



БАНК
РАЗВИТИЯ

ОБЗОР ПРЕССЫ

29 ноября 2016 г.

ПРЕСС-СЛУЖБА

МОСКВА-2016

*** [Инструкция по включению функции чтения вслух на мобильных устройствах Apple с iOS 8-10](#)

СОДЕРЖАНИЕ:

ВНЕШЭКОНОМБАНК	3
ВЭБ ВЫЙДЕТ ИЗ ПРОЕКТА РАЗРАБОТКИ УДОКАНА ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ЭТАПА ПРЕДПРОЕКТНЫХ РАБОТ	3
ВНЕШЭКОНОМБАНК ПРИНИМАЕТ ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ "ПРЕМИЯ РАЗВИТИЯ - 2017"	3
ВЭБ ВЫКУПИЛ ПО ОФЕРТЕ 44% ВЫПУСКА ОБЛИГАЦИЙ СЕРИИ БО-02 ОБЪЕМОМ 9 МЛРД РУБ.....	4
ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА	4
ЦБ ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ИТОГИ РАЗМЕЩЕНИЯ ДОПЭМИССИИ РОСЭКСИМБАНКА НА 8,1 МЛРД РУБЛЕЙ	4
СЛЕЗЕТ ЛИ НАША СТРАНА С НЕФТЯНОЙ ИГЛЫ	5
ЭКСПОРТ ВЫВЕЗ ИЗ СТАГНАЦИИ.....	7
УБЫТОК БАНКА «ГЛОБЭКС» ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СОКРАТИЛСЯ НА 25% — ДО 10,12 МЛРД РУБ.....	9
ПРОМИНВЕСТБАНК ВОЗГЛАВИЛ АНТИРЕЙТИНГ БАНКОВ ПО ОТТОКУ ДЕПОЗИТОВ	9
ИЗ ПРОМИНВЕСТБАНКА УШЕЛ ПЕРВЫЙ ЗАМПРЕДПРАВЛЕНИЯ	10
ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ	10
МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ СООБЩИЛО О НУЛЕВОМ РОСТЕ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В ОКТЯБРЕ	10
КЛЕПАЧ ПРОГНОЗИРУЕТ УКРЕПЛЕНИЕ РУБЛЯ	11
БЮДЖЕТ ПРОТИВ РОСТА	11
БИЗНЕС	12
УДОКАН ПОДОРОЖАЛ ПОЧТИ ВДВОЕ	12
ВЛАСТИ ЧУВАШИИ ОЖИДАЮТ РАЗВИТИЯ КОНЦЕРНА "ТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ" С НОВЫМИ СОБСТВЕННИКАМИ	13
"АВТОВАЗ" ЗАЛОЖИЛ В РОСБАНКЕ МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ	14
МИНТРАНС ОТЛОЖИЛ ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЧУСОВСКОГО МОСТА	14
СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА БЕЛАЭС МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 50,6 МЛРД РУБЛЕЙ - СЧЕТНАЯ ПАЛАТА	15
КОМСОМОЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ ГСС ПЛАНИРУЕТ В 2017Г ВЫПУСТИТЬ 39 САМОЛЕТОВ SСJ-100	15
РАЗНОЕ	16
ПОТЕРЯННЫЕ САМОЛЕТЫ. НАСТОЯЩАЯ ИСТОРИЯ БАНКРОТСТВА "ТРАНСАЭРО"	16

ВНЕШЭКОНОМБАНК



РИА Новости, 29.11.2016

ВЭБ ВЫЙДЕТ ИЗ ПРОЕКТА РАЗРАБОТКИ УДОКАНА ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ЭТАПА ПРЕДПРОЕКТНЫХ РАБОТ

МОСКВА, 29 ноя - РИА Новости/Прайм. Внешэкономбанк участвует в проекте освоения Удоканского медного месторождения на стадии окончания предпроектных работ и выйдет из проекта, когда данный этап будет завершен за счет средств стратегических инвесторов, сообщили РИА Новости в **пресс-службе госкорпорации**.

"ВЭБ участвует в финансировании предпроектного этапа реализации проекта "Освоение Удоканского медного месторождения". Соответствующее решение было принято набсоветом **Внешэкономбанка**", - подчеркнули в **пресс-службе**.

