

ВЫПУСК №6

15-25 октября 2011 г.

ИНВЕСТИЦИИ

ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ



**ДЕПАРТАМЕНТ
СОДЕЙСТВИЯ
ИНВЕСТИЦИЯМ
ТПП РОССИИ**



СОДЕРЖАНИЕ ВЫПУСКА

1. ИНВЕСТИЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СЕНТЯБРЕ 2011 ГОДА.....	3
2. ПРИНЯТЫ ПОПРАВКИ В ЗАКОНОПРОЕКТ, МЕНЯЮЩИЕ ПРОЦЕДУРУ ДОСТУПА ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТОРОВ В СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОТРАСЛИ.....	6
3. НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ: ПЕРВАЯ СДЕЛКА РОССИЙСКОГО ФОНДА ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ.....	7
4. НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ: ЛУКОЙЛ КОНКРЕТИЗИРОВАЛ ПРОГРАММУ ИНВЕСТИЦИЙ.....	8
5. НОВОСТИ РЕГИОНОВ-ПАРТНЕРОВ: «VOSTOK ENERGY» ИНВЕСТИРУЕТ 9,1 МЛРД. РУБЛЕЙ В РАЗРАБОТКУ ГАЗОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	9
6. НОВОСТИ РЕГИОНОВ-ПАРТНЕРОВ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	10
7. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО: ЕВРОПЕЙСКИЙ ДЕЛОВОЙ КОНГРЕСС - НОВЫЙ ПАРТНЕР ТПП РОССИИ.....	16
8. СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ: ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ И ЗАЙМЫ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ.....	17

1. ИНВЕСТИЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СЕНТЯБРЕ 2011 ГОДА

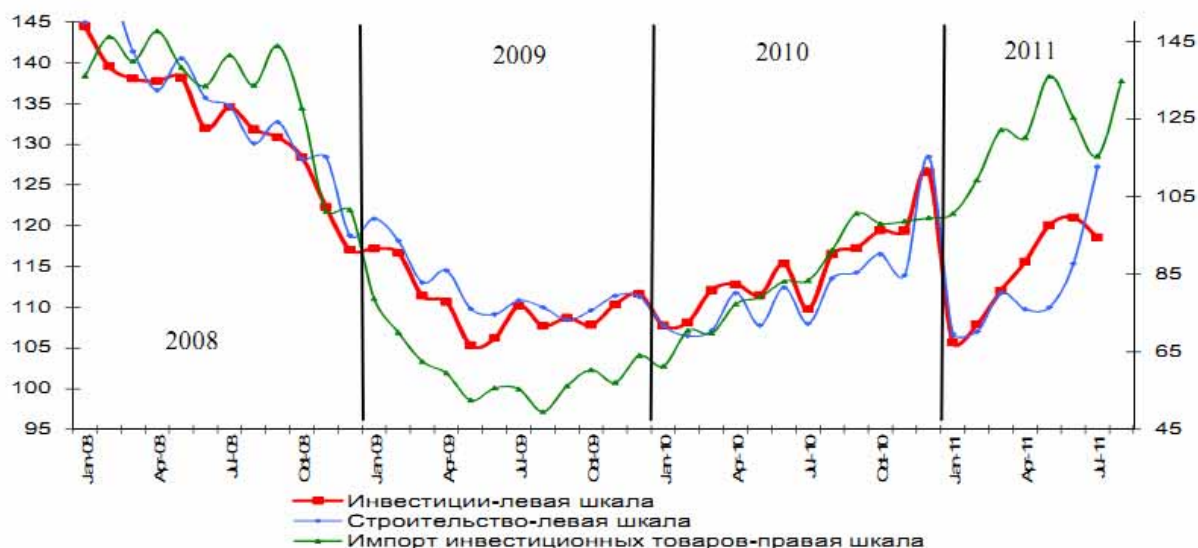


Прямые иностранные инвестиции в Россию за период с 2009 г. по III квартал текущего года превысили 100 млрд. долл. Об этом сообщил председатель правительства Владимир Путин на заседании консультативного совета по иностранным инвестициям в Москве 17 октября 2011 г. "Причем за первые 9 месяцев текущего года мы фиксируем почти 20-процентный рост прямых инвестиций. И это еще одно свидетельство

привлекательности российского рынка", - отметил он. Путин также подчеркнул, что Россия не только смогла пройти кризис с минимальными потерями, но и в числе первых продемонстрировала оживление экономики. По его словам, ожидается, что по итогам года рост ВВП страны составит порядка 4% "или даже чуть больше".

Глава кабинета министров добавил, что федеральный бюджет в 2011г. будет исполнен как бездефицитный, при этом в предстоящие три года для решения задач социально-экономического развития будет зафиксирован небольшой дефицит, если оправдаются консервативные оценки по стоимости нефти. Но к 2015г. планируется вновь выйти на бездефицитный бюджет. Инфляция по итогам года составит около 7%, что станет новым историческим минимумом для современной России.

Инвестиции в основной капитал, дек. 2006 г. = 100



Источник: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН.

После выборов страна, по его словам, не намерена менять экономические ориентиры. "Хотелось бы заверить всех наших партнеров - экономические ориентиры мы менять не намерены и хорошо понимаем, насколько важны здесь устойчивость и предсказуемость. Все запланированные проекты по модернизации экономики, по

повышению эффективности государственных институтов, безусловно, будут продолжены", - сказал премьер.



Государство будет поддерживать отечественных и зарубежных инвесторов, улучшать деловой климат, добиваться существенного роста и инвестиционной активности, особенно роста капиталовложений в несырьевой сектор и социальную сферу, отметил В.Путин.

России предстоит значительно ускорить процессы диверсификации и обновления экономики. "За предстоящие десятилетия рассчитываем поднять долю инновационной продукции в общем объеме производства с сегодняшних 12% до 25-30%. При этом значительно увеличить производительность труда", - заключил глава российского правительства.

