

Money

ИНВЕСТИЦИИ: ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ

**БЮЛЛЕТЕНЬ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

ВЫПУСК 3 (29)
ВЫПУСК 3 (29)

2013 г.

СОДЕРЖАНИЕ ВЫПУСКА

1.	МИНРЕГИОН РОССИИ: УТВЕРЖДЕНА ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ.....	4
2.	КИПРСКИЙ КРИЗИС: ПРИЧИНЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ.....	6
3.	КОЛЛЕКТИВНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ: ЛИДЕРСТВО УПРАВЛЯЮЩИХ КОМПАНИЙ ГОСБАНКОВ.....	11
4.	РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ПРИЗНАКИ СПАДА.....	13
5.	ИНВЕСТИЦИИ В СПОРТИВНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ: «ЗЕНИТ-АРЕНА» ПОВЫШАЕТ СМЕТУ РАСХОДОВ.....	18
6.	ИНДИКАТОРЫ ДЕЛОВОГО КЛИМАТА: ОЖИДАНИЕ СТАГНАЦИИ.....	21
7.	ИНВЕСТИЦИИ В ИННОВАЦИИ. ГАЗПРОМНЕФТЬ И SHELL: ТЕХНОЛОГИИ ПОВЫШЕНИЯ НЕФТЕОТДАЧИ.....	24
8.	НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ. САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ: НОВЫЙ СОИНВЕСТИТОР ПРОЕКТА «АЭРОПОРТ «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ».....	30
9.	ИЗ ИСТОРИИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: СОВЕТСКАЯ ЛУННАЯ ПРОГРАММА.....	33

В выпуске использованы материалы: информационных агентств «Росбизнесконсалтинг», «Эксперт», «Коммерсантъ», «Ведомости», «Московские новости», «РИА-Новости», данные Росстата, Банка России, Минрегиона России, Минэкономразвития России, Минфина России, Минспорттуризма России, сайтов территориальных ТПП и администраций регионов, открытых экспертных источников
Бюллетень подготовлен Департаментом содействия инвестициям и инновациям ТПП РФ т. (495) 620-0544
(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 номеру мы представляем Вашему вниманию Национальный отчет «Глобальный мониторинг предпринимательства. Россия 2012».



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

**ГЛОБАЛЬНЫЙ МОНИТОРИНГ
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА**

РОССИЯ 2012

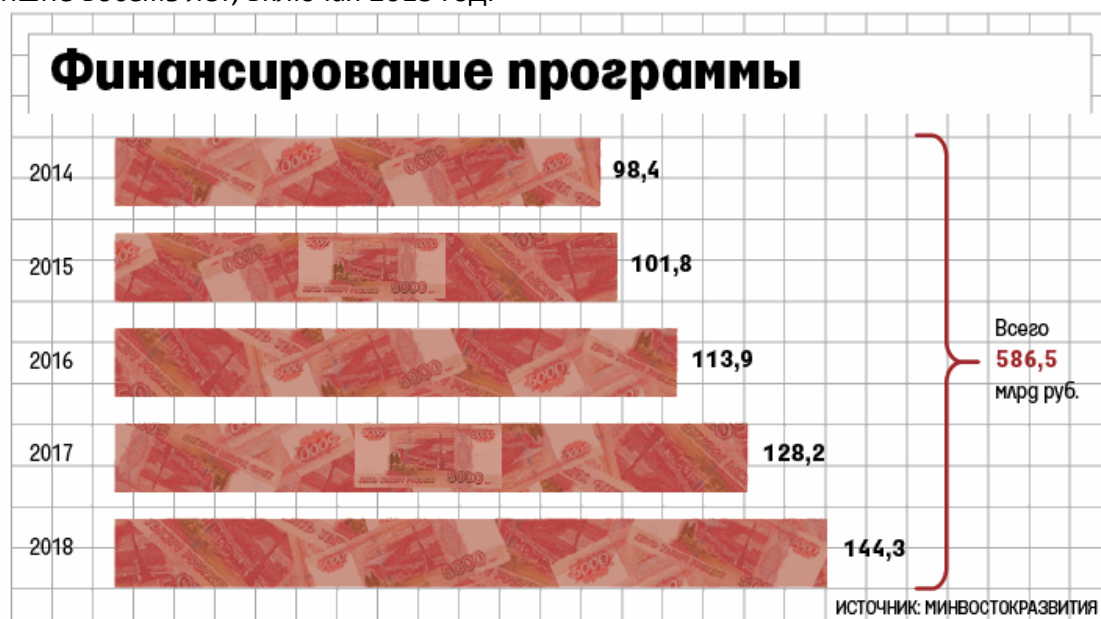
1. МИНРЕГИОН РОССИИ: УТВЕРЖДЕНА ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ.



После полугода согласований премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил основную госпрограмму Минрегиона России "Региональная политика и федеративные отношения до 2020 года". С января 2013 года бюджет программы уменьшился в 6,7 раза, но все равно вдвое превышает первоначальные бюджетные лимиты, установленные Минфином России.

Это не помешало правительству согласиться с тем, что низкий уровень финансового обеспечения является одним из основных рисков неисполнения госпрограммы. Ответственность за риски в окончательной редакции возложена не на Минрегион, а на главу аппарата правительства Владислава Суркова и возглавляемую им комиссию по проведению административной реформы.

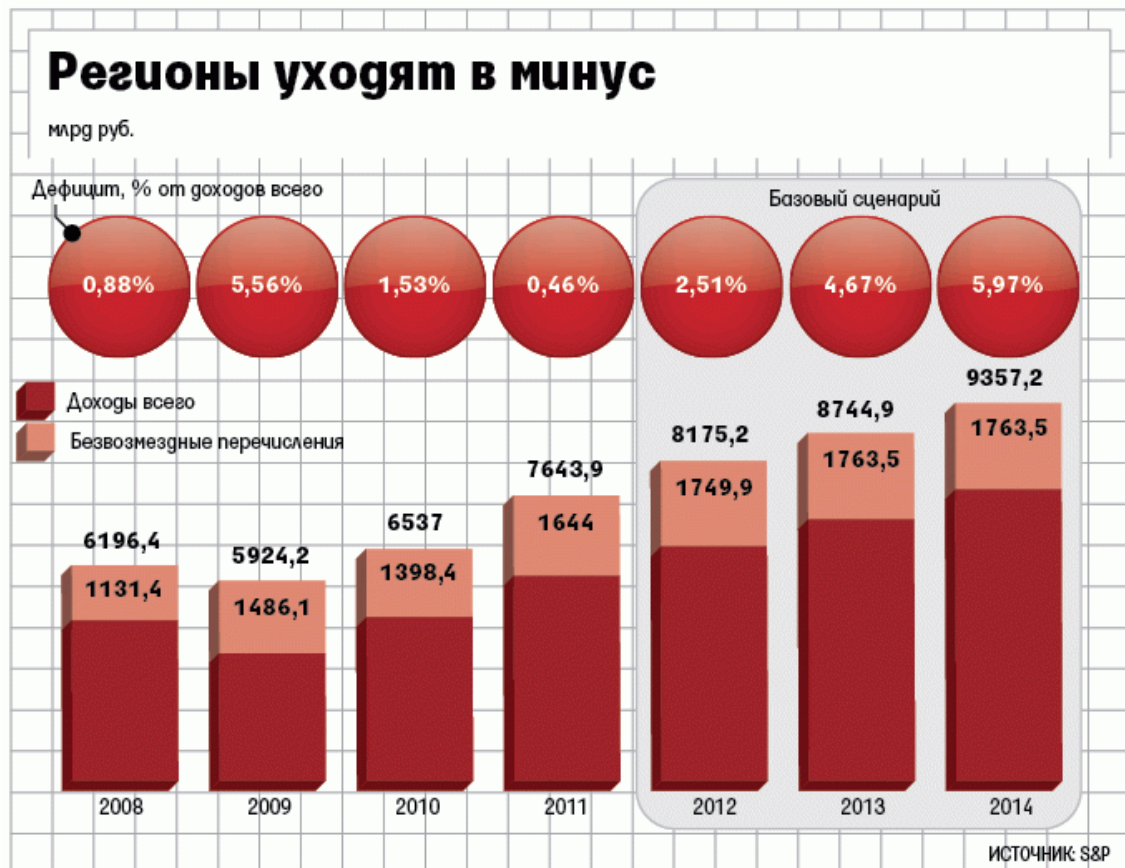
29 марта на официальном сайте правительства появилось сообщение о том, что премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил госпрограмму "Региональная политика и федеративные отношения до 2020 года". Тем не менее, публикация документа была отложена в связи с его технической правкой. Окончательная стоимость госпрограммы для федерального бюджета, одобренная премьер-министром, составляет 154,8 млрд. руб. на ближайшие восемь лет, включая 2013 год.



Объем бюджетного финансирования на всех этапах согласования и был предметом споров между Минфином и Минрегионом. Еще в январе 2013 года запросы Минрегиона расходились с лимитом, отведенным Минфином, почти в 14 раз. Один из первых

вариантов госпрограммы содержал предложение профинансировать из бюджета свыше 1 трлн. руб. при бюджетном лимите в 75,8 млрд. руб. Сами заявки Минрегиона также выглядели амбициозно — первые варианты госпрограммы содержали семь подпрограмм. В том числе в отдельную подпрограмму выделялось "создание институциональных условий для комплексного экономического и социального развития Арктической зоны РФ".

В окончательном варианте осталось лишь три подпрограммы. Это "Совершенствование федеративных отношений и механизмов управления региональным развитием", "Укрепление единства российской нации и этнокультурное развитие народов России" и "Оказание содействия добровольному переселению в РФ соотечественников, проживающих за рубежом". Споры вокруг источников финансирования госпрограммы обострили отношения министра регионального развития Игоря Слюняева, главы Минфина Антона Силуанова, министра экономического развития Андрея Белоусова и премьер-министра Дмитрия Медведева настолько, что на заседании правительства 18 февраля вариант Минрегиона оказался раскритикован публично. В том споре Дмитрий Медведев даже сообщил, что финансовые запросы Минрегиона дошли до 5,5 трлн. руб.



Впрочем, на бумаге Минрегион уже в январе готов был зафиксировать отступление и просил только 103 млрд. руб. Тем не менее на заседании правительства в феврале ведомству были предъявлены претензии за отсутствие в госпрограмме решения проблем моногородов. Основным критиком тогда выступил Андрей Белоусов, который также указывал на нежелание Минрегиона создавать новые центры экономического роста в Поволжье, на Урале и в географически отдаленных регионах России. Негодовал он

и по поводу отсутствия разделов, отражающих развитие Дальнего Востока, юга России и Калининградской области.

В текстовой редакции окончательного варианта госпрограммы все эти географические названия уже присутствуют, а общая стоимость выросла до 154 млрд. руб., что все равно вдвое больше первоначальных бюджетных лимитов, определенных Минфином. Любопытно, что в окончательном варианте программы отсутствует привычный для проектов всех других госпрограмм, принятых правительством Дмитрия Медведева, "оптимистичный вариант" программных расходов: в принятом в пятницу документе указание на рост ее бюджетного финансирования в случае появления у бюджета дополнительных доходов отсутствует.

В перечне основных рисков неисполнения заявленных целей одним из главных предсказуемо назван низкий уровень финансового обеспечения. Также провалу госпрограммы может поспособствовать ведомственный подход при совершенствовании разграничения полномочий и отсутствие системного подхода при перераспределении полномочий между уровнями власти, впрочем, как и подготовленных кадров. Но в окончательном варианте ответственность за эти риски переложена с Минрегиона на правительственную комиссию по проведению административной реформы, возглавляемую руководителем аппарата правительства Вячеславом Сурковым (источник: «Коммерсантъ»).

2. КИПРСКИЙ КРИЗИС: ПРИЧИНЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ.



Разразившийся на Кипре кризис является беспрецедентным по нескольким причинам. Сам сценарий банковского кризиса там стали обсуждать еще пару лет назад на фоне развития глобального кризиса, но это не помогло предотвратить его.

Фундаментальные опасения по поводу стабильности банковского сектора этой страны связаны с тем, что его активы составляют около 170 млрд. долл., при том, что ВВП страны примерно 20 млрд. Стран с такой финансовой системой в мире немного, и все они обязаны этим значительному присутствию на своей территории международных банковских институтов. В отличие от них 60% банковского сектора Кипра приходится на местные банки. Это означает, что в случае ухудшения их финансового положения расхлебывать их проблемы будет вынуждено местное правительство, что, собственно, и произошло.

Поскольку кипрская экономика достаточно тесно связана с Грецией, то реструктуризация греческих долговых обязательств в предыдущие годы стала спусковым крючком для ухудшения положения кипрских банков. Показательно, что наличие очевидной фундаментальной слабости системы и эффект домино от греческого кризиса не заставили принять никаких упреждающих мер, и разразившийся неделю назад кризис абсолютно парализовал кипрскую экономику.

Второй примечательный аспект развивающегося кризиса — прошла уже неделя с момента его начала, а антикризисный план находится все еще на стадии разработки. По всей видимости, особый статус Кипра сыграл злую шутку с его руководством. С одной

стороны, страна является частью еврозоны, с другой — ее экономика сильно зависит от российских капиталов. Желание кипрского правительства заручиться поддержкой и ЕС, и России понятно, однако идет вразрез с интересами обоих кредиторов. Продолжающийся торг наносит вред прежде всего кипрской экономике. Затягивание переговоров бьет по доверию, которое является ключевым фактором для работы банковской системы. Чем дальше, тем очевиднее, что экономика этой страны после кризиса уже не сможет сохранить свой статус мирового офшора и свою роль финансового посредника.