"ВЭБ участвует в проекте только на стадии окончания предпроектных работ и выйдет, когда этот этап будет завершен за счет средств стратегических инвесторов", - сообщили во **Внешэкономбанке**.

Как ранее во вторник сообщала газета "Ведомости" со ссылкой на данные **ВЭБа**, которые приводит Минприроды в письме в Минэкономразвития, общие инвестиции в развитие крупнейшего в России и третьего по величине в мире медного месторождения Удокан составят 238 миллиардов рублей (3,7 миллиарда долларов). Источник газеты отмечает, что это затраты лишь на первый этап развития месторождения. На эти средства принадлежащая акционерам "Металлоинвеста" Байкальская горная компания (БГК) построит дорогу до Удокана, ЛЭП и горно-обогатительный комбинат на 12 миллионов тонн руды в год.

Удоканское месторождение в Забайкальском крае - одно из крупнейших в мире по запасам меди. Промышленный комплекс, который будет построен на месторождении, рассчитан на переработку 36 миллионов тонн руды в год. Согласно кодексу JORC, минеральные ресурсы Удокана оценены в 2,3 миллиарда тонн со средним содержанием меди 1,06%, количество меди - 24,6 миллиона тонн. Оператором проекта выступает Байкальская горная компания, ранее являвшаяся структурой "Металлоинвеста", а затем выделенная в отдельную компанию под контролем USM Holding Алишера Усманова.



Дальневосточный капитал, Владивосток, 29 ноября 2016 0:00

ВНЕШЭКОНОМБАНК ПРИНИМАЕТ ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ "ПРЕМИЯ РАЗВИТИЯ - 2017"

В следующем году церемония вручения наград за реализацию национально значимых инвестиционных проектов пройдет в рамках Международного инвестиционного форума "Сочи-2017" (27-28 февраля 2017 г).

Конкурс проводится в шести номинациях: Лучший инфраструктурный проект; Лучший проект в отраслях промышленности; Лучший проект по комплексному развитию территорий; Лучший проект в сфере инноваций и высоких технологий; Лучший проект в области экологии и "зеленых" технологий; Лучший экспортный проект.

Заявки на участие в конкурсе принимаются с 28 ноября по 15 декабря 2016 года. Условия проведения, требования к проектам - участникам и исполнителям, а также конкурсная документация размещена на официальном сайте конкурса, сообщили "Дальневосточному капиталу" в пресс-службе ВЭБ.

Дополнительную информацию по вопросам организации и проведения Конкурса можно получить по телефону 8 (495) 721-18-63 или отправив вопрос через форму обратной связи.

Досье "Дальневосточного капитала": Конкурс на присуждение премии за вклад в устойчивое социально-экономическое развитие России (Премия развития) был учрежден государственной корпорацией "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" в 2012 г.

"Премия развития" - это профессиональная награда, присуждаемая юридическим и физическим лицам за заслуги в области реализации крупных национально значимых инвестиционных программ и проектов, внесших значительный вклад в социально-экономическое развитие России. Журнал "Дальневосточный капитал".

http://dvkapital.ru/regionnow/dfo_29.11.2016_9129_vneshekonombank-prinimaet-zajavki-na-uchastie-v-konkurse-investitsionnykh-proektov-premija-razvitija--2017.html



Интерфакс, 29.11.2016 8:01:05 MSK

ВЭБ ВЫКУПИЛ ПО ОФЕРТЕ 44% ВЫПУСКА ОБЛИГАЦИЙ СЕРИИ БО-02 ОБЪЕМОМ 9 МЛРД РУБ

Москва. 29 ноября. ИНТЕРФАКС-АФИ - Внешэкономбанк (МОЕХ: VEEM) (ВЭБ) выкупил по ofercie биржевые облигации серии БО-02 на сумму 3,991 млрд рублей, говорится в сообщении банка.

Номинальный объем выпуска серии БО-02 составляет 9 млрд рублей. Таким образом, банк выкупил 44% объема выпуска.