Рост инвестиций в основной капитал в России в сентябре 2011 года в годовом исчислении ускорился до максимального в этом году показателя в 8,5% с 6,5% в августе, говорится в оперативном докладе Росстата. Показатель по отношению к предыдущему месяцу оказался еще лучше – 11,9%.

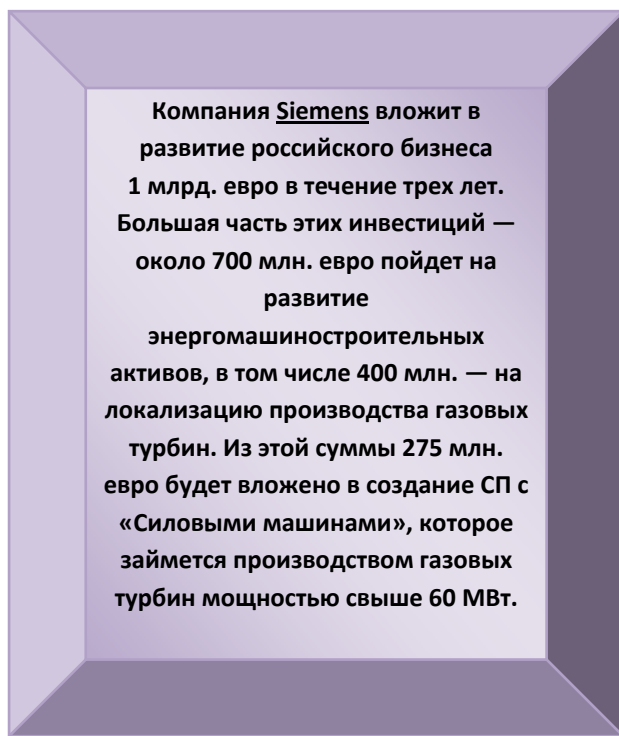
Динамика инвестиций в течение года колебалась. Так, в январе, феврале и марте Росстат фиксировал падение инвестиций в годовом исчислении на 4,7%, 0,4% и 0,3% соответственно. Затем в апреле они выросли на 2,2%, а в мае – сразу на 7,4%. В июне было отмечено замедление роста инвестиций до 4,7%, а в июле – ускорение до 7,9%.

В номинальном выражении объем инвестиций в основной капитал в сентябре составил 1,036 трлн. руб. против 920 млрд. руб. в августе. При этом в месячном исчислении рост инвестиций в сентябре превысил 10%, достигнув 11,9% (в августе отмечалось 12,7%).

За 9 месяцев 2011 г., по оценке Росстата, объем инвестиций в основной капитал вырос на 4,8% к аналогичному периоду прошлого года. Для сравнения, за 9 месяцев 2010 г. инвестиции выросли на 2,9%.

Структура инвестиций Росстатом не раскрывается, однако эксперты убеждены, что локомотивом роста стало жилищное строительство. В сентябре 2011 г. было введено 5,5 млн. кв. м жилья, что соответствует докризисным объемам. Для сравнения, в сентябре 2008 г. было 5,9 млн. кв. м. Рост жилищного строительства за первый осенний месяц текущего года достиг отметки 21,7% по сравнению с показателями прошлого года и 39,9% по сравнению с предыдущим месяцем.

Итальянская компания ИТАСО заявила о намерении построить на территории Саратовской области завод по производству компонентов, необходимых для возведения блочных зданий. Объем инвестиций должен составить 100 млн. евро.



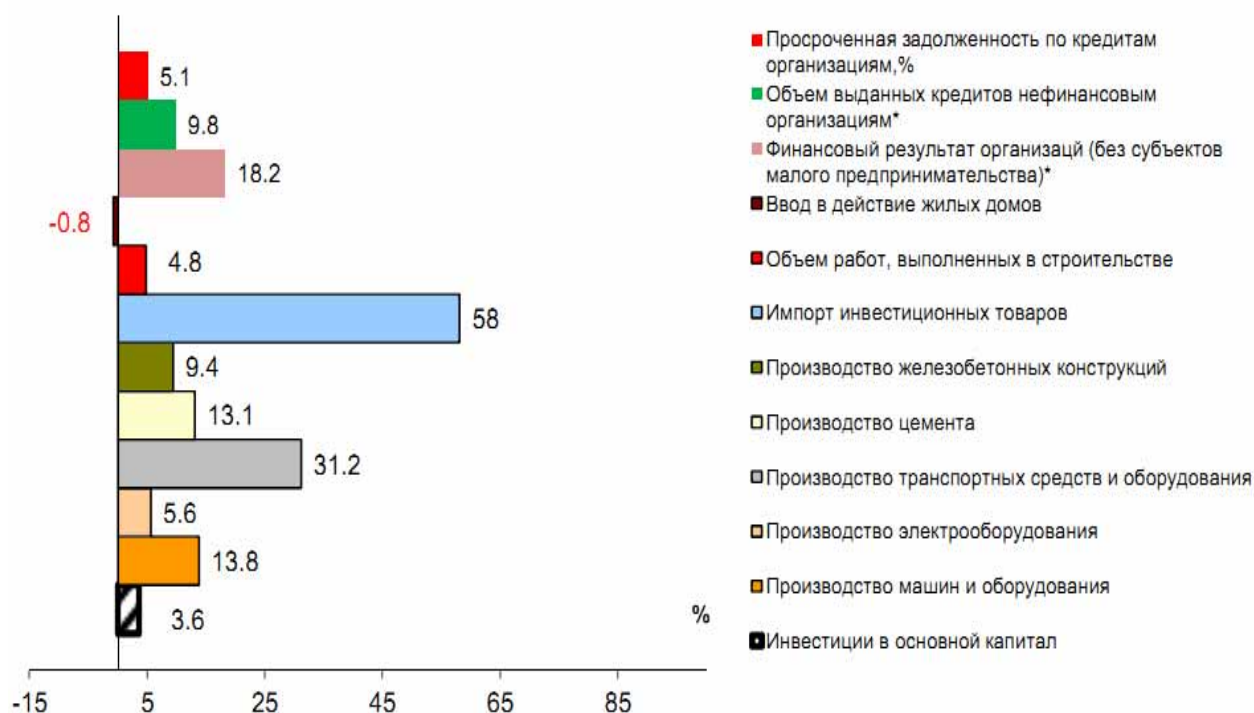
По состоянию на конец первого полугодия 2011 г. на территории Подмосквья в активной стадии реализации находилось 650 строительных проектов на 25–26 тыс. квартир. Объемы предложения превышают прошлогодние вдвое.