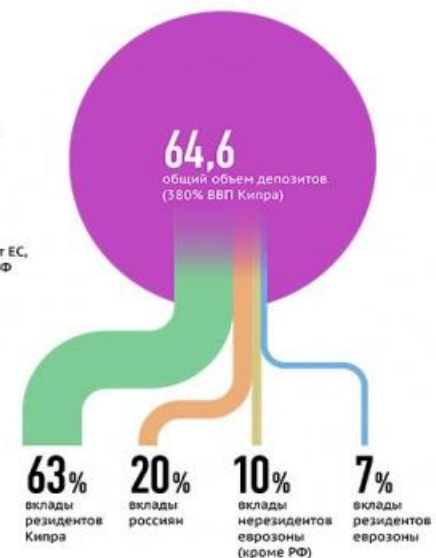
Финансовый кризис на Кипре

Долговые сложности Кипра могут негативно отразиться на российском бизнесе

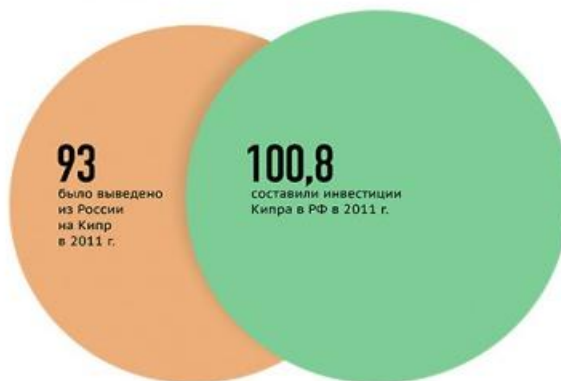
Финансовое положение Кипра (млрд евро)



Структура банковских депозитов Кипра (млрд евро)

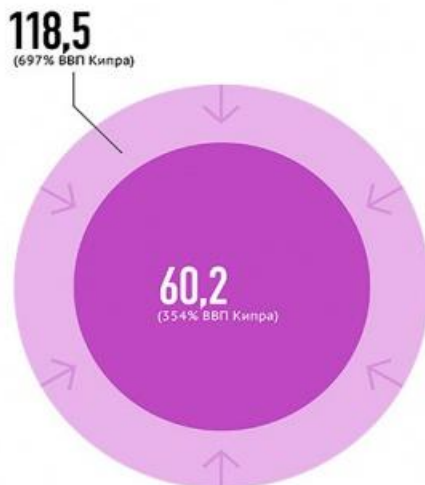


Роль Кипра в офшоризации экономики РФ (млрд евро)



Условия ЕС для оказания помощи (млрд евро)

Требуется сократить активы банковского сектора с 697% от ВВП до общеевропейского уровня в 354% от ВВП

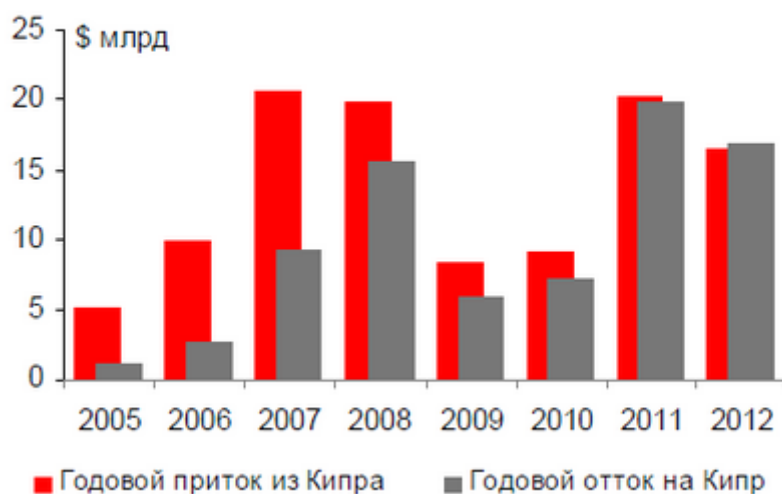


Риски для российских банков (млрд евро)



Европейские и мировые рынки пока отреагировали на ситуацию с Кипром достаточно спокойно, там как его экономика по мировым меркам достаточно мала. Кроме того, достаточно ясна позиция тройки кредиторов, то есть МВФ, ЕЦБ и ЕС. Они готовы согласовать предоставление помощи при условии, что Кипр, по сути, откажется от статуса банковской и офшорной экономики. Именно в этом был смысл предложенного налога на депозиты в кипрских банках. Иными словами, европейские кредиторы не готовы тратить деньги своих налогоплательщиков на поддержку Кипра, если страна будет использовать их, чтобы вернуть российские или другие иностранные депозиты. Такое предположение основано на отношении к российским деньгам как «грязным» капиталам, осевшим на Кипре. Очевидно, что такая позиция по умолчанию делает сложным участие России в переговорах по спасению Кипра в статусе полноправного партнера.

Ежегодные потоки иностранных инвестиций между Россией и Кипром



Позиция России отчасти схожа с позицией ЕС. Российскому правительству также не хотелось бы предоставлять кредит, если эти средства не гарантируют возврат российских депозитов, оказавшихся на Кипре. Так же как и Европа, Россия вынуждена следить за ситуацией как минимум потому, что Кипр уже привлек от нее один кредит, возврат которого теперь под

большим вопросом. Не подлежит сомнению и то, что Кипр действительно был достаточно тесно связан с экономикой России, и это не позволяет России оставаться в стороне от происходящего там.

Прямая уязвимость российской экономики из-за кипрского кризиса в немалой степени преувеличена, но косвенный эффект может быть значительным. По разным оценкам, в кипрских банках лежит около 15–20 млрд. долл. российских депозитов. Первоначальное решение ввести налог на депозиты заставило говорить о возможных потерях в 2 млрд., но он не был одобрен парламентом Кипра. Однако это трудно назвать хорошей новостью. По сути, деньги заморожены на счетах и получить к ним доступ проблематично. Это связано с общим положением банковской системы Кипра — общая сумма депозитов в кипрских банках составляет 90 млрд. долл., и значительная их часть будет изъята при первой же возможности, что означает кризис ликвидности. Именно по этой причине кипрские банки не смогут открыться, пока не будет анонсирован четкий план выхода из кризиса. Скорее всего этот план в той или иной форме задействует мораторий на возврат денег вкладчикам.

По последним данным, обсуждается вариант полной выплаты вкладов с суммами менее 100 тыс. евро, которые были гарантированы, а превышающие эту сумму счета будут недоступны еще некоторое время, и возможные потери по ним составят до 40%.

Точная цифра потерь будет зависеть от состояния банковских балансов и качества кредитного портфеля, то есть от возможности кипрских банков вернуть эти деньги. Кредиторы, по сути, готовы дать средства, достаточные для выплат только по гарантированным счетам. При таком подходе большинство российских счетов будет заморожено.

Кипр: налог на банковские депозиты

Правительство Кипра надеется провести через парламент вызвавший споры план введения налога на банковские депозиты, чтобы избежать дефолта, который может привести к новой волне кризиса в еврозоне

Долг в % от ВВП



Тем не менее, хотя это говорит о возможных потерях для отдельных вкладчиков и компаний, следует понимать, что сумма в 15–20 млрд. долл. не является значимой в масштабе российской экономики. Она составляет 1% российского ВВП и 2% от общего объема вкладов в российских банках на территории России. Кроме того, крупные бизнес-структуры в последние пять-десять лет редко пользовались Кипром для инвестиций за рубеж и в большинстве своем не имеют прямой зависимости от этой страны. Упомянутые 15–20 млрд. либо пришли на Кипр в 1990-е, то есть их происхождение действительно может вызывать вопросы, либо являются текущими счетами мелких и средних российских компаний, доля которых в экономике России достаточно мала.

Тем не менее, роль Кипра как транзитной экономики для российских капиталов была значительной. По оценкам, в 2011 году на Кипр пришло около 120 млрд. долл. российских капиталов, а с Кипра в Россию вернулось около 130 млрд. В значительной степени это как раз отражает роль соглашения о двойном налогообложении, которое позволяло российским структурам минимизировать налоговые платежи. То есть инвестиций в кипрскую экономику было мало, но через Кипр проходили значительные финансовые потоки. Это говорит о том, что заморозка счетов заставит ряд российских компаний и банков радикально изменить логику своего бизнеса.

Возможно, часть из них предпочтет вернуться в Россию. Скорее это касается транзакций физических лиц. Бизнес-структуры скорее всего в целях диверсификации будут искать другие страны-офшоры. Таким образом, очевидно, что кризис на Кипре приведет к удорожанию стоимости ведения бизнеса, что является негативной новостью. И речь идет не о моментальных потерях, а о растянутом во времени повышении уровня издержек.

Низкие прямые потери, но значительное влияние на логику бизнеса как раз и определяет реакцию российского правительства на сложившуюся на Кипре ситуацию. С одной стороны, нет ожиданий значительных потерь, которые бы заставили правительство жестко вмешаться. Кроме того, цена кризиса сейчас растет из-за промедления кипрского

руководства и из-за непродуманного предложения о налоге на депозиты, которое и вызвало банковскую панику. Это просчет тройки кредиторов, и именно они, а не Россия, должны за это платить. Плюс к этому российское руководство само не раз говорило о своей обеспокоенности проблемой сомнительных капиталов. И действительно, природа российских депозитов на Кипре недостаточно понятна, чтобы оказывать им поддержку. С другой стороны, на Кипре представлено несколько крупных российских банков, включая государственные, и им, возможно, потребуется поддержка в случае набега вкладчиков. Эти факторы и определили позицию России, которую в целом можно назвать выжидательной.

С 2010 года финансовый сектор Кипра сокращался, однако недостаточно быстро, чтобы предотвратить кризис



Источник: Bloomberg

Прогноз развития ситуации не выглядит благоприятным. Очевидно, что доверие к кипрским банкам подорвано, и основная часть из 90 млрд. долл. депозитов будет выведена при первой же возможности.

В свете этого пакет европейской помощи в 10 млрд. евро настолько незначителен, что без моратория на выплаты вкладов обойтись будет трудно. Скорее всего, в целях минимизации социальных последствий мелкие депозиты вернут полностью, но крупные вкладчики и компании могут потерять часть своих вложений.

Интерес России вмешиваться в ситуацию, предлагая прямую помощь

Кипру, минимален: кризис там является сигналом, что экономика России сейчас устойчивее, чем считавшаяся надежной страна — член еврозоны. Если там пострадают российские государственные компании, то ущерб будет проще возместить им напрямую, нежели давать деньги Кипру.

В целом, очевидно, что история Кипра как привлекательной оффшорной экономики закончена, и страна должна будет искать себе новую нишу в международном разделении труда. Так же как и российские капиталы должны будут найти себе новые каналы движения (по материалам «Московские новости», «Эксперт», РИА «Новости»).

3. КОЛЛЕКТИВНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ: ЛИДЕРСТВО УПРАВЛЯЮЩИХ КОМПАНИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫХ БАНКОВ.

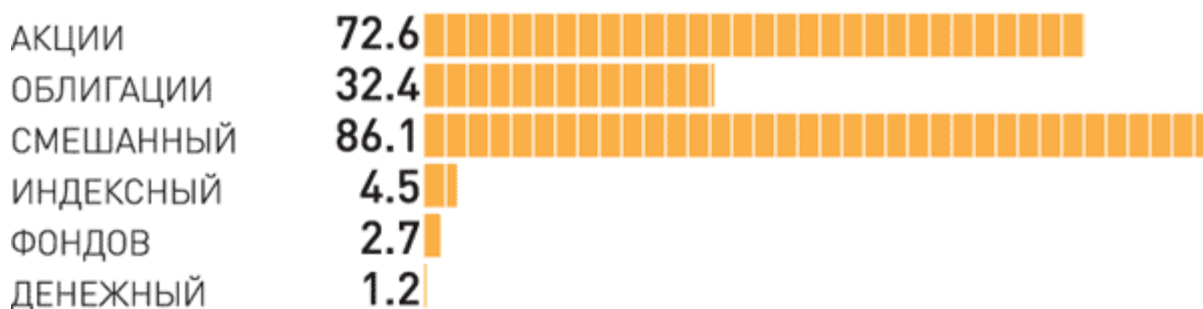


Управляющие компании, входящие в финансовые группы госбанков, захватили лидерство на рынке коллективных инвестиций. В первом квартале широкие банковские сети и большая клиентская база позволили им привлечь в паевые фонды более 1,5 млрд. руб. При этом большая часть этих средств шла в консервативные облигационные ПИФы — инвесторы не хотят рисковать в условиях нестабильности.

Третий месяц подряд управляющие компании, принадлежащие госбанкам, сохраняют первые позиции по привлечению средств на рынке коллективных инвестиций. По данным Investfunds, в марте "Сбербанк управление активами" привлек в открытые паевые фонды (ПИФы) 336 млн. руб., "ВТБ Капитал управление инвестициями" — 175 млн. руб. С начала года в открытые ПИФы под управлением "Сбербанк управление активами" поступило более 1 млрд. руб., в фонды "ВТБ Капитал управление инвестициями" — более 520 млн. руб. Третье место с результатом более 180 млн. руб. заняла частная управляющая компания "Русский стандарт". "Райффайзен Капитал", бессменный лидер по привлечению с 2009 года, из-за неудачного начала года по итогам квартала занял четвертое место (155 млн. руб.).

СТОИМОСТЬ ЧИСТЫХ АКТИВОВ ПИФОВ ПО ТИПАМ (НА 31.01.2013), МЛРД РУБ.

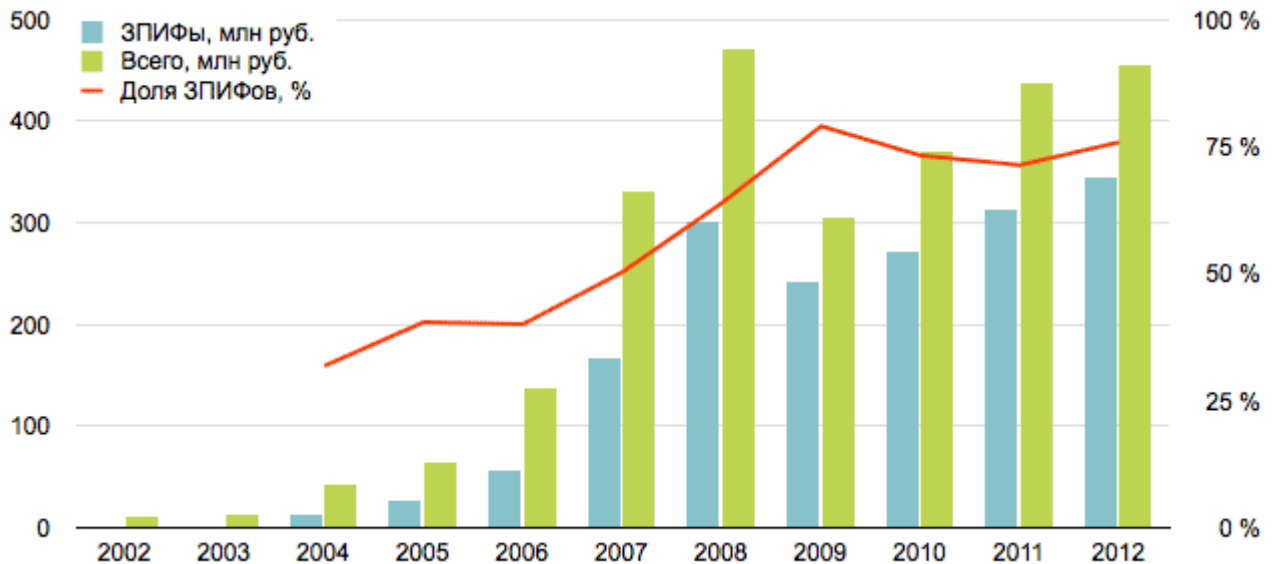
Источник: Investfunds.ru



Разветвленные банковские сети и активная работа по увеличению их эффективности позволяют компаниям, близким к госбанкам, демонстрировать высокие результаты. 1,5 тыс. отделений Сбербанка реализуют паи фондов одноименной компании, 1 тыс. офисов банков группы ВТБ продают ПИФы "ВТБ Капитал управление инвестициями". "Мы активно занимаемся обучением менеджеров по продажам не только в столичном, но и в остальных регионах", — отмечает глава "Сбербанк управление активами" Антон Рахманов.

