров автотранспортных средств (АТС) в процессе движения. Для решения вопросов сохранности отечественной дорожной сети проведён системный анализ используемых в мире технологий автоматизированного мультипараметрического мониторинга АТС в процессе движения. Кроме того, чисто инициативная работа членов ЭС в этом направлении дала возможность сделать несколько вполне патентоспособных предложений по совершенствованию отдельных элементов такой системы контроля и принципов её функционирования, которые уже активно используются в отечественной и мировой практике.

В процессе этой работы 22.03.12 проведено расширенное заседание ЭС с участием представителей Минтранса РФ, Росавтодора, РАДОР, ГУОБДД МВД России, профессиональных отраслевых объединений, на котором рассматривалась общая концепция создания в РФ такой автоматизированной системы контроля. Подробности об этом заседании приведены на сайте http://www.tpprf.ru/ru/news/about/index.php?id_12=37044. Там шла речь и о том, какие из существующих зарубежных систем целесообразно выбрать для внедрения в РФ, и как их следовало бы адаптировать к российской действительности. Кроме того, были предложены изменения, которые нужно внести в действующую нормативно-правовую базу нашей страны. В продолжение работы над этим проектом 30.11.12 в Твери состоялось выездное заседание ЭС при поддержке Министерства транспорта Тверской области на тему: «Предпосылки создания взаимоувязанных сетей весового контроля автотранспорта на региональных дорогах РФ». На этом заседании принято решение о разработке рекомендаций и подготовке предложений по функциональному составу и техническим аспектам развертывания в регионах РФ динамических весовых комплексов с целью организации весового контроля грузоперевозок в рамках федеральной и региональной дорожной сети.

В развитие этой темы 6.12.2012 состоялось расширенное заседание Комиссии Ассоциации «РАДОР» по развитию, ремонту и содержанию автомобильных дорог с участием представителей Экспертного совета В.И.Речицкого и С.А.Соболева. В работе этого заседания приняли участие представители Минтранса России, Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту, территориальных органов управления автомобильными дорогами из 43 субъектов РФ, а также представители организаций дорожного хозяйства. На этом заседании были сформулированы рекомендации по изменению действующего законодательства в части обеспечения автоматического контроля весовых характеристик автотранспортных средств.



ЭС стремится в своей работе расширить взаимодействие с территориальными торгово-промышленными палатами. Так, в апреле 2012 года состоялся выездной семинар ЭС в г. Калининграде по отработке взаимодействия Калининградской ТПП с ЭС, целью которого было обсуждение возможности создания постоянно действующего механизма творческого взаимодействия Экспертного совета ТПП РФ и Калининградской ТПП по широкому кругу проблем регионального развития в рамках реализуемого ТПП РФ проекта по созданию инвестопроводящей инфраструктуры (НА ФОТО ВВЕРХУ).

Информация о деятельности ЭС в части продвижения на отечественный рынок современных технологий доступна не только на сайте ТПП РФ http://www.tpprf.ru/ru/about/expert_council/ec_invest/ec_invest_meeting/, но и в таких журналах как «Наука и жизнь» (октябрь 2012), «Автомобильные дороги» (№10, 2012г., №№1,4-6, 2013г.), «Путеводитель Российского бизнеса» (издание ТПП РФ, ноябрь 2012).