Похожая картина имеет место и на других региональных рынках. С начала года спрос на квартиры стабильно растет вместе с ценами, что толкает инвестиции в строительство, а также производство стройматериалов.

Помимо строительства двигателями инвестиций также являются автопром, сельское хозяйство и пищевой сектор. Инвестиционный рост есть и в других секторах российской экономики, но он гораздо более умеренный.

Прирост инвестиций в основной капитал в последние месяцы говорит о восстановлении уровня инвестиционной активности после провала в конце 2010 года, считают эксперты. Возможно, через некоторое время мы сможем говорить и о более сильной динамике – той, которая отмечалась до кризиса, когда инвестиции в основной капитал росли на 20–25%.

Косвенные показатели инвестиционной активности (янв.-июль 2011 г. в % к янв.-июль 2010 г.)



2. В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДУМУ ВНЕСЕНЫ ПОПРАВКИ В ЗАКОНОПРОЕКТ, МЕНЯЮЩИЙ ПРОЦЕДУРУ ДОСТУПА ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТОРОВ В СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОТРАСЛИ



Правительство внесло в Госдуму поправки в законопроект, меняющий процедуру доступа иностранных инвесторов в стратегические отрасли. Текст изменений опубликован в базе документов нижней палаты парламента.

В первом чтении депутаты приняли законопроект 23 марта. В той версии документ освобождал иностранных инвесторов от необходимости согласовывать с правительственной комиссией во главе с премьером Владимиром Путиным покупку российских банков (за исключением государственных), производителей молочной и сырной продукции, аппаратов с рентгеновской системой. Но 31 марта на заседании комиссии по модернизации президент Дмитрий Медведев поручил освободить от согласования сделки, конечные бенефициары которых — российские физические или юридические лица.

Такие сделки комиссия регулярно рассматривает с момента своего образования в 2008 г. Например, в декабре 2009 г. были одобрены заявки двух дочек люксембургского фонда Volga Resources (основной владелец — Геннадий Тимченко) на консолидацию более чем 20% акций «Новатэка», а в 2011 г. структуры Леонида Михельсона получили согласие на консолидацию 100% «Сибура».

Новые поправки правительства исполняют поручение президента, но устанавливают дополнительные требования к российским компаниям, не желающим получать согласие комиссии, — они должны быть налоговыми резидентами России.

Идею с налоговым резидентством предложило Минэкономразвития: это разгрузит правительство от одобрения большого количества сделок и стимулирует предпринимателей платить налоги в России.

С одной стороны, закон упрощает процедуру, с другой — портфельные инвесторы вряд ли захотят раскрывать свою структуру и будут по-прежнему обращаться в комиссию, считает ряд экспертов. Из-под действия закона выводятся сделки только

По мнению аналитика банка UBS Ника Дэви, скандинавские банки являются отличным местом для европейских инвесторов, чтобы спрятать свои капиталы от надвигающихся проблем в еврозоне из-за отсутствия прямой зависимости от кредитоспособности проблемных стран зоны евро. Еще одним подтверждением надежности скандинавских кредитных организаций является доверие к ним со стороны инвесторов на долгом рынке.

между юрлицами, подконтрольными российским гражданам. Если покупатель или продавец — физлицо либо если продавец — компания, подконтрольная иностранному гражданину, то исходя из судебной практики им придется получать согласие комиссии. Формулировки нужно не только расширить, но и придать поправкам обратную силу, советуют эксперты. За время действия закона с 2008 г. совершено много сделок, которые исходя из позиции судов, могут быть признаны ничтожными.

3. НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ: ПЕРВАЯ СДЕЛКА РОССИЙСКОГО ФОНДА ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ



Первая сделка Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) по привлечению капитала стала китайской. Крупнейший инвестфонд мира — China Investment Corporation (CIC) вложит \$1 млрд. в Российско-китайский инвестфонд.

11 октября 2011 г. Внешэкономбанк, РФПИ и CIC подписали меморандум

о намерениях создать Российско-китайский инвестфонд. Гендиректор РФПИ Кирилл Дмитриев лишь отметил, что столь статусный инвестор, как CIC, — один из потенциальных партнеров фонда. Документ был подписан во время визита премьера Владимира Путина в Китай в присутствии руководителя Госсовета КНР Вэнь Цзябао.



Российско-китайский товарооборот в 2011 г. станет рекордным за многие годы и превысит докризисный уровень, составив 70 млрд. долларов.

Об этом заявил в рамках своего официального визита в КНР глава российского правительства. Визит **Владимира Путина** в Китай можно назвать прорывным для российско-китайского экономического сотрудничества. В первую очередь сторонам удалось урегулировать конфликт вокруг поставок нефти по трубопроводу ВСТО. Однако главный итог визита в Китай не в снятии локальной напряженности в бизнес-отношениях, а в создании новых форм сотрудничества. Совместных проектов набралось на десятки миллиардов долларов, причем многие из них далеки от привычной сырьевой тематики.



CIC — один из крупнейших суверенных инвестфондов мира. В основном CIC формирует свой портфель в странах с развитой экономикой «на глубоких и прозрачных рынках», рассказывал управляющий директор фонда Фан Хуншен, на

развивающиеся рынки, в том числе в Россию, корпорация только начинает выходить. В России CIC пока создает платформы для инвестиций, одна из которых работа с РФПИ.

Согласно проекту меморандума CIC выделяет \$1 млрд., столько же внесет РФПИ. Еще \$1-2 млрд. РФПИ планирует привлечь от других китайских инвесторов, сообщил близкий к ВЭБу источник. \$4 млрд. — максимальный объем фонда, говорится в проекте. Для управления фондом создается специальная компания: доля РФПИ — 60%, CIC — 40%.