Увеличение доли продаж в "государственных" управляющих компаниях — процесс необратимый, считают участники рынка. "Они поздно стартовали в этом сегменте и сейчас

наверстывают упущенное",— отмечает гендиректор "Райффайзен Капитала" Владимир Соловьев. Укрупнению бизнеса способствуют не только широкие агентские сети материнских банков, но и самые большие клиентские базы, которыми они обладают. "В сфере розничных коллективных инвестиций долгосрочный рост бизнеса возможен именно через вовлечение как можно большего количества инвесторов, пускай даже с самыми незначительными суммами.



В конечном итоге срабатывает эффект масштаба, и бизнес получает стабильный и предсказуемый рост объема средств под управлением",— отмечает директор по развитию бизнеса Allianz Investments Ольга Ваксина. По словам Владимира Соловьева, если "Сбербанк управление активами" сможет "конвертировать" хотя бы 1,5% депозитов Сбербанка в розничные фонды, это удвоит всю индустрию открытых ПИФов в России.

Тем не менее, результатов привлечения со стороны лидеров было недостаточно, чтобы полностью компенсировать

Потенциал рынка коллективных инвестиций

потери, понесенные другими участниками рынка коллективных инвестиций. По оценке "Коммерсантъ", чистый отток средств из открытых ПИФов в марте составил 47 млн. руб., всего с начала года фонды

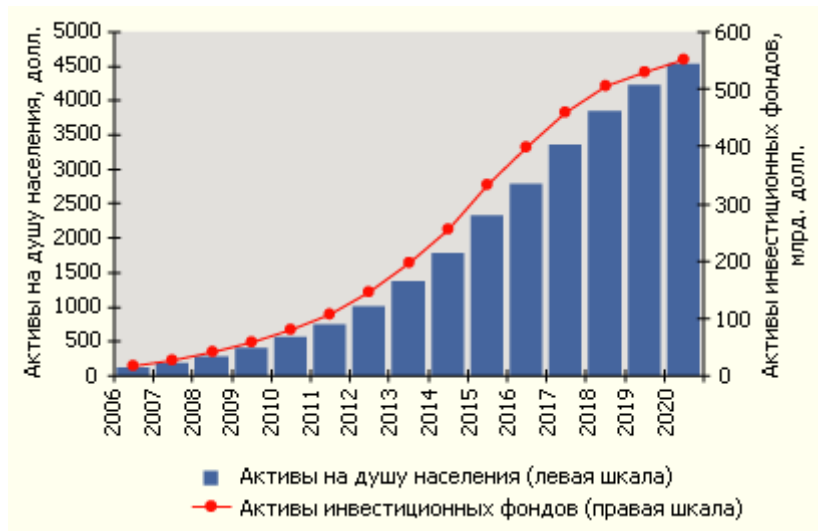
недосчитались 435 млн. руб. Впрочем, этот результат в десять раз меньше потерь, понесенных в первом квартале прошлого года (4,8 млрд. руб.). Тем не менее это третий случай за последние десять лет, когда в первом квартале ПИФы фиксировали отток



средств инвесторов. Ранее клиенты активно забирали деньги из фондов в начале 2009 года.

Вывод средств затронул в первую очередь фонды, инвестирующие в акции, в том числе индексные фонды и фонды смешанных инвестиций. Их потери превысили 1,43 млрд. руб. Любой рост рисков воспринимается инвесторами как сигнал для ухода из акций. В минувшем месяце поведение пайщиков определялось обострившимся на Кипре финансовым кризисом, бороться с которым предполагается в том числе с помощью средств крупных вкладчиков.

"Инвесторы опасаются, что в результате введения налога на депозиты будет открыт "ящик Пандоры" и аналогичная практика не может быть исключена и в других проблемных странах еврозоны", — отмечает глава "ВТБ Капитал управление инвестициями" Владимир Потапов. В таких условиях инвесторы предпочитали наращивать вложения в консервативные облигационные фонды. За месяц пайщики вложили в них более 665 млн. руб. Эти фонды, по словам Владимира Соловьева, показывают доходность выше, чем ставки по депозитам. Кроме того, вновь обозначился спрос на фонды, инвестирующие в драгоценные металлы, — пайщики добавили в них 70 млн. руб. Впрочем, надеяться на рост котировок золота пока не приходится (источник: «Коммерсантъ»).



4. РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ПРИЗНАКИ СПАДА.



Пик производства вагонов в стране в 2012 году совпал с кризисом на железнодорожном рынке. Вагоностроители срочно переверстывают производственные планы, а операторы ждут волны консолидации и развернули войну за грузовую базу. В выигрыше грузоотправители — теперь они диктуют правила на рынке. Сложнее всего придется производителям вагонов.

Признаки спада на рынке железнодорожных перевозок появились еще в мае прошлого года, но всерьез его ощутили только к осени. Падение началось с вершины: к началу прошлого года рынок достиг пиковых показателей с 2008 года. По данным ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), в течение 2011 года произошел резкий рост ставок аренды на вагон — стоимость полувагона за год выросла на 45,9%, нефтебензиновой цистерны — на 24,6%, крытого вагона — на 24,2%. Среднерыночная ставка аренды полувагона к концу 2011 году составила 1350 руб. в сутки, цистерны — 1194 руб., крытого вагона — 1156 руб.

В материалах РЖД отмечается, что в 2012 году ставки аренды грузовых вагонов оставались относительно стабильными до августа, а в сентябре начался обвал. В сегменте полувагонов ставка меньше чем за полгода упала на 40%, с другими видами подвижного состава спад был не так ощутим. Из материалов РЖД следует, что по цистернам спад составил 4%, по крытым вагонам — 14%. В 2013 году падение продолжилось. По данным НП "Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава", индекс средней арендной ставки по-прежнему показывает отрицательную динамику и в феврале опустился почти до уровня января 2008 года.

При этом в 2012 году частные операторы продолжали наращивать парк вагонов, хотя и меньшими темпами. По данным РЖД, за год количество полувагонов выросло на 12%, цистерн — на 4,6%. Темпы роста парка полувагонов более чем в два раза опережали темпы роста грузооборота, отмечается в материалах компании. В итоге к концу года на рынке сформировался существенный профицит универсального парка, по разным оценкам — 70-150 тыс. полувагонов.

В РЖД считают, что грузовладельцы к осени прошлого года оказались не готовы к сложившемуся уровню затрат на железнодорожные перевозки. В материалах компании резюмируется, что в 2012 году "рынок железнодорожных грузоперевозок перестал быть рынком оператора с конкуренцией за вагоны среди грузоотправителей, каким он был еще в 2011 году, и стал рынком клиента с ростом конкуренции за грузы между железнодорожными компаниями".

В результате операторы развернули настоящую войну за грузовую базу: почти любая крупная сделка сопровождается заключением долгосрочного контракта с грузоотправителем, которого ранее обслуживала покупаемая компания. Одновременно основные игроки, в первую очередь крупнейшие в стране Первая и Федеральная грузовые компании, начали демпинговать, пытаясь захватить большую часть рынка: по данным операторов, их ставки на некоторых направлениях в начале 2013 года упали до 500 руб. за полувагон и даже ниже. Начальник управления маркетинга компании "Трансгарант" Александр Метелкин считает, что тренд приобретения экзитивных компаний сохранится, а в дальнейшем можно ожидать слияний крупных компаний.

Усугубила ситуацию на рынке, как ни странно, мера для разгрузки инфраструктуры, введенная прошлой осенью, — унификация тарифов на порожний пробег. "Раньше транспортные компании оптимизировали порожний пробег, снижение его цены было одним из конкурентных преимуществ. Унификация тарифов сделала оптимизацию порожнего пробега неэффективной", — говорят в лизинговой компании Brunswick Rail. Те операторы, которые не смогли изменить логистические схемы в новых условиях, были вытеснены из перевозочного процесса.



Чтобы избежать платы за простой вагонов (доходит до \$50 в день), эти транспортные компании готовы были сдавать вагоны в аренду по заниженным ставкам. В результате произошла "натурализация" профицитных полувагонов, поясняют в Brunswick Rail. "Если раньше они все были тем или иным способом вовлечены в перевозочный процесс, то в конце 2012 года часть попала на открытый рынок, что сказалась на ставке аренды. С \$40-45 за полувагон в день она упала до \$20-25", — отмечают в лизинговой компании.

Рейтинг российских железнодорожных операторов по объему перевозок (млн. т)

	Компания	2012 год	2011 год	2010 год
1	UCL Rail*	194,8	284,4	302,4
2	"Нефтетранссервис"***	79,1	72,9	35,4
3	Globaltrans Investment plc***	74,3	69,6	63,8
4	Федеральная грузовая компания (бывшая Вторая грузовая компания)	65,5	58,9	0
5	"Трансойл"	56	53	59
6	Rail Garant	35,6	32,8	14,7
7	ХК "РусТрансКом"****	31,1	28,5	20,2
8	"Газпромтранс"	24,7	24,5	26,4
9	ХК "Новотранс"	24,3	20,7	14,5
10	"Запсиб-Транссервис"	24	23,1	22,8
11	Группа "Трансгарант"	23,6	25,5	24,6
12	Активы АФК "Система" (СП "ЮниРэйл") *****	22,8	26	23,7
13	СУЭК	22,4	19,6	12,8
14	"Евросиб СПб — Транспортные системы"	20,9	16,5	17,7
15	"ИСП Транс" (бывшая ТЭК "Евротранс")	15,7	15,9	12,5
16	"Мечел-транс"	14,9	12,5	9,3
17	"Трансконтейнер"	13,8	13	11,1
18	"Уралкалий"	11,3	12,6	13,5
19	"ТрансГрупп АС"	9,5	6,1	5,5
20	"СИБУР-Транс"	8,7	8,9	8,1
21	"Сибуглеметтранс"	8,5	8,7	7,6
22	"РТ Оператор"	7,6	3,5	0,3
23	"Фосагро-Транс"	7,6	6,3	5,5
24	МХК "Еврохим"	6,9	6,3	5,9
25	"Спецэнерготранс"	6,8	3,8	4,1

* С 2012 года приведены консолидированные данные ОАО ПГК и ООО НТК (за 2010-2011 годы приведены перевозки только по ОАО ПГК), динамика и изменение перевозок приведены по проформе. С 2012 года изменилась методология расчета данных, поэтому с 2012 года представлены перевозки только собственными и арендованными вагонами (без перевозок в вагонах, сдаваемых в аренду), перевозки ОАО ПГК за 2010-2011 годы приведены с учетом перевозок в полувагонах, сдаваемых компаниями в аренду ОАО РЖД.

** С 2012 года с учетом части перевозок ООО "Евразтранс".

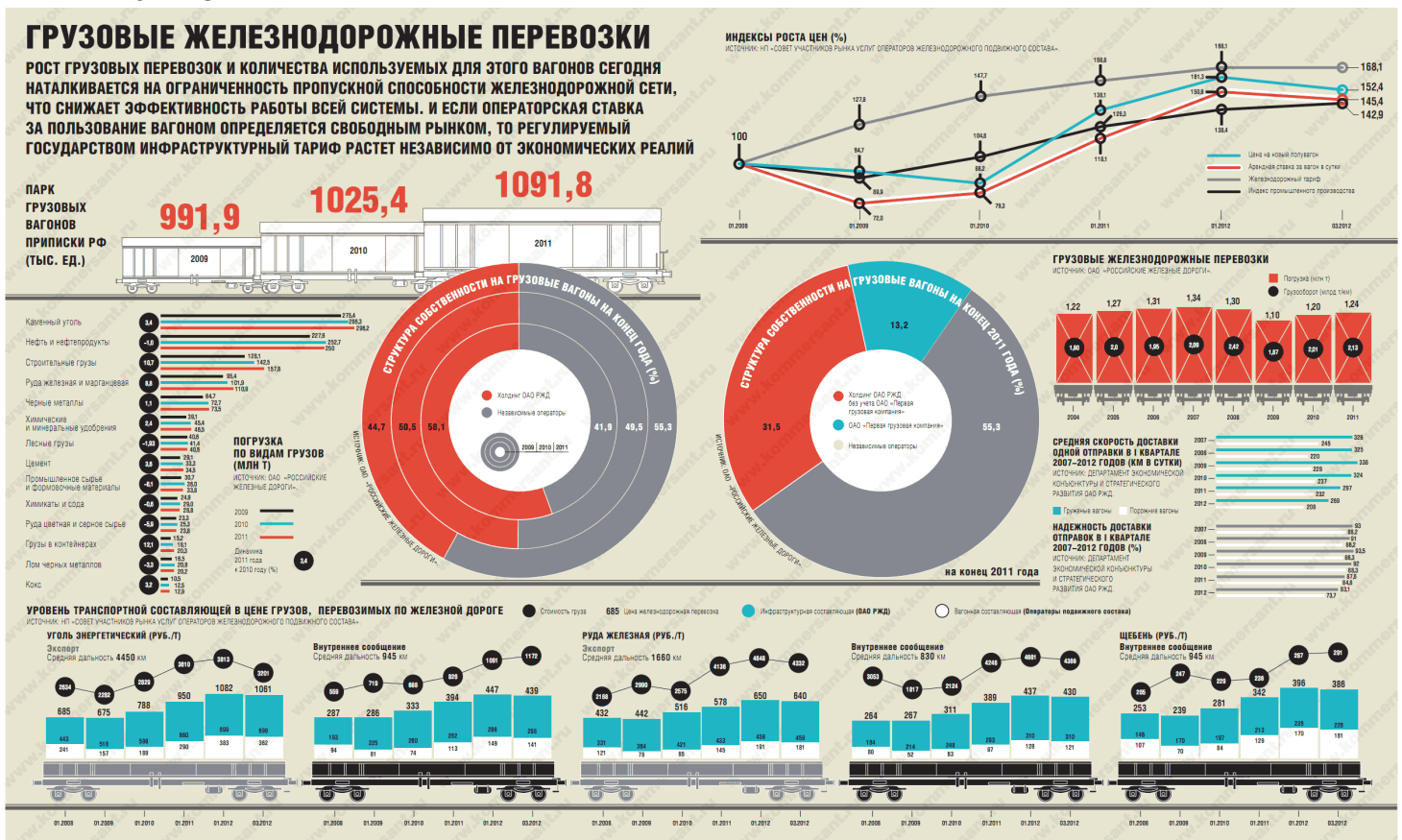
*** С 2012 года с учетом перевозок ООО МИТ.