ВЭБ не проводил вторичного размещения бумаг, выкупленных в ходе oferty, пояснили агентству "Интерфакс-АФИ" в **пресс-службе** банка. Бумаги выкупались по цене 100% от номинала.

По облигациям установлена ставка купона в размере 9,75% годовых на срок до погашения.

Организаторами прохождения oferty бумаг выступили Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) и Sberbank CIB.

Банк разместил 2-й выпуск биржевых облигаций объемом 9 млрд рублей в декабре 2014 года по открытой подписке. Бумаги имеют квартальные купоны. Ставка 1-4-го купонов - 12% годовых, ставка 5-8-го купона - 11,2%. Дата погашения займа - 23 ноября 2017 года.

Год назад, в ноябре 2015 года по данному выпуску бумаг также состоялась oferta. В ходе прошлогодней oferty банк выкупил 59% выпуска, или бумаги на сумму 5,3 млрд рублей. Облигации выкупались по цене 100% от номинала.

В настоящее время в обращении находятся 9 выпусков классических облигаций **ВЭБа** на общую сумму 310 млрд рублей, 9 выпусков биржевых бондов на 104,6 млрд рублей и валютные бонды на \$1,1 млрд.

ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА



Banki.ru, 28.11.2016 13:49

ЦБ ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ИТОГИ РАЗМЕЩЕНИЯ ДОПЭМИССИИ РОСЭКСИМБАНКА НА 8,1 МЛРД РУБЛЕЙ

Департамент лицензирования деятельности и финансового оздоровления кредитных организаций Банка России 28 ноября зарегистрировал отчет об итогах дополнительного выпуска обыкновенных именных бездокументарных акций **Росэксимбанка** общим номинальным объемом 8,1 млрд рублей. Сообщение об этом опубликовано в понедельник на сайте регулятора.

Согласно материалам эмитента, 810 тыс. акций допвыпуска номинальной стоимостью 10 тыс. рублей за бумагу размещены по номиналу по закрытой подписке. Ранее их потенциальным приобретателем было названо подконтрольное **Внешэкономбанку АО «Российский экспортный центр» (РЭЦ)**.

Размещение завершилось 20 октября. По данным сайта ЦБ РФ на 21 октября 2016 года, прямая доля **РЭЦ** в **Росэксимбанке** составляет 39,0343%, а пакетом в размере 60,9656% **РЭЦ** владеет через **АО «Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций»**

(ЭКСАР). Ранее РЭЦ контролировал Росэксимбанк на 99,9999% через ЭКСАР и на 0,0001% — напрямую.

При этом на сайте ЦБ и самого Росэксимбанка по-прежнему указан размер уставного капитала банка до размещения допэмиссии — 12,651 млрд рублей.

Ранее сообщалось, что ВЭБ, который сейчас занимается оптимизацией своей структуры и активов, намерен сохранить Российский экспортный центр, в который входят ЭКСАР и Росэксимбанк.

В июне первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов сообщал, что Росэксимбанк будет докапитализирован на 30 млрд рублей за три года.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Комсомольская правда # Москва, Москва, 29 ноября 2016

СЛЕЗЕТ ЛИ НАША СТРАНА С НЕФТЯНОЙ ИГЛЫ.

Автор: Екатерина Осколкова

Завалить весь мир дешевым ширпотребом, как китайцы, нам вряд ли удастся, но нарастить присутствие товаров с маркировкой Made in Russia - вполне, считают в Российском экспортном центре (РЭЦ). Эта структура с недавних пор занимается продвижением отечественной продукции за рубежом. Тех, кто кует валюту не посредством выкачивания недр, а создавая конкурентные на мировом рынке товары и услуги, уже довольно много. Желающие тоже есть. Но что конкретно мы поставляем и можем еще поставить за рубеж?

НЕФТЬ, МЕДВЕДИ... И ТИТАН ДЛЯ "БОИНГОВ"

Иностранцы до сих пор воспринимают Россию стереотипно. Тому доказательство - недавний опрос РЭЦ, проведенный в разных странах. У респондентов спрашивали, с какими товарами ассоциируется наша страна. Ответы были стандартными: водка, матрешка, каша. О том, что на создание "Боингов" идет российский титан, каждый второй смартфон в мире содержит искусственные сапфиры нашего производства, в итальянских спагетти есть русская пшеница, а Kaspersky Lab и ABBYY - отечественные бренды, не знал никто. Как и о том, что Россия - это не только нефть, газ, армия, медведи и морозы, но еще и индустриальная держава.