В какие проекты будут инвестироваться деньги, в меморандуме не говорится. В нем сказано только, что не менее 70% капитала должно быть вложено в России и странах СНГ (с акцентом на российско-китайское сотрудничество), до 30% может быть инвестировано в Китае. Ранее российские чиновники не говорили, что РФПИ может заниматься проектами и за границей. Дмитриев заверил, что РФПИ сохраняет ключевой принцип — совместное инвестирование, который может использоваться как для вхождения в отдельные проекты, так и для создания специальных фондов. Фонд будет официально сформирован до 31 декабря 2011 г., а начнет работать в I квартале 2012 г.

4. НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ: ЛУКОЙЛ КОНКРЕТИЗИРОВАЛ ПРОГРАММУ ИНВЕСТИЦИЙ

ЛУКОЙЛ конкретизировал программу инвестиций, необходимых для модернизации мощностей и сведения к минимуму производства темных нефтепродуктов. В течение следующих трех лет компания вложит в переработку в общей сложности 9 млрд. долл., а за 10 лет — 24 млрд. долл. Это позволит к 2020 г. повысить выход светлых нефтепродуктов до 75—80%, считают эксперты.

В 2012—2014 гг. ЛУКОЙЛ планирует инвестировать в сегмент переработки 3 млрд. долл. ежегодно. Об этом сообщил первый вице-президент ЛУКОЙЛа Владимир Некрасов. «Самый большой пик инвестиций в районе 3 млрд. долл. в год будет у нас в первые три года. А в 2011 г. —



2,2 млрд. долл.», — заявил он. Увеличение инвестиций позволит компании в 2012 г. повысить объемы переработки на всех НПЗ группы до 67—68 млн. т, на российских заводах — до 47 млн. т.

ВЫХОД СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА РОССИЙСКИХ НПЗ ОАО «ЛУКОЙЛ» В 2010 Г., %



Источник: ИА
Росбизнесконсалтинг.

Всего в рамках десятилетней стратегии инвестиции ЛУКОЙЛа в сегмент нефтепереработки достигнут 24 млрд долл., сообщил В.Некрасов. Из них 20 млрд. долл. компания направит на повышение выпуска светлых нефтепродуктов. Львиная доля средств будет направлена на модернизацию Нижегородского, Пермского и Волгоградского НПЗ, на которые сейчас приходится 91% общего объема переработки ЛУКОЙЛа в России. В частности, в Нижнем Новгороде ЛУКОЙЛ планирует ввести мощности на 4,8 млн. т уже в 2016 г.

По мнению аналитика «Уралсиб Кэпитал» А.Кокина, сейчас глубина переработки на заводах ЛУКОЙЛа выше средней по отрасли. «Лучше всего выглядят Нижегородский и

Пермский НПЗ», — поясняет он. По оценкам аналитика Газпромбанка А.Назарова, планируемые инвестиции компании позволят за 10 лет увеличить выход светлых нефтепродуктов до 75—80%.

25 октября 2011 г. в Будённовске (Ставропольский край) на базе предприятия «Ставролен» установлен камень и заложена капсула, символизирующие начало строительства первой очереди газохимического комплекса по переработке попутного нефтяного газа Северного Каспия. Старт этому стратегическому для Ставрополя проекту дали Вице-премьер РФ И.Сечин, Президент ОАО «Лукойл» В.Алекперов и Губернатор Ставропольского края В.Гаевский.

5. НОВОСТИ РЕГИОНОВ-ПАРТНЕРОВ: «VOSTOK ENERGY» ИНВЕСТИРУЕТ 9,1 МЛРД. РУБ. В РАЗРАБОТКУ ГАЗОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Британская Vostok Energy инвестирует 9,1 млрд руб. в разработку газовых месторождений в Саратовской области. Компания уже добывает там 1 млрд куб. м газа в год, а к 2015 г. сможет удвоить добычу и зарабатывать до \$85 млн в год.

Инвестпроект Vostok Energy стоимостью 9,1 млрд. руб. включает 2 этапа: обустройство газовых месторождений западной и восточной частей Бортового участка. Проект финансируется из собственных средств и кредитами ЕБРР. Других проектов в



России у компании нет. В 1999 г. «Диал альянс» получил лицензии на разведку, поиск и разработку газа в Саратовской области на 25 лет. Общие запасы Бортовой группы месторождений составляют около 10 млрд куб. м газа, но после проведения

дополнительных геологоразведочных работ запасы могут сильно вырасти.

Вложения в 1-й этап — 4,7 млрд. руб. В 2010 г. была введена установка комплексной подготовки газа (УКПГ) на 1 млрд. куб. м в год (к ней подключена скважина

Карпенского месторождения), до конца 2011 г. планируется подключить скважины Ждановского, Краснокутского и Мокроусского месторождений. Второй этап включает разведку и разработку Липовского, Западно-Липовского, Павловского и Качкуровского месторождений и строительство до 2015 г. еще одной УКПГ годовой мощностью 1 млрд. куб. м. в Дергачевском районе Саратовской области.



Начало строительства запланировано на 2012 г., летом компания приобрела под него 50 га земли.

Интерес инвесторов к Саратовской области понятен: Центр и Юг России вместе с Западной Сибирью являются самыми развитыми нефтегазодобывающими регионами и обладают развитой газотранспортной системой для доставки углеводородов

достаточному количеству промышленных потребителей и населению. Сейчас весь газ у «Диал альянса» (добыча идет с 2010 г.) покупает «Газпром межрегионгаз Саратов», остальной объем газа компания покупает у «Газпрома» и саратовского «Газбытсервиса». В 2010 г. «Газпром межрегионгаз Саратов» закупил 5,6 млрд. газа.