**** По проформе перевозки ООО "А-Транс", ООО "Грузовая компания" и ЗАО "Русагротранс". Данные ЗАО "Русагротранс" и оценка Infoline перевозок ООО "А-Транс" и ООО "Грузовая компания".

***** По проформе ОАО "СГ-Транс", "Финансового альянса" и Транспортно-логистической компании.

Производство вагонов начало снижаться только в конце прошлого года. В 2012 году оно, наоборот, достигло исторического максимума — по сравнению с 2011 годом выросло на 13,3%, до 71,2 тыс. Но уже в декабре объемы производства, по данным Росстата, упали на 2% — до 5,1 тыс. В наступившем году ситуация усугубилась: в январе падение составило 10,9% (до 4,4 тыс.), а в феврале — 26,6% (до 4,1 тыс.).

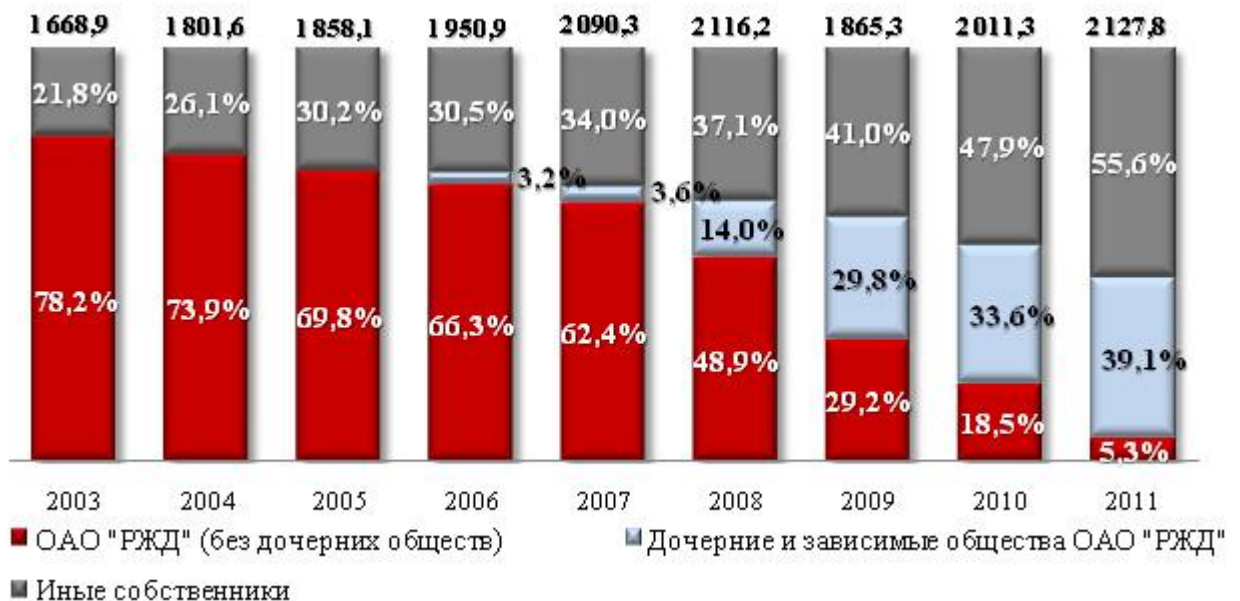
На этом фоне продолжают падать и цены — например, сейчас цена полувагона российского производства составляет около 1,7 млн. руб., на 35% ниже, чем в 2011 году. По словам гендиректора Русской корпорации транспортного машиностроения (РКТМ; входит в холдинг "Русские машины") Павла Овчинникова, ситуация "действительно очень тяжелая". Падение объемов производства в январе—феврале в РКТМ называют запланированным, но не исключают пересмотра планов "в сторону серьезного снижения".



В крупнейшем в России производителе вагонов — государственной НПК "Уралвагонзавод" (УВЗ) — говорят, что запланировали на этот год снижение производства на 26%. "В перспективе ближайших лет уровень рынка вагонов 2011-2012 годов точно не будет достигнут", — признает заместитель гендиректора УВЗ по железнодорожной технике Андрей Шленский. По его оценкам, в этом году рынок, скорее всего, "будет на уровне 50 тыс. вагонов", его увеличение зависит от того, "какие меры господдержки будут введены". Господин Шленский подчеркивает, что сейчас основная задача для отечественных производителей — не добиваться возврата к пиковым показателям прошлого года, а "просто выйти на стабильный уровень производства без дальнейшего снижения".

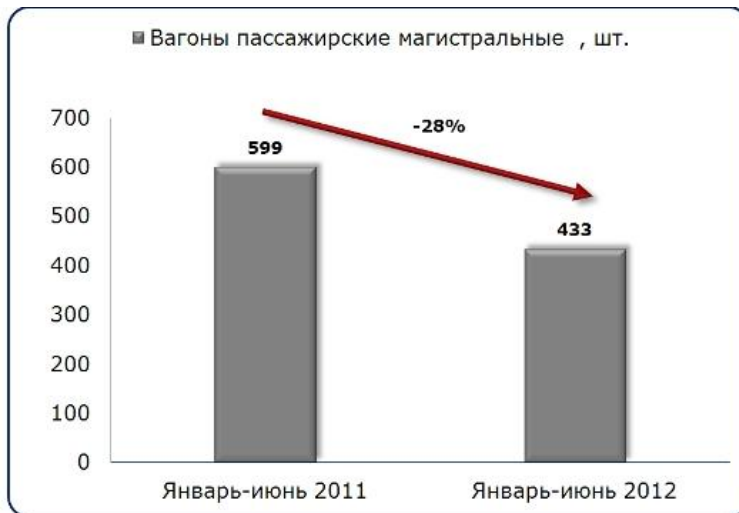
Аналитик Института проблем естественных монополий Игорь Скок объясняет падение спроса на грузовые вагоны тем, что с середины 2012 года российская экономика замедляется, а эффективность управления парком растет. Павел Овчинников связывает падение с "отсутствием регулирования" в условиях перепроизводства вагонов и демпингом украинских конкурентов.

"Большинство производителей заложили снижение в свои планы, но если процесс продолжится дальше, то ситуация может стать необратимой и производителям будет сложно вернуть инвестиции, вложенные в обновление производства и разработку новой техники", — говорит Андрей Шленский. Гендиректор агентства "Infoline-Аналитика" Михаил Бурмистров полагает, что большинство производителей по итогам 2013 года могут стать убыточными: по его мнению, ключевой риск — в резком снижении спроса на полувагоны при сохранении высоких цен и дефицита на рынке крупного вагонного литья.



Вагоностроители защищаются от снижения производства, расширяя модельный ряд, увеличивая поставки вагонов собственным лизинговым компаниям и развивая сервисное обслуживание вагонов. УВЗ в этом году планирует запустить производство семи новых моделей вагонов. По оценке Михаила Бурмистрова, на фоне падающего спроса из 40-45 тыс. вагонов, которые будут выпущены в России в 2013 году, более 20 тыс. вагоностроители могут поставить аффилированным лизинговым, арендным и операторским компаниям.

Сами вагоностроители считают, что у поставок вагонов собственным лизинговым компаниям есть большой потенциал. В Объединенной вагонной компании говорят, что аффилированная лизинговая компания Rail 1520 — основной канал реализации вагонов Тихвинского вагоностроительного завода. Больше всего вагоностроители надеются на господдержку. "Мы подготовили целый пакет мер по поддержке производства, среди которых тарифные преференции для инновационных вагонов, государственная программа по софинансированию лизинга и кредитов на покупку инновационных вагонов, в том числе за счет компенсации ставок по кредитам через госбанки или прямого финансирования", — говорит Андрей Шленский.



Он отмечает, что одной из основных мер поддержки может стать программа утилизации вагонов, но "пока конкретики по ее запуску нет, консультации с профильными ведомствами на эту тему продолжают". Павел Овчинников считает, что нужны "срочные меры, направленные на оздоровление рынка и исключение дискриминации отечественных вагоностроителей" — прежде всего ограничение импорта

украинских вагонов. По мнению Михаила Бурмистрова, протекционные меры могли бы поддержать спрос на отечественный подвижной состав до уровня 55 тыс. грузовых вагонов, то есть на 30% меньше, чем в 2012 году (источник: «Коммерсантъ», Рейтинг железнодорожных операторов Infoline Rail Russia Top).

5. ИНВЕСТИЦИИ В СПОРТИВНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ: «ЗЕНИТ-АРЕНА» ПОВЫШАЕТ СМЕТУ РАСХОДОВ.



Главгосэкспертиза в очередной раз согласовала повышение сметы футбольной "Зенит-Арены", но не на 10,5 млрд. руб., как рассчитывал генподрядчик стройки "Трансстрой" Олега Дерипаски, а всего на 1,8 млрд. руб. Власти Санкт-Петербурга обещают, что итоговая цена долгостроя не превысит 34,9 млрд. руб., однако в этом случае "Трансстрою" грозят убытки.

Итоговая стоимость "Зенит-Арены" составляет 34,9 млрд. руб., сообщили в комитете по строительству Смольного (заказчик проекта). По словам чиновников, новая цена стадиона определена на основании трех заключений Главгосэкспертизы, последнее из которых власти Санкт-Петербурга получили в начале апреля.

Еще в 2008 году смета стадиона составила 23,7 млрд. руб. — в 3,5 раза дороже, чем изначально планировал Смольный. Уже в 2010 году проект подорожал еще на 9,4 млрд. руб.: чиновники утверждали, что это связано с увеличением вместимости стадиона с 62 тыс. до 68 тыс. зрительских мест и требованиями UEFA и FIFA. Однако переделки

проекта на этом не закончились: в мае прошлого года Главгосэкспертиза согласовала его

Новый стадион на Крестовском острове

Стадион для футбольного клуба «Зенит» начали строить в Петербурге в 2007 году. Многофункциональная арена высшей категории будет использоваться круглогодично и сможет принимать матчи под эгидой ФИФА и УЕФА

2015

год
срок сдачи проекта

69 000

ЧЕЛ.
сможет вместить новый стадион

43,8

МЛРД РУБ.
стоимость строительства



Арена возводится на месте стадиона им. С. Кирова в Приморском парке Победы на Крестовском острове

ИНВЕСТОРЫ:
ОАО «Газпром» (2006–2010 гг.)
и городской бюджет

АРХИТЕКТОР:
Кисе Курокава

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПОДРЯДЧИК:
ЗАО «Трансстрой»

Выдвижная крыша позволит создать комфортные условия на поле зимой и в дождливые дни

10 400
тонн
вес выдвижной крыши



Выдвижное поле обеспечит сохранность газона во время концертно-зрелищных мероприятий

11 400
тонн
вес выдвижного поля

288
тыс. кв. м
площадь стадиона

56,6
м
высота здания

Как и почему менялся проект стадиона



новую версию — с измененной крышей и коммерческими площадями внутри насыпного холма. В итоге сроки завершения долгостроя сдвинулись на 2015 год, а стоимость улучшений Смольный в конце прошлого года оценил в 11 млрд. руб. (цена объекта, таким образом, составила бы не менее 44 млрд. руб.).

Однако Главгосэкспертиза сократила и эту сумму до 1,8 млрд. руб. За счет чего произошло урезание сметы, заказчик сообщить отказался. Последнее заключение экспертного ведомства в Смольном получили сразу после того, как администрация президента поручила правительству разработать систему оценки эффективности расходов на строительство стадионов к чемпионату мира по футболу 2018 года. По данным контрольного управления президента, расходы на "Зенит-Арену" должны составить около 35 млрд. руб. (520 тыс. руб. на зрительское место).



Участники рынка считают, что реальная стоимость стадиона в итоге окажется существенно выше, учитывая, что предыдущие сметы Главгосэкспертиза утверждала в ценах прошлых лет с возможностью дальнейших корректировок проекта. Поэтому основная интрига сейчас заключается в том, на какую сумму будет увеличен контракт с "Трансстроем". Ранее его глава Игорь Панкин утверждал, что корпорация готова достроить объект при условии увеличения стоимости контракта минимум на 10,5 млрд.

руб. Сейчас контракт с "Трансстроем" составляет 22,5 млрд. руб., что на 9,5 млрд. руб. больше выигранного компанией в 2008 году (13 млрд. руб.). Сумма контракта была увеличена без объявления нового конкурса: такую возможность закон о госзакупках предусматривает в случае, если срок завершения контракта превышает три года, а его стоимость — 1,5 млрд. руб. Власти объясняли этот шаг тем, что в случае нового тендера была бы потеряна ранее предоставленная подрядчиком скидка в 5 млрд. руб.

Однако теперь об этой скидке Смольному, вероятно, придется забыть. Тогда с учетом добавленных Главгосэкспертизой 1,8 млрд. руб. стоимость контракта с "Трансстроем" может быть увеличена примерно на 7 млрд. руб. По данным источников "Ъ" в Смольном, убытки компании на сумму около 3 млрд. руб. придется покрывать Олегу Дерипаске за счет других петербургских проектов, о реализации которых он ведет переговоры с губернатором Георгием Полтавченко.