Среди основных статей несырьевого экспорта - двигатели, авиатехника, грузовики, шины... (См. графику.) - Сейчас для экспорта есть все предпосылки, - считает глава РЭЦ Петр Фрадков. - Но российские компании среднего диапазона, к сожалению, плохо представлены на международных рынках. По сравнению с экспортно-ориентированными развитыми странами у нас средних компаний, выходящих на внешний рынок, в 20 раз меньше. С другой стороны, мы видим тенденцию к росту спроса на эту деятельность. Про Россию знают мало. А если будут узнавать и мы при этом представим качественную продукцию, потенциал будет огромный. Я думаю, 2016 год станет той отправной точкой, с которой начнется рост экспорта, и мы станем в итоге экспортно-ориентированной страной и экономикой.

ЗАРАБОТАТЬ НА СЛАДЕНЬКОМ

Россия действительно оказалась в уникальной ситуации, при которой экспорт может стать одним из главных драйверов экономики, считают эксперты.

- Из-за падения рубля вырос экспорт продуктов. По некоторым позициям - в разы, - говорит Константин Евстюхин, управляющий директор РЭЦ по нефинансовой поддержке. - Например, очень востребованы наши кондитерские изделия, мороженое, молочные продукты. Это сегменты, где товар купили и тут же использовали. И эффект почти моментальный: покупатели быстро понимают, что товар дешевый, качественный, и начинают массово его покупать.

С промышленными товарами чуть сложнее. Скажем, стоимость нашей машинотехнической продукции для закордонного покупателя



"припала", став привлекательной, но вот цена комплектующих, если производитель покупает их за рубежом, нивелирует экспортеру этот плюс.

- На мой взгляд, для предпринимателей средней руки есть несколько составляющих успешного экспорта: стоимость, качество, узнаваемость бренда за рубежом и меры государства по поддержке несырьевого экспорта, - говорит Евстюхин.

Первый вице-премьер Игорь Шувалов недавно заявил, что поддержка экспорта - национальный приоритет. Но одних слов мало. Чтобы заполнить внешние рынки, сначала нужно решить сразу несколько проблем.

ТРИ ПРОБЛЕМЫ ЭКСПОРТЕРА

Пока отечественным коробейникам, желающим поставлять товар за кордон, приходится торить тропу по рытвинам и буеракам. Бюрократическим и не только.

№ 1. Доставка

Одно из главных препятствий - путь от производителя к конечному покупателю. На этом спотыкаются многие бизнесмены.

- Мы поставляем напитки более чем в 25 стран мира, - рассказывает Юрий Горяков, директор УК "Аквалайф" . - От государства нам нужна помощь в логистике. Например, по регламентам РЖД я могу возить продукты питания и напитки всего три месяца в году. Но даже когда это можно, возникают проблемы. Например, две недели назад клиент из Китая готов был у меня оперативно купить вагон товара, но довести его по железке я не могу, так как надо подписывать с РЖД особые условия, а одно только "рассмотрение вопроса" занимает минимум 20 дней.

Не могу я отгрузить товар и машинами - нашим водителям доступ в Китай закрыт, а значит, каждый раз на кордоне мне нужно фуры перегружать. Я не могу отправить товар и контейнером, так как наши владельцы контейнеров не отдают их на территорию Китая. Единственный вариант - морем из Санкт-Петербурга, но это долго - 45 дней.

К слову, на днях с Поднебесной было подписано соглашение, по которому поезда, доставлявшие нам китайские товары и обратно возвращавшиеся порожняком, теперь будут загружаться продукцией российских производителей, делая экспорт более эффективным, дешевым и быстрым.

Понятно, что набить своим товаром целый состав под силу не всякому, поэтому в России планируют создать сеть транспортно-логистических центров, где будут собираться товары разных производителей.