При текущем уровне добычи газа в 1 млрд. куб. м в год Vostok Energy опережает многие крупные российские компании: «Славнефть» (в 2010 г. добыла 851,9 млн. куб. м газа), «Татнефть» (700 млн. куб. м) и «Башнефть» (44,8 млн. куб. м). При добыче в 2 млрд. куб. м газа в год Vostok Energy сможет зарабатывать на его продаже до \$75-85 млн. в год, но все будет зависеть от конечных условий соглашения с «Газпромом».

6. НОВОСТИ РЕГИОНОВ-ПАРТНЕРОВ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ



На базе выгодного географического положения в Новосибирской области необходимо сформировать современную экономику транспортно-логистической отрасли, чтобы ее потенциал был полноценно использован для развития региона. В Новосибирской области сходятся железные дороги на восток, в Казахстан и на Алтай.



Выгодное транспортное месторасположение для Новосибирска и Новосибирской области в целом — основополагающее преимущество, которое, по сути, и определило современное лицо региона. На Новосибирск, который и сам возник как поселок строителей железнодорожного моста через Обь, в течение всего XX века одна за одной были замкнуты основные транспортные магистрали Сибири. Сегодня через регион проходят федеральные трассы М-51 «Байкал» и М-52 «Чуйский тракт», основной ход Транссибирской магистрали, железнодорожные выходы на Казахстан и Среднюю Азию. А с развитием автомобильного транспорта значение Новосибирска как логистического центра Западной Сибири и вовсе стало бесспорным — это единственный город в макрорегионе, из которого в течение 8–10 часов автомобильного хода можно обслужить населенные пункты с совокупным населением порядка 8–10 млн. человек.

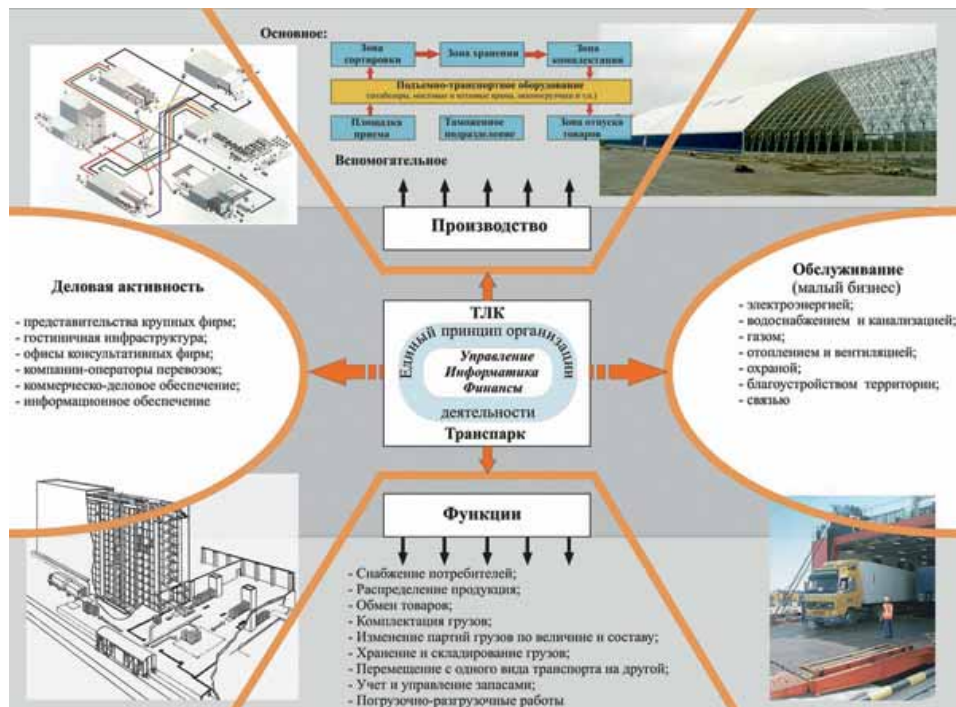
Однако в современной рыночной экономике географические преимущества



сами по себе перестают быть определяющим фактором. В регионе необходимо развивать современные складские комплексы, транспортную инфраструктуру, налаживать

межрегиональную кооперацию. Тогда на базе естественных преимуществ появятся сугубо экономические, которые пойдут на пользу всем участникам рынка.

В отличие от большинства сибирских регионов, в которых флагманами развития является ТЭК или природные ресурсы, интенсивное развитие Новосибирской области



всегда определялось по большей части выгодным транспортным месторасположением. Сегодня доля транспортного комплекса в ВРП Новосибирской области — порядка 12–12,5%, что на 5 процентных пунктов больше среднероссийского показателя. В прошлом это приводило к тому,

что именно в Новосибирске находились предприятия всесоюзного значения, например, Новосибирский оловянный комбинат, использующий руду с Дальнего Востока, а готовую продукцию поставляющий в европейскую часть страны. Собственно именно поэтому в городе в 2000 г. расположилась и ставка полпреда президента в Сибири.

В последние 20 лет география стала фактором, притягивающим сюда крупнейших игроков логистического рынка. Так, в 2002 г. в регион зашла Национальная логистическая компания (ныне Itella Logistics), которая сегодня располагает 20 тыс. кв. метрами складов класса «А» в Новосибирске, в 2008-м — ЗАО «Евросиб» с 10 тыс. кв. метрами складов класса «А» и так далее.

Основная причина интереса подобных компаний к столице Сибири — как раз его роль как межрегионального логистического центра. «Грузы в нашем терминале перерабатываются для всей Сибири, включая импортный, экспортный и внутрироссийский грузопоток. Сегодня



комплекс развивается как опорная точка сети контейнерных поездов, соединяющих грузоотправителей и потребителей в Сибири с портами Дальнего Востока, Северо-Запада, центрами дистрибуции в Москве».

Однако в кризис целиком зависимость от активности на строительных рынках, в ритейле и в перевозке того же сырья логистика потеряла в среднем до 20%, а основные игроки показывали убыточность в течение практически 2 лет. Причем если в соседних регионах (в первую очередь в Кузбассе, Томской области и Красноярском крае) это падение удалось компенсировать за счет традиционной для этих территорий перевозки нефти и угля, то новосибирские предприятия, специализирующиеся на перевалке «товаров народного потребления», показали существенное падение чистой прибыли.