В "Трансстрое" ситуацию прокомментировать отказались, отметив только, что "на текущий момент компания продолжает строить стадион на собственные средства". Однако информация источников подтверждает недавнее назначение руководителем строительства "Зенит-Арены" и заместителем гендиректора "Главстроя" (также принадлежит Олегу Дерипаске и реализует в Петербурге ряд других буксующих девелоперских проектов) бывшего вице-президента "Олимпстроя" Карена Мдиваняна (источник: «Коммерсантъ»).

6. ИНДИКАТОРЫ ДЕЛОВОГО КЛИМАТА: ОЖИДАНИЕ СТАГНАЦИИ.



Первые оценки опережающих индикаторов делового климата в промышленности и розничной торговле в марте 2013 года не наблюдают заметных изменений настроения предпринимателей: они, как и прежде, ожидают увеличения выпуска и роста спроса, тогда как реальность диктует как минимум стагнацию.

Опубликованный индекс предпринимательской уверенности Росстата (основан на опросах 4,5 тыс. руководителей компаний) демонстрирует ее увеличение в марте по сравнению с декабрем 2012 года во всех основных секторах — добыче, обработке, электроэнергетике и ЖКХ.

Вместе с тем статистики уточняют: "На величину индекса значительное влияние оказывает сезонный характер производства". В результате сглаживания сезонности индекс указывает на улучшение настроения руководителей добывающих и энергетических компаний по сравнению с январем—февралем текущего



года и его резкое ухудшение в обработке. "В марте 2013 года баланс оценок респондентами портфеля заказов в добывающих производствах составил минус 17%, в обрабатывающих — минус 31%, в марте 2012 года соответственно минус 13% и минус 30%", — констатируют статистики.

Те же опросы Росстата указывали на рост позитивных ожиданий промышленников — как в январе текущего года, так и в декабре 2012-го, фактический результат которых оказался провальным. Опубликованная 22 марта первая мартовская оценка индекса

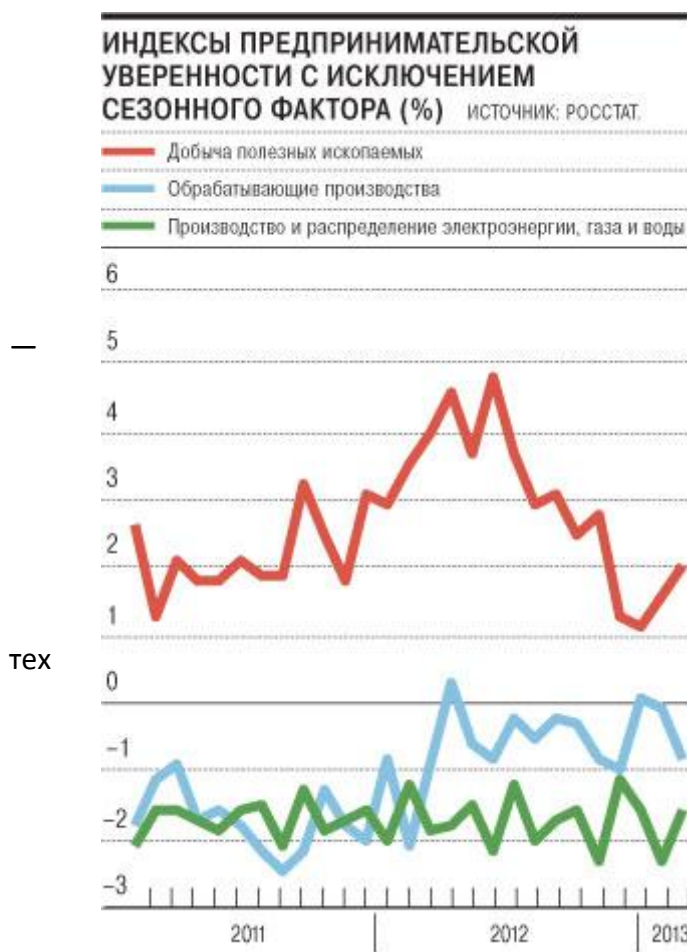
промышленного оптимизма ИЭП "позитивных сигналов не содержит".

В минусе все составляющие индекса, кроме планов выпуска. "Добавляют негатива скромность изменения цен и нежелание предприятий их увеличивать в ближайшие месяцы, — отмечает автор исследования Сергей Цухло, уточняя: Самый большой и увеличивающийся вклад в снижение индекса вносят оценки запасов готовой продукции, ухудшающиеся с сентября 2012 года. Сейчас они вышли на худшие значения после острой фазы кризиса".

Центр конъюнктурных исследований ВШЭ, основываясь на же опросах Росстата, представил оценки делового климата в розничной торговле за первый квартал 2013 года. "Возможности поддержания высоких темпов роста за счет потребительского спроса в значительной степени исчерпаны.

Несмотря на то, что большинство предпринимателей дают

достаточно позитивный прогноз перспектив улучшения развития своего бизнеса во втором квартале, объективные конъюнктурные составляющие не позволяют рассчитывать только лишь на выраженную уверенность ритейлеров в краткосрочном периоде преодолеть негативную динамику большинства показателей", — заключает директор центра Георгий Остапкович. Кипрский кризис и его последствия для экономики расчеты практически не затрагивают (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

Инновационный проект

« Микросейсмическая технология поиска, разведки, мониторинга и доизвлечения углеводородов (УВ) из нефтегазоносных недр»

Инновационная технология проекта основана на микросейсмических исследованиях (МСИ) нефтегазоносных, угольных и рудных недр.

Разработчик проекта - инжиниринговая компания ЗАО «Стример-Центр», представляющая консорциум Российских компаний: ЗАО «САМГЕОТЕХ», «Институт физики Земли им. О.Ю. Шмидта РАН», ООО «Резонанс» и др., специализируется на разработке и применении инновационных технологий, в частности связанных с методами микросейсмических исследований нефтегазовых недр, волновыми методами воздействия на продуктивный пласт с целью повышения извлечения углеводородов.

Предлагаемые МСИ сегодня является одним из наиболее эффективных способов изучения нефтегазоносности недр. МСИ позволяют обеспечить следующие преимущества:

- существенно снизить риски глубокого бурения;
 - определить наличие или отсутствие УВ на исследуемом участке;
 - оценивать запасы УВ;
 - определить наиболее продуктивные зоны (SUPER-коллектора);
- установить зоны разуплотнения коллекторов, как естественные, так и созданных геологоразведочным предприятием (ГРП);
- установить зоны (целики), не вовлеченные в разработку;
 - определять пропущенные залежи УВ и др.
- эффективно применяется на участках со сложным геологическим строением, где МОГТ (Метод Общей Глубинной Точки - традиционный общепринятый метод геологоразведки) недостаточно для решения задач по поиску и разведки.

Метод актуален, поскольку экологически безопасный, более экономичный, с хорошей проходимостью при полевых работах, можно работать на разрабатываемых месторождениях, природоохранных зонах, в том числе на водоемах, болотах и др. Метод применим для всех стадий и периодов разработки месторождений УВ, имеет значительное преимущество по времени реализации. Перечисленные выше факторы, формируют высокую степень экономической эффективности предложенного МСИ метода. Расходы на МСИ в разы ниже традиционных геологических исследований.

МСИ позволяют получать **новые дополнительные данные**, способствующие более подробному выявлению особенностей геосреды, которые недоучитываются при недропользовании, что коренным образом влияет на технологию и эффективность разработки месторождений.

Разработанная технология МСИ, реализована на ряде объектов Российской Федерации, и представляет интерес для применения в нефтегазодобывающих компаниях, как Российской Федерации, так и за рубежом. Иностранцами компаниями таких стран, как Индия, Колумбия, Судан, Эквадор и др., проявлен интерес к МСИ.

Компания готова реализовать МСИ на нефтегазовых месторождениях и предоставить результаты исследований заказчику. Поскольку МСИ осуществляются в виде оказания сервисных услуг, мы будем готовы рассмотреть предложения о партнерских отношениях с заинтересованными компаниями или инвесторами по развитию бизнеса.

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.

7. ИНВЕСТИЦИИ В ИННОВАЦИИ. ГАЗПРОМНЕФТЬ И SHELL: ТЕХНОЛОГИИ ПОВЫШЕНИЯ НЕФТЕОТДАЧИ.

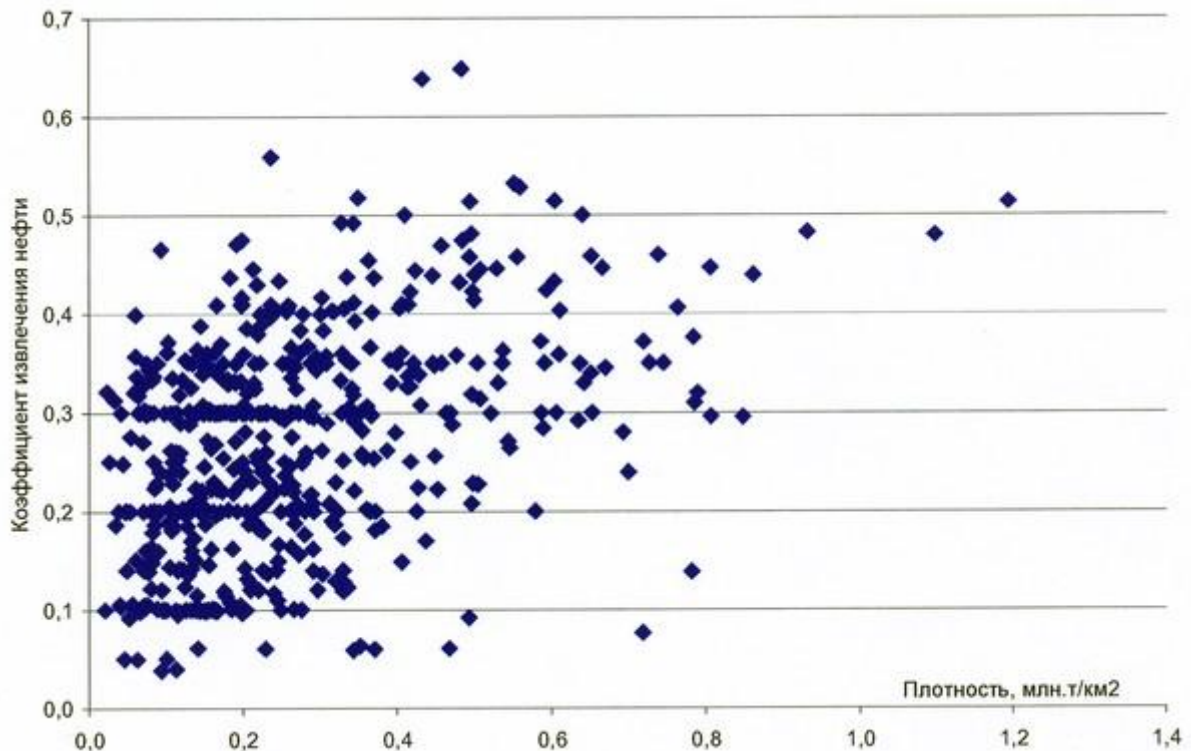


Сибирские нефтяные месторождения, основной источник российской нефти, постепенно истощаются, а объем добычи снижается. В то же время при традиционных методах извлечения нефти две трети всех нефтяных запасов так и останутся лежать в недрах мертвым грузом. Впрочем,



нефтяники уже пытаются исправить ситуацию. В 2013 году СП "Газпром нефти" и Shell начинает опытное внедрение инновационных технологий, нацеленных на повышение нефтеотдачи, на Салымской группе месторождений в Западной Сибири.

Методы извлечения нефти из пласта делятся на три категории — первичные, вторичные и третичные. На стадии применения первичных методов нефть самотеком поступает в ствол скважины под воздействием пластового давления. Запасы нефти разрабатывались таким методом с самого начала развития нефтяной промышленности и до второй половины 1940-х годов, в течение всего этого времени нефтяникам удавалось



добывать не более 25% от изначальных запасов месторождений.

В конце 1940-х добывающие компании начали применять вторичные методы улучшения нефтеотдачи (Improved Oil Recovery) — всевозможные разрывы пластов. В скважину под огромным давлением закачивается вода, пластовое давление повышается, и происходит вытеснение нефти. Для поддержания разрыва в открытом состоянии в пласт

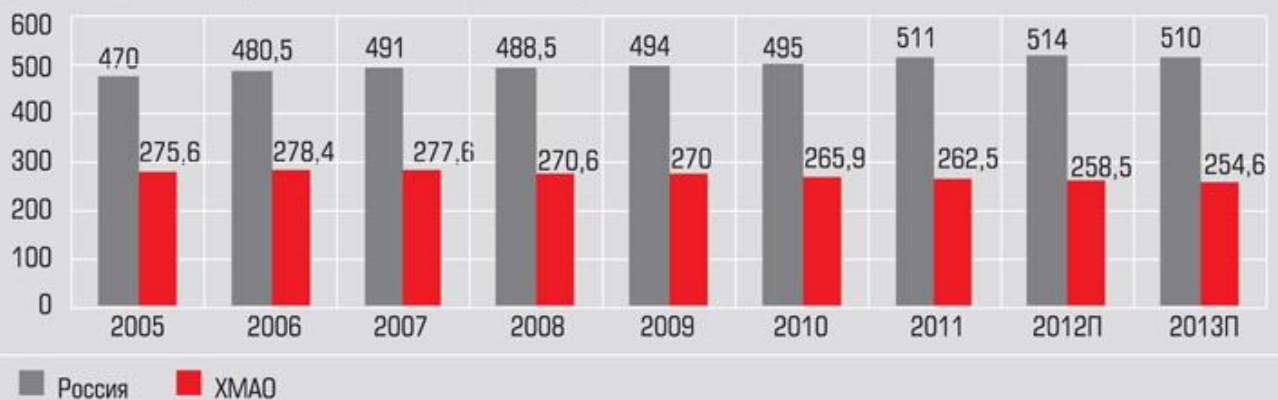
также заносится расклинивающий агент — песок, не дающий трещине сомкнуться, либо кислота, разъедающая породу. Долгое время заводнение пластов было наиболее экономически эффективным методом увеличения нефтеотдачи — с его помощью в СССР в начале 1980-х годов было добыто свыше 90% нефти. Несмотря на постоянное совершенствование технологии гидроразрыва, использование этого вторичного метода добычи обеспечивает коэффициента извлечения нефти (КИН) не выше 30-35%, то есть около 70% нефти остается в земле.