№ 2. Сертификация

Еще важный фактор - документация. Пословица про бумажки подходит не только для отечественных бюрократов.

- Мы работаем с 55 странами, - говорит Игорь Клишкин, коммерческий директор компании SPLAT. - 5 - 7 миллионов семей за пределами России видят по утрам в ванной нашу зубную пасту. Мы собираемся дальше наращивать экспорт. И все же мы в начале пути, преодолеваем его методом проб и ошибок.

По словам Клишкина, многим предпринимателям, даже опытным, нужна помощь от государства. Например, с точки зрения сертификации продукции. Ведь в каждой стране свои условия.

- Были случаи, когда нам для выхода на тот или иной рынок приходилось менять упаковку по 2 - 3 раза, чтобы соответствовать всем требованиям страны и начать наконец продажи. Наверняка и у других есть похожие сложности, - говорит Клишкин.

Как рассказал глава Минпромторга Денис Мантуров, облегчить участь экспортеров планируется со следующего года - правительство уже приняло решение выделять субсидии для компенсации их затрат на сертификацию. По словам **Петра Фрадкова**, деньгами дело не ограничится - будет и консультационная помощь от **РЭЦ**.

Как поясняют чиновники, они планируют собрать всю базу данных для разных стран и делиться ею с теми предпринимателями, которые захотят выйти на внешние рынки.

- России всего лишь и надо вступить в две международные организации: Всемирную ассоциацию аккредитации органов по оценке соответствия (IAF - International Accreditation Forum) и Международное сотрудничество по аккредитации лабораторий (ILAC - International Laboratory Accreditation Cooperation), - говорит президент Торгово-промышленной палаты Сергей Катырин. - Тогда мы сможем сертифицировать экспортные товары здесь, эти документы будут признаваться за рубежом, и вся процедура станет на порядок дешевле.

№ 3. Возврат налогов

Одна из главных проблем с экспортом - это проблема быстрого возврата НДС (налог на добавленную стоимость). По закону вернуть его можно, но на практике не всегда целесообразно.

- Скажем, наш интернет-магазин продает книжку кому-нибудь в русской диаспоре в Германии. Книжка стоит 600 рублей. НДС с нее - примерно 100 рублей, а пакет документов, подтверждающий факт экспорта (без него не может быть возврата денег), обходится в 1200! - приводит пример президент Ассоциации компаний интернет-торговли Алексей Федоров.

Естественно, это демотивирует компанию работать на экспорт. Как предлагает эксперт, нужен единый документ, который будет автоматом уходить с таможни сразу в налоговую инспекцию, а та уже будет сразу оформлять возврат продавцу.

По словам Шувалова, эту технологию уже прорабатывают в Минфине и вскоре она заработает.

Коммерсантъ

Коммерсантъ # Екатеринбург (Урал), Екатеринбург, 29 ноября 2016

ЭКСПОРТ ВЫВЕЗ ИЗ СТАГНАЦИИ

Автор: Мария Полоус

Как свердловские машиностроители осваивают новые рынки сбыта

Уральские промышленники в 2016 году постепенно наращивают экспортные поставки, которые во многом улучшают экономику предприятий. На конец сентября объемы отгрузок превысили \$1 млрд. Одним из драйверов стал перезапуск отношений со странами Латинской Америки, Африки и Азии.

Заграничный рост

Машиностроение Свердловской области показывает восстановление объемов продаж на экспортном рынке. Пока что неизвестно, каковы будут результаты 2016 года, но показатели отрасли за три квартала текущего года уже превысили на 23% показатели за весь 2015 год, на 96% - за январь - сентябрь 2015 года. По данным Уральской таможенной службы, производители оборудования, машин и транспорта продали за рубеж свою продукцию на \$1,18 млрд за девять месяцев 2016 года. В 2015 году, который оказался провальным для отрасли, за рубеж было продано продукции на \$960 млн, а в 2014 году - \$1,107 млрд. Работа с зарубежными рынками позитивно сказалась на суммарных показателях отрасли: по данным Свердловскстата, объем производства промышленников за три квартала 2016 года вырос на 15% против аналогичного периода прошлого года - с 84,5 млрд руб. до 97,8 млрд руб. Заводы смогли нарастить отгрузки за счет нескольких факторов. Среди них - выход с контрактами в новые страны и продажа принципиально новой продукции традиционным странам-партнерам.