Такую же динамику демонстрировала в последние 3 года и структура инвестиций в основной капитал. Средства вкладывались в основном в энергетические и сырьевые проекты. На этом фоне потребительским логистическим комплексам в Новосибирске пришлось применять все возможные средства для заманивания клиентов. «Для нас главная проблема — в общей нестабильности экономики, при которой ценовой демпинг становится одним из основных механизмов конкуренции. Это несколько замедляет реализацию очередных технологических инноваций, призванных сделать А-класс обслуживания еще более доступным для массового клиента и, как следствие, видимо, замедляет темпы роста рынка в целом.

Поэтому реализация крупных проектов в сфере транспортной инфраструктуры (в первую очередь строительство стратегических дорожных артерий межрегионального значения) — ключ к поддержанию конкурентоспособности региона в целом и транспортного бизнеса в частности.

Анализ основных проектов, которые планируются к реализации в Новосибирской области в ближайшие годы, показывает, что среднесрочная цель здесь — усиление межрегионального взаимодействия при помощи реконструкции автомобильных дорог на Томскую, Кемеровскую области и Алтайский край. В эту же стратегию укладывается завершаемый в октябре этого года Северный обход Новосибирска (строится с 1999 г.), соединяющий федеральные дороги М-51 и М-53, а также Восточный обход, по которому



только началась разработка проектной документации. Интерес представляет и проект Юго-Западного транзита, который призван соединить трассы «Байкал» и «Чуйский тракт».

«Автомобильная сеть Новосибирской области призвана решать две стратегические задачи: во-первых, развитие Новосибирской агломерации и Новосибирского транспортно-логистического узла; во-вторых, обеспечение внутриобластных

автомобильных перевозок в интересах экономики и населения области, в том числе

сельского населения», — говорится в ведомственной целевой программе «Развитие автомобильных дорог в Новосибирской области в 2011–2013 гг.». по этой программе на реализацию основных транспортных проектов будет потрачено 16 млрд руб. за 3 года.

Статус Новосибирской области как межрегионального транспортного хаба подчеркивает и модернизация аэропорта Толмачево, из которого сегодня осуществляются воздушные перевозки в шесть из 12 субъектов Сибирского федерального округа. Вторая взлетно-посадочная полоса, введенная в эксплуатацию в прошлом году, сделала Толмачево практически недостижимым для конкурентов в Сибири.

Кроме того, по всей видимости, будет возрастать роль подзабытого за последние годы речного транспорта. По итогам 2010 г. грузооборот водного транспорта в Новосибирской области составил 3,3 млн т различных грузов, что в 1,8 раза превышает показатели 2009 г. Снабжение районов Крайнего Севера грузами (прежде всего строительными материалами) при помощи речного транспорта, похоже, вновь становится одним из факторов развития транспортной системы региона.

С другой стороны, рост количественных и качественных показателей транспортной инфраструктуры (прежде всего строительство новых дорог) и связанный с этим рост компаний-операторов грузов (по этому показателю Новосибирская область — безусловный лидер среди сибирских регионов) пока не обеспечен необходимым уровнем развития логистики. Потенциал местного логистического рынка оценивается экспертами на уровне 50 млрд. руб. в год, из них складской логистики — 5–6 млрд., но существующая нестабильность экономики не дает возможности оценить перспективу реальных темпов роста рынка к этим величинам в обозримом будущем.



Стратегически задача развития терминальных, складских и контейнерных комплексов вокруг Новосибирска предусмотрена в основных плановых документах региона. В частности, из Стратегии социально-экономического развития Новосибирской области до 2025 г. следует, что в регионе будут созданы Западная, Восточная и Южная

транспортно-логистические зоны, позволяющие аккумулировать грузы вне городской черты. Главный проект области в этом направлении, несомненно, — промышленно-логистический парк (ПЛП).

Решение о его реализации на площади в 2 тыс. га в непосредственной близости от Транссиба и аэропорта Толмачево было принято еще в 2007 г. В этом году оказалось, что амбициозные планы организаторов были несколько подкорректированы качеством управления проектом, однако после вмешательства полпреда президента в СФО В.Толоконского и губернатора области В.Юрченко дела, похоже, стали нормализовываться. Так, в октябре 2011 г. на площадке ПЛП начался монтаж электротепловой станции мощностью 3,3 МВт, которая наконец-то частично решит проблему дефицита электроэнергии у резидентов. Компания «Металл-Сервис-Центр-

Новосибирск» объявила о размещении на площадках ПЛП своего логистического центра с сервисными функциями обработки черного металла. Общая стоимость инвестиционного проекта — 245 млн. руб., запустить его планируется в 2014 г.

Вместе с тем участники рынка признают — стратегические преимущества региона перед соседними территориями не всегда полноценно используются для развития местной экономики и поддержки «прописанных» в Новосибирской области транспортно-логистических операторов. Сегодня имеется большое количество неразрешенных проблем на разных уровнях. Это, например, глобальная проблема задания единой транспортной политики на государственном уровне. Сроки окупаемости капиталовложений в инфраструктуру тоже неочевидны: у бизнеса они одни, у казны совершенно другие. Также непонятны критерии отбора приоритетов в инвестиционных проектах, не ясны механизмы управления их реализацией и так далее.

Таким образом, задача региона на нынешнем этапе — сформировать жизнеспособный перечень тактических мер по упрочнению своего географического преимущества. Исследователи, занимающиеся проблемами формирования в Новосибирской области современного транспортно-логистического узла, отмечают — цель создания здесь перевалочного центра федерального масштаба является самой перспективной. Стратегия создания к 2025 г. транспортно-логистического кластера федерального ранга, ядро которого дислоцировано в Новосибирской области, а координирующий транспортно-логистический центр ядра — в Новосибирске, является наилучшей долгосрочной стратегией из числа альтернативных.