Исследования ведущих нефтяных компаний, в частности концерна Shell, показывают, что повышение КИНа в глобальном масштабе всего на 1% позволит увеличить традиционные запасы нефти до 88 млрд баррелей, что в три раза больше, чем сегодня добывается за год. Для этого в настоящий момент ведущие нефтяные компании активно развивают и используют третичные методы добычи, так называемые методы увеличения нефтеотдачи (Enhanced Oil Recovery, EOR).

Принцип действия EOR состоит в снижении поверхностного натяжения или вязкости содержимого скважины, что способствует вытеснению нефти из пласта. Этот эффект достигается путем закачки в пласт полимеров, газов (двуокиси углерода, углеводородов или азота) или пара. EOR могут способствовать извлечению дополнительно от 5% до 20% геологических запасов нефти. В зависимости от свойств коллектора общее извлечение может достичь 50-70% запасов месторождения.

ХМАО-Югра теряет объемы нефтедобычи — 8% за восемь лет

Динамика добычи нефти в России и Западной Сибири, млн тонн



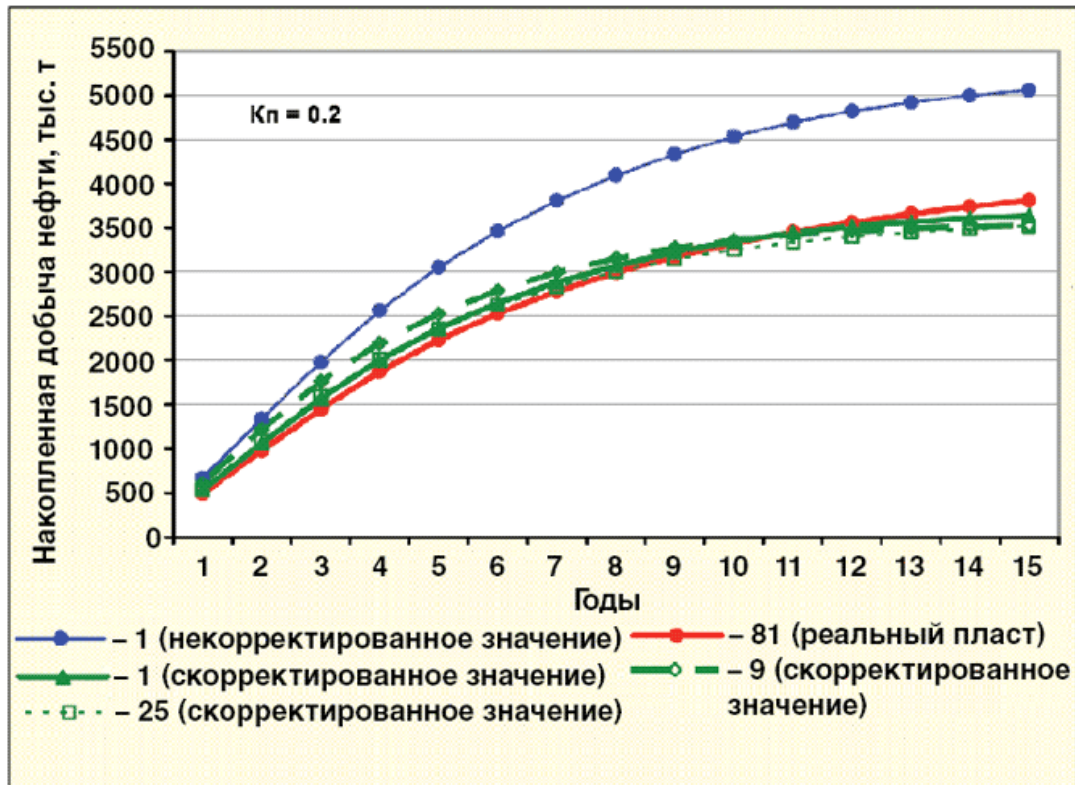
Источник: Минэнерго РФ, правительство ХМАО

Технология извлечения тяжелых и вязких нефтей с помощью пара предполагает бурение двух горизонтальных скважин. Водяной пар закачивается в скважину, расположенную примерно на 5 м выше параллельно добывающей скважине. Пар нагревает тяжелую нефть, которая вместе с водяным конденсатом стекает вниз в добывающую скважину.

Концерн Shell использует EOR в Омане в рамках стратегического альянса с Petroleum Development Oman (PDO). На месторождениях Карн-Алам, Фахуд и Амал активно применяется закачка пара, закачка растворенного газа — на участке месторождения Харвил. "При реализации проектов, использующих закачку пара, одной из основных задач является минимизация объемов природного газа, используемого для выработки необходимого пара. На месторождениях Карн-Алам и Амал 80% пара,

необходимого для проектов, генерируется с использованием тепла, поступающего с местных ТЭЦ.

В настоящее время наши специалисты прорабатывают техническую реализуемость и экономическую целесообразность использования солнечной энергии для выработки пара, разрабатываются планы проведения испытаний этой технологии в полевых условиях на месторождении Амал", — сообщает пресс-служба концерна Shell.



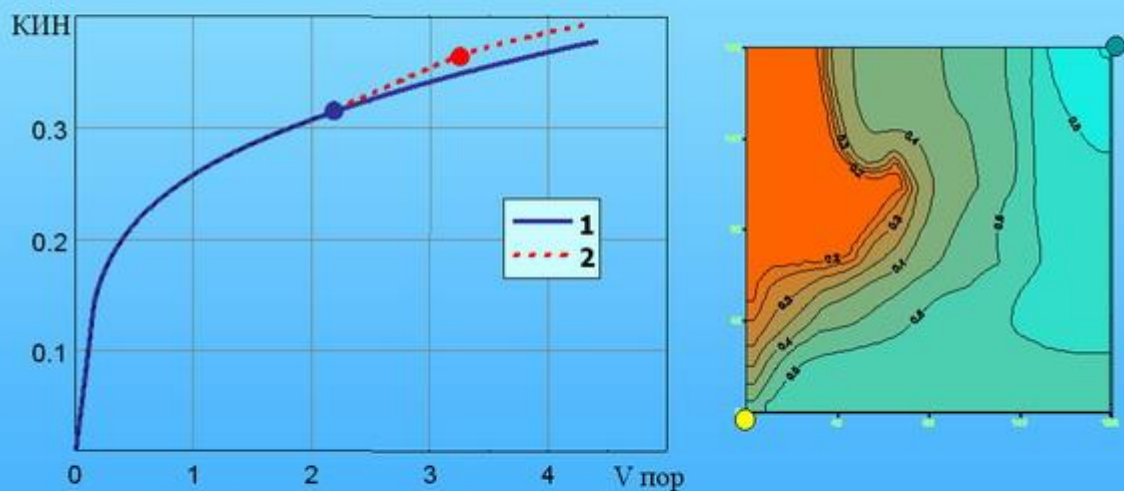
На тяжелую и вязкую нефть приходится до 25% общемировых запасов: в конце 2011 года запасы тяжелой нефти Аляски, Канады и Венесуэлы оценивались в 400 млрд баррелей.

Разработанная компанией BP технология заводнения пластов водой пониженной солености LoSal EOR способна повысить нефтеотдачу на 5-10% по сравнению с традиционными подходами. Технология заключается в изменении свойств смачиваемости коллекторов, которое приводит к увеличению вытеснения нефти. "Этот подход уменьшает объем отложения солей, сохраняя проницаемость коллектора, повышает приемистость нагнетательных скважин, улучшает вертикальное вытеснение нефти, уменьшает окисление нефти и количество выпадающих твердых частиц. Стоимость применения технологии составляет менее \$3 на баррель добычи. Впервые полномасштабное применение этой инновации планируется на месторождении Клэр-Ридж в Северном море. Еще пять аналогичных проектов находятся на различной стадии реализации", — сообщает пресс-служба BP.

На одном из первых оманских месторождений — Мармул — применяется полимерная закачка. Добыча на нем началась 25 лет назад, было извлечено не более 15% запасов месторождения. Для увеличения добычи использовалась система заводнения, но нефть оказалась настолько густой и вязкой, что заводнение коллектора обходило участки с нефтью и вода не вытесняла нефть к скважинам. Компания PDO приняла решение по

увеличению добычи и продлению срока эксплуатации месторождения путем перехода от простого заводнения к полимерному. Схема заводнения включает подготовку воды с очисткой ее от примесей с последующим добавлением усовершенствованного полиакриламида и закачку раствора в коллектор под очень высоким давлением. С начала 2010 года PDO ведет закачку полимерного раствора в объеме 100 тыс. баррелей в сутки. Данная технология позволяет увеличить КИН месторождения с 15% до 25%.

Представлена новая математическая модель воздействия на нефтяные пласты полимердисперсными системами. Изучено влияние барьеров, формирующихся при применении полимердисперсных систем, на коэффициент извлечения нефти в случае неоднородного пласта. Показано, что формирование барьеров приводит к повышению охвата пласта заводнением и вовлечению в разработку дополнительных запасов нефти, сопровождается падением обводненности продукции скважин и продляет время активной разработки месторождения с повышением коэффициента извлечения нефти.



Коэффициент извлечения нефти в зависимости от объема закачанной воды $V_{пор}$ (в поровых объемах). 1 – обычное заводнение; 2 – заводнение с ПДС. Точкам соответствует обводненность продукции скважины 96%.

"Хорошая организация контроля параметров скважин и коллектора позволили PDO добиться успехов в увеличении нефтеотдачи с помощью передовых технологий Shell, включая отбор, расчет и интерпретацию наиболее оптимальных вариантов испытания скважин и других новейших методов контроля и наблюдения. В развитие успеха на этом направлении PDO намеревается расширить работы на Мармуле и запустить там одну из крупнейших в мире установок для заводнения. Предположительная мощность заводнения коллектора составит порядка 500 тыс. баррелей воды в сутки", — отмечают в пресс-службе концерна Shell.

В Ханты-Мансийском автономном округе добывается более половины всей российской и около 7% мировой нефти. Однако с 2008 года на местных месторождениях наблюдается постепенное снижение добычи: с 2008 по 2011 год уровень добычи упал с 227,6 млн. до 262,5 млн. тонн. Поскольку ключевая задача для российской нефтедобывающей отрасли — предотвращение снижения продуктивности, в настоящий момент важно более эффективное использование существующих возможностей добычи. В ноябре 2012 года акционеры совместного предприятия Salym Petroleum Development (SPD) "Газпром нефть" и Shell одобрили проект полномасштабного опытно-промышленного применения методов повышения нефтеотдачи с применением

химических реагентов на Салымской группе месторождений. Речь идет о технологии закачки в пласт анионного поверхностно активного вещества (ПАВ), соды и полимера (АСП).

Регион	2008		2009		2010	
	млн т	% от РФ	млн т	% от РФ	млн т	% от РФ
Европейская часть	142,3	29,1	149,2	30,2	152,4	30,2
Урал	43,7	8,9	45,3	9,2	47,5	9,4
Оренбургская область	21,3	4,4	22,6	4,6	24,4	4,8
Пермский край	11,9	2,4	12,2	2,5	12,6	2,5
Удмуртская Республика	10,5	2,1	10,5	2,1	10,5	2,1
Поволжье	59,8	12,2	61,8	12,5	64,1	12,7
Татарстан	31,9	6,5	32,4	6,6	32,4	6,4
Башкортостан	10,9	2,2	11,1	2,2	13,4	2,7
Самарская область	11,5	2,4	13,2	2,7	13,7	2,7
Прочие (Волгоградская, Саратовская, Ульяновская области)	5,5	1,1	5,1	1,0	4,6	0,9
Северный Кавказ	10,7	2,2	9,9	2,0	9,3	1,8
Тимано-Печора	28,1	5,8	32,2	6,5	31,5	6,2
НАО	14,6	3,0	18,8	3,8	18,5	3,7
Коми	13,5	2,8	13,4	2,7	13,0	2,6
Западная Сибирь	331,8	67,9	322,1	65,2	318,3	63,0
ХМАО	276,7	56,7	270,4	54,7	265,9	52,6
ЯНАО	40,3	8,3	35,3	7,1	34,5	6,8
Томская область	10,5	2,1	10,6	2,1	10,6	2,1
Новосибирская область	2,1	0,4	2,1	0,4	1,3	0,3
Омская область	0,8	0,2	0,8	0,2	0,8	0,2
Юг Тюменской области	1,4	0,3	2,9	0,6	5,2	1,0
Восточная Сибирь	1,5	0,3	7,5	1,5	19,7	3,9
Красноярский край	0,1	0,0	3,4	0,7	12,9	2,5
Иркутская область	0,5	0,1	1,6	0,3	3,3	0,7
Республика Саха (Якутия)	0,8	0,2	2,5	0,5	3,5	0,7
Дальний Восток	12,8	2,6	15,4	3,1	14,8	2,9
Сахалинская область	12,8	2,6	15,4	3,1	14,8	2,9
Россия, всего	488,4	100,0	494,2	100,0	505,1	100,0

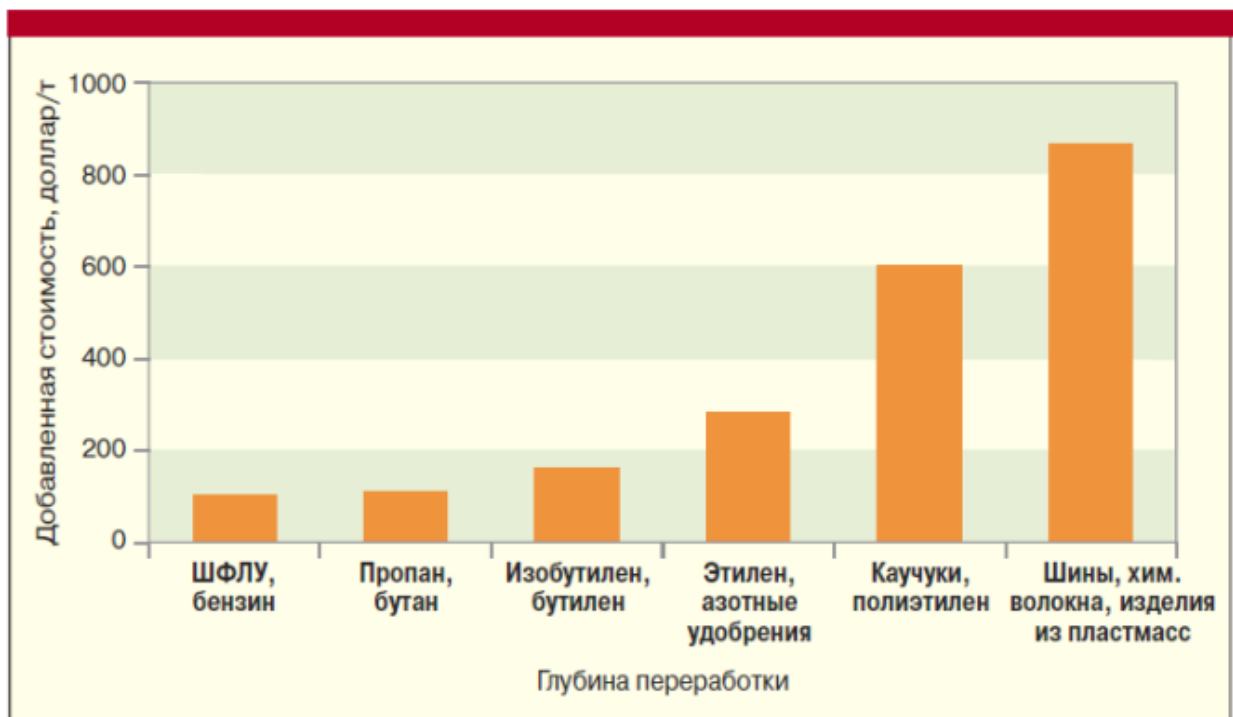
Анионные ПАВ вызывают снижение поверхностного натяжения залежей нефти, они представляют собой молекулярные цепочки, сцепляющие углеводороды нефти с молекулами воды. В соответствии с заявлениями руководящих лиц SPD ожидается, что при использовании этой технологии дополнительная нефть будет добыта за три-пять лет, в то время как в случае традиционного заводнения срок увеличения добычи может составить десятки лет.

АСП подразумевает повышение нефтеотдачи за счет сокращения остаточных объемов нефти, защемленных в поровом пространстве породы после традиционного заводнения. Химическое заводнение пласта позволяет добыть дополнительно до 30% нефти. SPD начало изучать эту технологию в 2008 году, а в 2009-м компания провела ряд испытаний на одиночной скважине Западно-Салымского месторождения. В ходе испытаний после проведения обычного заводнения было проведено заводнение АСП, в результате чего удалось мобилизовать 90% остаточной нефтенасыщенности.

В настоящий момент SPD переходит к этапу полномасштабной опытно-промышленной эксплуатации технологии, в течение 2013 года планируется разработать

проектную документацию, проработать логистику и провести контрактование, в 2014-м — построить технологическое оборудование, а в 2015-м — начать добычу. Дополнительная добыча на Салымских месторождениях может составить до 25 млн. тонн нефти. Преимущество нового метода состоит и в том, что он достаточно легко подвергается тиражированию на других месторождениях региона и предусматривает использование существующей инфраструктуры, что позволяет рационально и эффективно использовать природные ресурсы. Если эксплуатация АСП-заводнения на Салымских месторождениях окажется успешной, этот опыт можно будет использовать для повышения эффективности целого ряда месторождений Западной Сибири.

Изменение добавленной стоимости при переработке углеводородного сырья



У ситуации с российским внедрением технологий повышения нефтеотдачи есть одна общая с шельфовыми проектами черта: при существующем налоговом режиме добыча с применением инновационных методов будет приносить операторам убытки. Первый заместитель губернатора ХМАО Александр Ким заявлял, что, поскольку по оценкам геологов и нефтяников до 70% углеводородных запасов округа относятся к трудноизвлекаемым, государство должно начать применять некую гибкую налоговую систему — такую, чтобы добыча этой нефти не была убыточной.

В 2011 году губернатор ХМАО Наталья Комарова обращалась Владимиру Путину, тогда премьеру, с просьбой оказать поддержку нефтяникам, разрабатывающим трудноизвлекаемые запасы. Весной 2012 года со стороны властей поступало предложение разделить месторождения с трудноизвлекаемыми запасами на категории, соответственно которым предоставлять налоговые льготы на добычу. Варианты стимулирующего налогового режима до сих пор обсуждаются. То есть пока SPD только начинают опытное внедрение, время для диалогов с властями еще есть (*источник: «Коммерсантъ»*).

8. НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ. САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ: НОВЫЙ СОИНВЕТОР ПРОЕКТА «АЭРОПОРТ «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ».



Группа "Ренова" Виктора Вексельберга, уже управляющая несколькими региональными аэропортами, может получить новый актив. Правительство Саратовской области планирует выбрать частного соинвестора нового аэропорта "Центральный", и "Ренова" интересуется проектом, но просит срочно пересмотреть параметры взлетной полосы, строящейся на средства федерального бюджета.

Другие участники рынка сомневаются, что пассажиропоток аэропорта в Саратове окупит частные инвестиции, которые предварительно оцениваются более чем в 6 млрд.руб.

Во второй половине апреля власти Саратовской области планируют объявить конкурс на инвестпроект по строительству аэровокзала "Центральный" в Сабуровке под Саратовом. По словам зампреда регионального правительства Юрия Моисеева, одним из претендентов может стать группа "Ренова". Господин Моисеев добавил, что желание участвовать в тендере изъявили "еще две частные компании", однако назвать их отказался. "Но "Ренова" — более серьезная компания, управляет шестью аэропортами, у нее есть определенное преимущество", — уточнил чиновник.

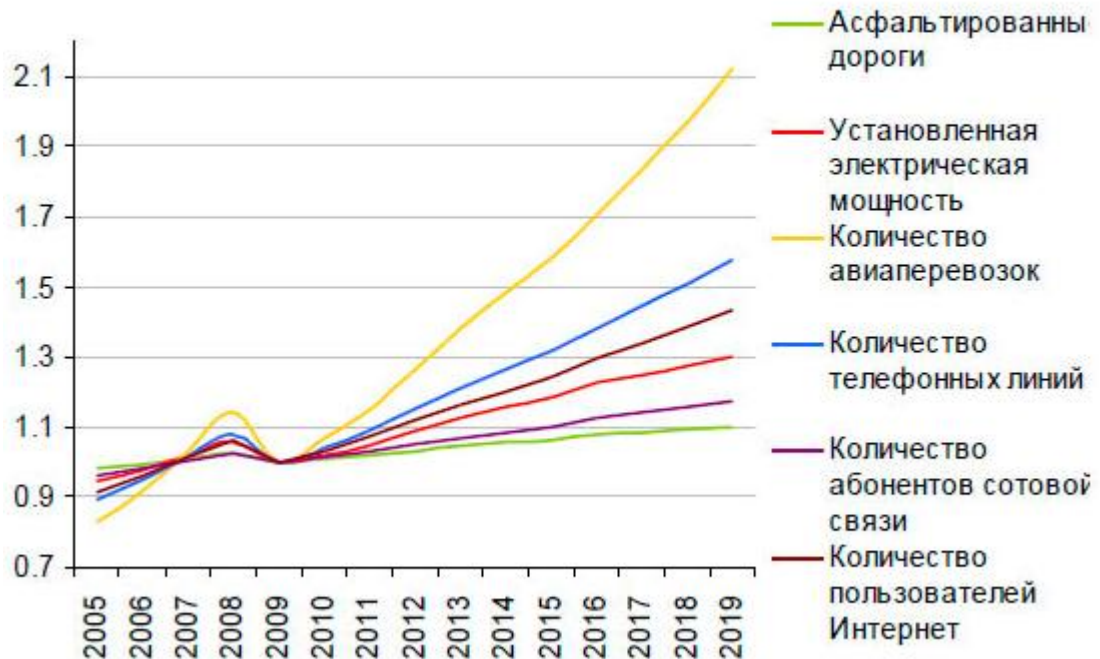
Официальный представитель группы "Ренова" Андрей Шторх подтвердил, что



возможность участия в строительстве аэропорта Саратова "входит в сферу интересов компании". "Предварительная договоренность с правительством области есть, — отметил господин Шторх. — Мы свои предложения высказали — и по существующему проекту, и по тому, что, с нашей точки зрения, реально нужно для создания аэропорта". Но решение

по участию в проекте пока не принято, многое будет зависеть от его параметров. "Нас интересуют комплексное развитие, когда строится в том числе гостиница, предусмотрены помещения для проведения конференций и прочее", — уточнил Андрей Шторх.

График спроса на инфраструктуру в России в 2005-2019 гг., 2005=1



На сегодняшний день в аэропортовый холдинг "Реновы" входят ОАО "Аэропорт Кольцово" (Екатеринбург), ОАО "Международный аэропорт Курумоч" (Самара) и ОАО "Международный аэропорт Нижний Новгород", совокупный пассажиропоток которых по результатам 2012 года составил свыше 6,4 млн. человек. Группа также выступит инвестором при строительстве нового аэропорта в Ростове-на-Дону, аэровокзального комплекса в аэропорту Большое Савино в Перми и пассажирского терминала аэропорта Емельяново в Красноярске.

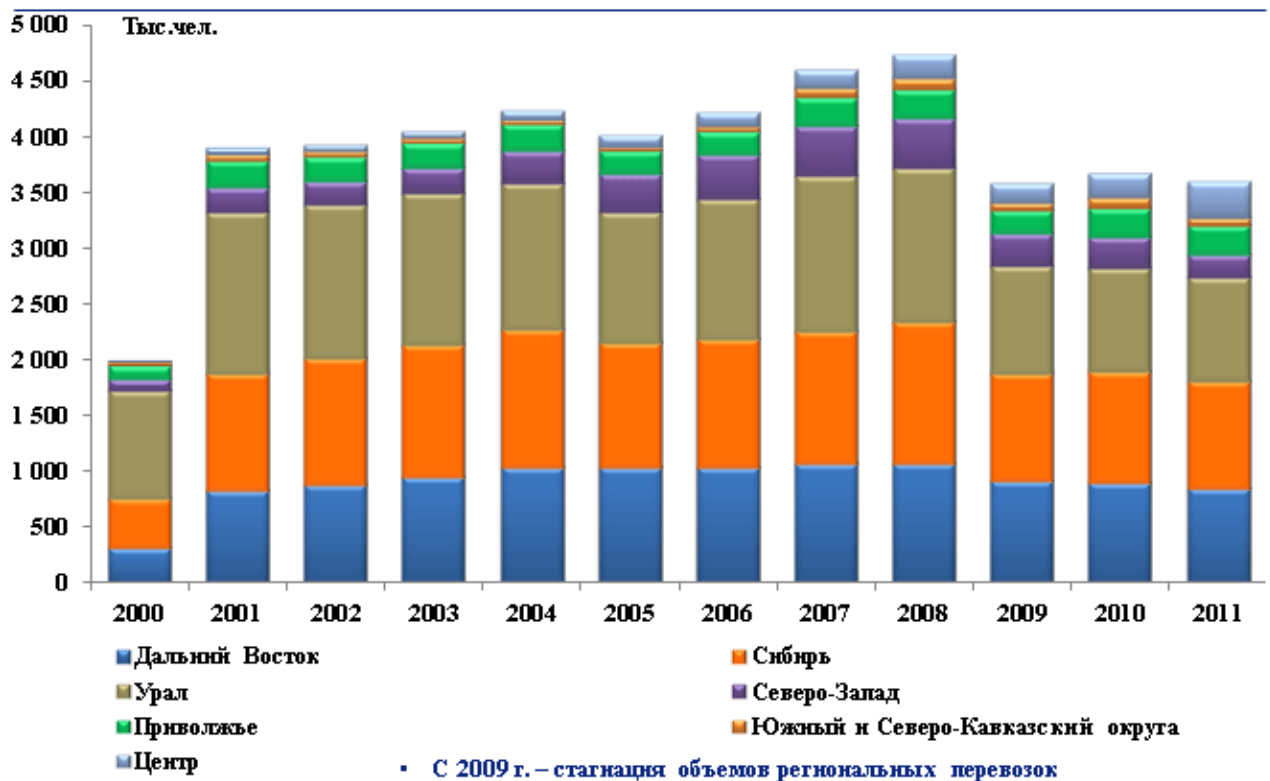
Гендиректор компании "Аэропорты регионов" (входит в группу "Ренова") Евгений Чудновский добавил, что основное требование на сегодня — корректировка параметров взлетно-посадочной полосы (ВВП), которая будет строиться на средства федерального бюджета. "Проект старый, и, скорее всего, делался под влиянием авиакомпании "Саравиа", которая трепетно относится к появлению других перевозчиков в регионе. В новом проекте полоса не удовлетворяет современным требованиям. Пока реализация проекта не зашла в ту фазу, когда уже нельзя ее развернуть, лучше пересмотреть проект. И если это будет выполнено, мы готовы участвовать", — пояснил топ-менеджер.

Действующий аэропорт находится в черте Саратова и контролируется местной "Саравиа". На реализацию первой очереди проекта по строительству нового аэропорта в Сабуровке уже выделено более 3,8 млрд. руб. из федерального бюджета и 185 млн. руб. из областного. Основные объекты: взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием, перрон, рулежные дорожки, водосточно-дренажная сеть, объекты энергоснабжения. В декабре 2012 года в результате конкурса определен генподрядчик —

ОАО "Волгомост". Строительство первой очереди нового аэропорта будет завершено в 2015 году. В целом из федерального бюджета планируется выделить на новый аэродром под Саратовом более 5 млрд. руб., 4,8 млрд. руб. должен добавить областной бюджет. Средства частных инвесторов, в том числе на строительство здания аэровокзала, как планируется, составят не менее 6,2 млрд. руб.

Конкуренты "Реновы" относятся к перспективам Саратова осторожно. В "Базэл Аэро" не стали комментировать возможность участия в конкурсе. В "Новапорте" заявили, что "пока никаких переговоров не было", но компания смотрит на все региональные аэропорты, тем более, когда объявляются тендеры и есть возможность изучить

ОЦЕНКА РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК по РЕГИОНАМ РФ Региональные пассажирские перевозки по ФО (накопительным итогом)



документацию.