Для успешной реализации кластерной стратегии такого масштаба необходимо в первую очередь создание работоспособного механизма претворения ее в жизнь. Для того чтобы выработать действительно жизнеспособный план развития Новосибирской области как транспортно-логистического центра федерального значения, прежде всего необходимо признать, что существующая инфраструктура (в том числе дороги и склады) с каждым годом все менее отвечает потребностям современной экономики.

Существующая инфраструктура Новосибирской области создавалась десятилетия назад под вполне конкретную модель экономического состояния территорий Сибири и ее дальнейшего — сырьевого развития. Но инфраструктура таких территорий, как эта, должна развиваться опережающими темпами и выполнять две ключевые функции: «сшивать» территории в единое целое, обеспечивая свободное перемещение товаров, услуг и капитала, а также являться неким катализатором экономического развития территорий, улучшающим инвестиционный климат.



Первое, за что необходимо взяться, это строительство качественных складских комплексов. Пока, позиционируя Новосибирск как логистический центр Сибири, можно не замечать его инфраструктурной отсталости от других российских и зарубежных городов. По словам губернатора В.Юрченко, до 2015 г. общий объем складов класса «А» должен возрасти почти вдвое — с нынешних 1,2 до 2,2 млн кв. метров, однако и такие темпы представляются недостаточными. В частности, уже известны проекты развития

собственных логистических площадок у региональных игроков — «Байттранзитконтинент», «Сибирь-транс», «Запсибтрансблок» и других. Несомненно, будут увеличивать свое присутствие в регионе и федеральные компании, те же «Евросиб» и Itella Logistics.

Пока явных конкурентов за звание транспортного центра Западной Сибири у Новосибирска нет. Но упрочить позиции региона здесь, несомненно, стоит. И один из путей — отказ от конкуренции между регионами в пользу межрегиональной кооперации. Логистика так складывается, что сначала груз идет в Новосибирск, а потом распределяется по соседним городам, и если межрегиональные связи работают хорошо, выигрывают все — грузоотправитель, грузополучатель и экономика в целом.

**Приоритетные проекты Новосибирской области
в транспортно-логистической отрасли**

№	Проект	Значение	Сроки выполнения	Стоимость, млн. руб.	Источник финансирования
1	Юго-Западный автодорожный транзит с мостовым переходом через Обь в районе Новосибирска	Стыковка федеральных трасс М-51 "Байкал" и М-52 "Чуйский тракт"	После 2013 г.	Более 15 000	Федеральный, областной, местный бюджеты
2	Строительство автодороги К-18р Новосибирск-Камень-на-Оби на участке Кирза - граница Алтайского края	Обеспечение стабильного автомобильного сообщения с Алтайским краем на данном направлении	2010-2012 гг.	100	Областной бюджет
3	Реконструкция автодороги К-19р Новосибирск-Ленинск-Кузнецкий	Безопасность движения, увеличение транспортного потока на Кузбасс на данном направлении	Начало строительства - 2014 г.	н. д.	Областной бюджет
4	Реконструкция автомобильной дороги К-12 Новосибирск-Колывань-Томск	Повышение пропускной способности дороги, развитие альтернативного транспортного коридора на Томск	Начало строительства - 2014 г.	Более 30	Областной бюджет
5	Реконструкция Советского шоссе	Повышение пропускной способности дороги	До 2013 г.	1 146	Областной бюджет
6	Строительство подъездных автодорог к промышленно-логистическому парку	Обеспечение эффективной транспортной доступности ПЛП	2011-2013 гг.	93	Областной бюджет
7	Строительство автотоннеля на участке Барышево-Кольцово	Обеспечение стабильного сообщения между наукоградом Кольцово и Новосибирском	2013 г.	Более 30	Областной бюджет

7. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО: ЕВРОПЕЙСКИЙ ДЕЛОВОЙ КОНГРЕСС - НОВЫЙ ПАРТНЕР ТПП РОССИИ



24 октября 2011 г. в ТПП РФ состоялась встреча Президента ТПП России С.Н.Катырина с членами Правления исполнительных директоров Европейского делового конгресса (ЕДК). Со стороны ТПП РФ во встрече приняли также участие вице-президент А.В.Захаров, директор департамента содействия инвестициям Д.Н.Курочкин и директор департамента внешнеэкономического сотрудничества С.В.Васильев.

Глава Палаты отметил высокий потенциал взаимодействия ТПП России и ЕДК, особенно в части привлечения инвестиций в российскую экономику. Презентацию системы ТПП и направлений работы Палаты по привлечению инвестиций представил директор департамента содействия инвестициям ТПП РФ Д.Н.Курочкин, подробно рассказав о формировании региональной инвестопроводящей сети системы ТПП и конкурентных преимуществах Палаты при работе с инвесторами и инвестиционными предложениями.

С сообщениями о деятельности Европейского делового конгресса и возможных направлениях взаимодействия с ТПП РФ выступили Координатор Правления ЕДК Удо Фелькер, исполнительный директор ЕДК Н.В.Доний, руководитель московского представительства Wintershall Holding AG (BASF) Юрген Меперт, заместитель начальника Департамента внешнеэкономической деятельности ОАО «Газпром» С.В.Балашов.



В ходе беседы поднимался, в частности, вопрос о защите интересов российских инвесторов за рубежом, целесообразности установления систематических контактов и взаимодействия между соответствующими комитетами ТПП РФ и ЕДК.



Европейский деловой конгресс (ЕДК) – международная неправительственная некоммерческая организация, объединяющая 123 крупных компаний (преимущественно нефтегазового сектора) и кредитно-финансовых учреждений из 25 стран Европы и Северной Америки. Президент ЕДК – А.Б.Миллер, Председатель Правления ОАО «Газпром», вице-президент – Юрген Фитчен, член Правления «Дойче Банк» (Франкфурт-на-Майне). Штаб-квартира организации находится в Берлине (Германия). Организация занимается практическими вопросами экономического сотрудничества в Европе, разработкой предложений по устранению

препятствий и созданию благоприятных условий для инвестиций, эффективного и безопасного ведения предпринимательской деятельности. Практическая работа ЕДК осуществляется в рамках семи рабочих комитетов: «Энергетика», «Промышленность и строительство», «Законодательство, банки, финансы», «Информация и коммуникации», «Экология и здравоохранение», «Человеческие ресурсы, образование, наука», «Безопасность предпринимательства».

8. СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ: ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ И ЗАЙМЫ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Иностранные займы и инвестиции в классическом виде начали поступать в Россию после Крымской войны 1853-1856 гг. и отмены крепостного права в 1861 г.

Связано это было с первой научно-технической – "паровой" – революцией и индустриализацией в стране, самым ярким проявлением которых стало невиданное до тех пор строительство железных дорог.

Это были так называемые железнодорожные займы под гарантию госбанка Российской империи и золотые депозиты (залоговое золото, отправляемое из России как гарантия займов в Германию, Францию, Бельгию, Великобританию, Голландию), которые к концу 80-х гг. XIX в. составили гигантскую по тем временам сумму в 4 млрд. зол. руб. На первое место в мире по объему привлеченных инвестиций вышли США, занявшие 8 млрд. зол. руб., тоже на железнодорожное строительство.



С помощью железнодорожных займов к началу XX в. в России было построено 35 тыс. из 50 тыс. верст путей, или 70% их общей протяженности. Одним из главных итогов грандиозного железнодорожного строительства стало то, что оно инициировало цепную реакцию во всем народном хозяйстве России. Иностранные займы создали в стране огромную

дополнительную покупательную силу. На российских промышленников посыпались правительственные заказы на шпалы, рельсы, паровозы и вагоны, технические масла, стройматериалы, средства связи и т. д.

Не меньшее значение имел и сам результат железнодорожного бума: создание в стране достаточно развитой транспортной сети. Без нее не могло нормально

функционировать крупное машинное производство, на уровне которого в России создавались не только отдельные предприятия, но и целые отрасли промышленности.

Но лучше всего в кредитоспособности России и ее готовности вернуть долги по займам европейских банкиров убеждало русское залоговое золото, добыча которого с 1861 г. вплоть до первой мировой войны неуклонно росла.

С конца XIX в. основной организационно-правовой формой предпринимательства в России были акционерные общества. Высокий уровень акционирования, в первую очередь, был характерен для нефтяной промышленности России. Иностранный капитал выступал либо самостоятельно, если иностранной компании была разрешена деятельность на территории России, либо приобретал участие в компаниях, уже существовавших и действовавших по российским законам.

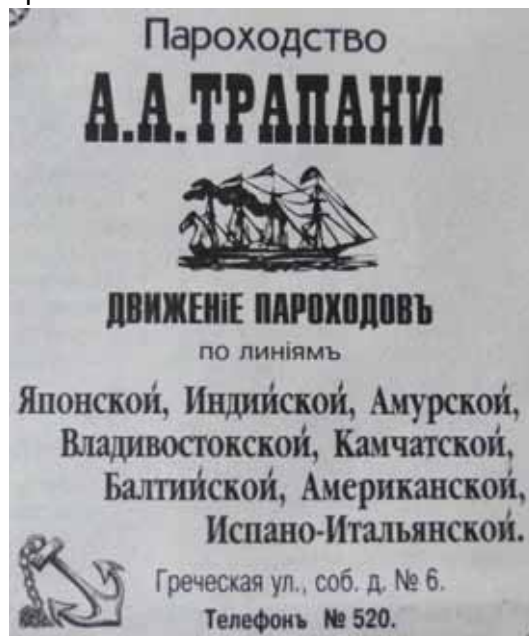
Дальнейшее развитие акционерных обществ знаменовало новый этап развития капитализма и, соответственно, появление новой правовой формы осуществления инвестирования. С экономической точки зрения промышленное акционерное общество означает в первую очередь изменение функции промышленного капиталиста.

Капитал, вложенный в акционерное общество, благодаря этому изменению функции приобретает для капиталиста характер чисто денежного капитала. Денежный капиталист как кредитор не имеет никакого касательства к применению своего капитала в процессе производства, хотя это применение и является необходимым условием кредитного отношения. Поскольку он просто отдает денежный капитал и затем по истечении определенного времени получает его обратно с процентами, его функции исчерпываются юридической сделкой.

Следует заметить, что в законе 1836 г., касающемся акционерных обществ, и других нормативных актах России до 1917 г. не было единого официального понятия "иностранное общество". Известный русский дореволюционный ученый Г.Ф.Шершеневич считал иностранным общество, чья деятельность, а также правление и имущество были за границей. Другие авторы полагали иностранным общество, которое учреждено за границей в соответствии с законами страны учреждения и его правление также находится за границей.

Отношение к иностранному капиталу дореволюционной России было весьма благожелательным; в середине XIX в. уже существовали отдельные правовые акты, относящиеся к иностранным предпринимателям.

До отмены крепостного права в России в 1861 г. иностранный подданный для того, чтобы вести какой-либо промысел в России, обязан был записаться в специальный реестр "иностранцы гости в России". Кроме того, для занятия торговлей и промышленностью иностранные подданные должны были получить разрешение императора. Исключение делалось для тех, кто слыл за границей как "знаменитый капиталист или искусный мастер". Имея императорское разрешение, иностранец, однако, не получал полной



свободы действий; на него распространялся ряд ограничений в целях защиты интересов отечественных купцов, в чьих руках были сосредоточены торговля и промышленность ***(Продолжение в следующем выпуске бюллетеня).***

В бюллетене использованы материалы информационных агентств «Росбизнесконсалтинг», «Эксперт», «Коммерсантъ», «Ведомости», ИТАР-ТАСС, «ТПП-Информ», данные Росстата, Банка России, Минрегиона России, Минэкономразвития России, сайт Правительства Российской Федерации, сайты территориальных ТПП и администраций регионов, монография «Зарождение и становление инвестиционных правоотношений в России до 1917 года» (открытый доступ).

Бюллетень подготовлен Департаментом содействия инвестиций
(главный редактор – Дмитрий Курочкин, ответственный за выпуск - Алексей Вялкин).