Источник в одном из аэропортовых холдингов добавил, что власти ожидают масштабных вложений от частного соинвестора, но вопрос в том, окупятся ли они. "Пассажиропоток действующего аэропорта составляет менее 500 тыс. человек в год. Есть сомнения, что, с учетом расположения Саратова, его удастся нарастить до 1 млн. человек и более, после чего региональный аэропорт становится привлекательным для вложений". Олег Пантелеев из "Авиапорта" отмечает, что претендовать на роль регионального хаба аэропорт в Саратове не сможет, в регионе эту нишу скорее займет также подконтрольный "Ренове" аэропорт Самары. Но проект аэропорта для города в Приволжье, население которого приближается к миллиону, может быть эффективным, полагает эксперт, подчеркивая, что исходя из такой задачи и нужно определять масштаб вложений (источник: «Коммерсантъ»).

9. ИЗ ИСТОРИИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ. СОВЕТСКАЯ ЛУННАЯ ПРОГРАММА.



После многочисленных успехов СССР в освоении космоса, США сосредоточились на попытках вернуть статус самой технологически развитой державы и обратили свой взор на Луну. Средством обретения американского космического лидерства стала объявленная уже в 1961 году интегральная (облётная и посадочная) лунная пилотируемая программа «Сатурн»-«Аполлон», нацеленная на достижение Луны человеком до конца десятилетия 1960-х гг.

Хрущёв получил от президента Кеннеди предложение о совместной программе высадки на Луну (а также запуска более совершенных метеорологических спутников), но, подозревая попытку выведать секреты советских ракетных и космических технологий, отказался. Для поддержания первенства в освоении космоса советское правительство вначале выдало конструкторскому бюро Королёва разрешение и ресурсы на продолжение модификации кораблей типа «Восток» и «Восход» и только предварительную подготовку лунных пилотируемых проектов.

Только спустя несколько лет, с большим опозданием относительно США, в СССР была утверждена лунная пилотируемая программа (в 1964 году) и развернулись реальные масштабные работы по двум параллельным пилотируемым программам: облёта Луны («Протон»-«Зонд/Л1») к 1967 году и посадке на неё (Н1-ЛЗ) к 1968 году.

Для обеспечения приоритета по первому в мире лунно-облётному пилотируемому полёту в СССР старт двухместного корабля «Зонд-7» в рамках реализации программы «Протон» - «Зонд» планировался на 8 декабря 1968 года. Ввиду того, что предыдущие беспилотные полёты кораблей «Зонд (7К-Л1)» были полностью или частично неудачными из-за неотработанности корабля и носителя, такой рискованный полёт был отменён — несмотря на то, что экипажи написали заявление в Политбюро ЦК КПСС с просьбой разрешить лететь к Луне немедленно для опережения США.

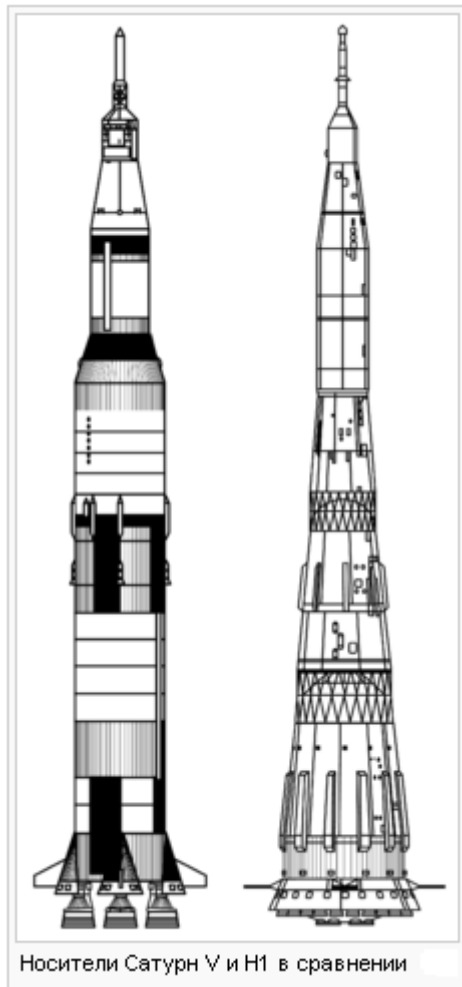
Даже если бы разрешение было бы получено, СССР не выиграл бы первый (облётный) этап «лунной гонки» — 20 января 1969 года при попытке запустить корабль «Зонд-7» в беспилотном режиме ракета-носитель «Протон» взорвалась (его спускаемый аппарат был сохранён системой аварийного спасения).

В нервных условиях «лунной гонки», ввиду проведения в СССР двух беспилотных полётов вокруг Луны и замалчивания о неудачах в программе Л1, в США было решено произвести рискованную перестановку в своей лунной программе. Полёт вокруг Луны был переставлен вперёд планировавшейся ранее отработки на околоземной орбите всего комплекса «Аполлон». Поскольку лунный



модуль не был ещё готов к полётам, облёт было решено выполнить без него, после всего одного пилотируемого полёта орбитального корабля («Аполлон-7») и в первом же пилотируемом полёте ракеты «Сатурн-5». В декабре 1968 года Америка вырвалась вперёд в космической гонке и выиграла первый (облётный) этап «лунной гонки», когда Фрэнк Борман, Джеймс Ловелл и Уильям Андерс в полёте 21-27 декабря на корабле «Аполлон-8» сделали 10 витков вокруг Луны.

Менее чем через год, с осуществлением второго (посадочного) этапа, США выиграли и всю «лунную гонку». 16 июля 1969 года с мыса Канаверал стартовал американский корабль «Аполлон-11» с экипажем из



Хотя руководством СССР была поставлена задача обеспечения приоритета также и по первой в мире высадке на Луну (это предусматривалось первым постановлением 1964 года в общем, а постановлением от начала 1967 года первая экспедиция была предписана на третий квартал 1968 года), реально развернувшаяся в 1966 году советская лунно-посадочная программа Н1-ЛЗ (параллельная лунно-облётной) намного отстала от американской в основном из-за проблем с носителем.

Первые два в 1969 году (до первой американской экспедиции), как и два последующих, испытательные запуски новой сверхтяжёлой ракеты-носителя Н1 закончились неудачей. Лунно-

орбитальный корабль-модуль 7К-ЛОК комплекса ЛЗ совершил один, а лунно-посадочный корабль-модуль Т2К-ЛК — три тестовых околоземных беспилотных полёта уже после первой высадки США. По программе Н1-ЛЗ, продолжавшейся некоторое время и после триумфа США, первая советская экспедиция могла состояться только в 1975 году, а за ней — до 5-ти последующих.

Советские лунно-облётные и лунно-посадочные программы во многом уступали американским аналогам. Лунно-облётный корабль «Зонд» не выходил на окололунную орбиту и вмещал только двоих космонавтов. В лунно-посадочном комплексе ЛЗ экипаж состоял также только из двоих космонавтов, причём на Луну должен был высаживаться только один космонавт, при каждом рейсе могло быть привезено только несколько

килограммов лунного грунта, а при лунно-посадочном корабле-модуле не было лунного самоходного аппарата.

Советские корабли не имели бортовых ЭВМ, однако, в то же время имели полную автоматизацию всех этапов полёта, в то время как на «Аполлонах» многие операции были предусмотрены только в ручном режиме. Кроме того, для повышения надёжности советских высадочных экспедиций предусматривалось, что для каждой экспедиции сначала на Луну в автоматическом режиме доставляется беспилотный лунно-посадочный корабль-модуль, который становится резервным для следующего пилотируемого. Также, предполагалось, что в последующих полётах космонавт будет пользоваться на Луне отдельно доставляемым дооборудованным для ручного управления луноходом.

Обе советские пилотируемые лунные программы так и не были завершены из-за изначального отставания по срокам, более чем пятикратно меньшего относительно США финансирования и некоторых организационных и технических просчётов и неудач, включая конкуренцию и распыление средств между КБ Королёва и Челомея на начальных этапах проектов создания лунных кораблей, отказ самого опытного космического двигательного КБ Глушко делать мощные двигатели для Н1, непроведение наземной отработки ступеней Н1 на дорогостоящих наземных стендах, а также целую серию трагедий (в 1966 году умер Королёв, в 1967 году при неудачном приземлении нового корабля «Союз-1», являвшегося в значительной мере прототипом для корабля 7К-ЛОК, погиб В. М. Комаров, наиболее вероятный кандидат для сложных лунных полётов, в 1968 году в авиакатастрофе погиб Юрий Гагарин).



Ещё до разворачивания лунно-облётной и лунно-посадочной программ в СССР были разработаны технические предложения по созданию пилотируемой лунной орбитальной станции Л4. Также, после успеха США и сворачивания работ по программе Н1-ЛЗ, был составлен новый проект Н1Ф-ЛЗМ для обеспечения более долговременных чем американские экспедиций на Луну к 1979 году с перспективой сооружения на её поверхности в 1980-х гг. советской лунной базы «Звезда», для которой уже был разработан достаточно детальный проект, включая макеты экспедиционных транспортных средств и обитаемых модулей.

Однако, назначенный в мае 1974 года вместо В. П. Мишина генеральным конструктором советской космической программы академик В. П. Глушко не стал отстаивать доведение носителя пилотируемой лунной программы и развитие её самой и своим приказом, с согласия Политбюро и Министерства общего машиностроения, прекратил все работы по носителю Н1 и пилотируемым лунным программам в 1974 году фактически и в 1976 году формально. Более поздний проект советских пилотируемых полётов на Луну «Вулкан» — «ЛЭК» рассматривался, но также не был реализован.

Советские пилотируемые лунные программы были строго засекречены и стали достоянием гласности только в 1990 году.

Однако доля правды в этом была. Изначальное недостаточное внимание к пилотируемой лунной программе было вызвано также и спором конструкторов по поводу практической эффективности освоения космоса, где взглядам Королёва о необходимости пилотируемого освоения космоса противостоял взгляд Г. Н. Бабакина о том, что только освоение космического пространства автоматами даст реальную и быструю пользу человечеству.



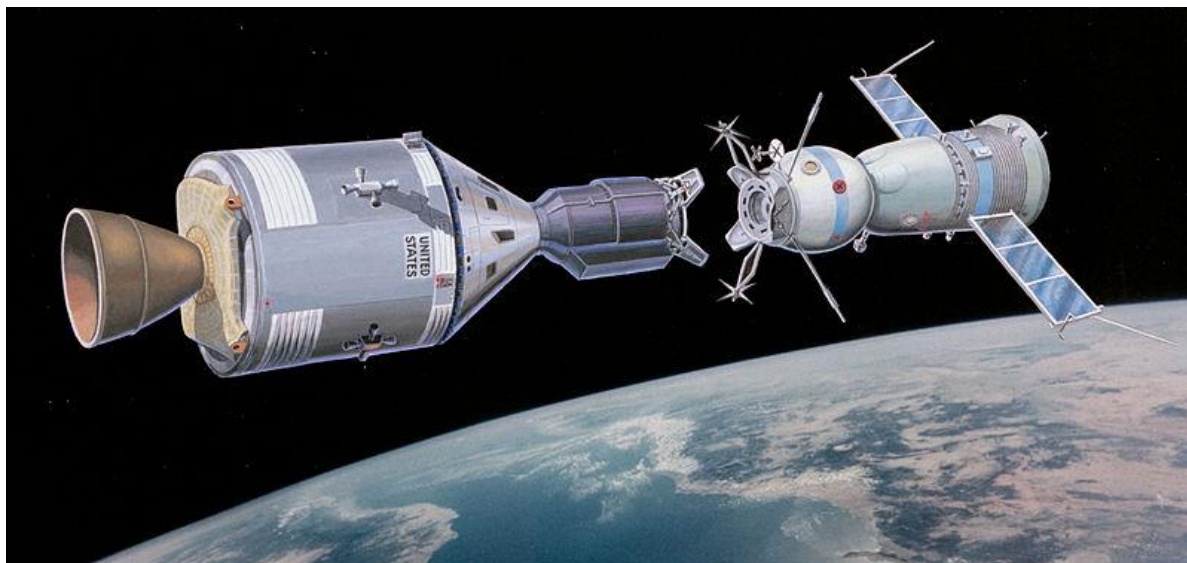
И решающее слово в этом соперничестве было за В. Н. Челомеем (на фото), который, будучи одним из ключевых создателей ракетно-ядерного щита СССР и главой второй из главных организаций по созданию космической техники (в том числе пилотируемой), с одной стороны, в определённый период взгляд Бабакина рассматривал как более перспективный, а с другой стороны, предложил конкурирующе-альтернативные КБ Королёва «свой» лунно-облётный корабль ЛК-1 (на том же «своём» носителе «Протон») и лунно-посадочный комплекс из «своих» корабля ЛК-3 и носителя УР-700. Однако, Челомей попал в опалу после отстранения Хрущева от власти, что и дало, наконец, возможность развернуть программы «Протон» - «Зонд» и Н1-Л3 от КБ Королёва.

Несмотря на отставание в пилотируемых лунных программах и в качестве некоторой компенсации, в СССР параллельно им были развёрнуты также программы автоматических лунных межпланетных станций и самоходных аппаратов. За несколько дней до американской высадки «Аполлона-11» двумя советскими автоматическими межпланетными станциями («Луна-15» и предыдущая) были предприняты попытки по первой в мире доставке на Землю лунного грунта, оказавшиеся неудачными. СССР смог получить первые образцы лунного грунта через год — с помощью АМС «Луна-16» в 1970 году, после чего доставка по несколько сот граммов лунного грунта была повторена ещё два раза. Также несколько позже (в 1970 и 1973 гг.) на Луну доставлялись и успешно работали в течение нескольких недель первые в мире телеуправляемые с Земли советские лунные самоходные аппараты «Луноходы».

Выиграв «лунную гонку» и совершив до 1972 года 6 успешных высадок, США не стали ни продолжать очень дорогостоящую пилотируемую программу «Аполлон», ни предпринимать полёты к Луне автоматических аппаратов в течение более двух десятилетий. СССР продолжал исследование Луны с помощью АМС и луноходов до 1976 года, после чего также прекратил их на три десятилетия.

По окончании «лунной гонки» как в США, так и в СССР (проекты «Аэлита» и МАВР) были разработаны технические предложения по организации пилотируемых полётов на Марс, однако в связи с чрезмерными для одной страны затратами в стадию реального воплощения они не перешли.

В отличие от других видов исторического международного соперничества космическая гонка не была мотивирована территориальной экспансией. США не выдвигали каких-либо территориальных прав на Луну. Были заключены международные соглашения о всемирном достоянии природных объектов космического пространства.



ДЛЯ ЗАМЕТОК