Уральские машины покоряют Кубу и Азербайджан

Корпорация "Уралвагонзавод" (УВЗ) в 2015 году вышла на рынок Азербайджана, заключив контракт на поставку грузовых вагонов для железнодорожных линий республики. В 2015 году УВЗ отгрузил 2,3 тыс. единиц техники, а до конца 2016 года будет продано 14 тыс. В Индии УВЗ работает по военному контракту. "В настоящее время на территории страны идет программа по лицензионному производству танков Т-90 Bhishma. Кроме того, реализуются различные проекты военно-технического сотрудничества по послепродажному обслуживанию бронетанковой техники, включая поставку запасных частей и двигателей", - пояснили в пресс-службе УВЗ. За три квартала УВЗ увеличил экспортные доходы в 3,4 раза - с 13,72 млрд руб. до 47,26 млрд руб. После убыточного 2015 года зарубежные заказы стали фактором финансового восстановления: доля экспортных доходов в общей выручке продаж составила 76,9%. Ранее сообщалось о том, что УВЗ ведет переговоры по сотрудничеству с Египтом и Кубой.

ООО "Завод "Звезда"" (бывший Карпинский машзавод), продающее оборудование для буровзрывных работ, также наращивает экспортные поставки. До конца 2016 года компания поставит оборудование на 22,5 млн руб., в первом полугодии 2017 года - на 60 млн руб., ключевые потребители - страны СНГ. "Ведутся переговоры в этом году и будут продолжены в следующем по вопросам поставок в Македонию, Катар, Ирак и Иран", - пояснили в компании.

В 2016 году ПАО "Уралмашзавод" возобновил сотрудничество в Казахстане, поставив в адрес горнодобывающей компанией ТОО "Nova Цинк" экскаватор. "Последний раз экскаватор производства Уралмашзавода казахстанские предприятия получили в 2011 году. Руководством завода поставлена задача обеспечения стабильной поставки горного оборудования в данный регион, сегодня завод ведет переговоры с рядом других предприятий Казахстана", - пояснили в компании. Хотя контракт небольшой, он открыл Уралмашзаводу возможность начать диалог о сотрудничестве с другими горнодобывающими предприятиями республики. За 2000-2011 годы в Казахстан были поставлены 15 конусных дробилок различных типоразмеров, семь экскаваторов,

мельницы и драглайн. Среди стран СНГ партнерами предприятия сейчас являются Узбекистан, куда проданы пять машин за 300-350 млн руб., планируется поставить еще два комплекта по контракту в 150 млн руб. в 2017 году. Компания также намерена возобновить сотрудничество с Монголией, среди потенциальных клиентов - российско-монгольское горнодобывающее предприятие "Эрдэнэт".

В следующем году Уралмашзавод рассчитывает подписать первый контракт с Ираном. "На этой территории нам составляют серьезную конкуренцию производители экскаваторов из США и Японии, так что пока мы рассчитываем только на продажу одного-двух 12- или 18-кубовых экскаваторов стоимостью от 350 до 500 млн руб., чтобы зайти на этот рынок. Помимо Ирана нас интересуют контракты на карьерные экскаваторы в Кубе и Индонезии", - пояснил директор дивизиона "Горное оборудование" ПАО "Уралмашзавод" Михаил Гуницев.

Группа "Синара" (штаб-квартира расположена в Екатеринбурге) с 2015 года ведет переговоры о поставке электропоездов и магистральных электровозов "Уральских локомотивов" для Азербайджанской железной дороги. С 2017 года начнется реализация контракта стоимостью 168 млн евро, заключенного с Союзом железных дорог Кубы. До 2022 года на Кубу будут поставлены 60 маневровых тепловозов и 15 локомотивов производства Людиновского тепловозостроительного завода (Калужская область).

Согласно отчетам, в 2015 году объемы экспорта АО "Уралхиммаш" составили порядка 240 млн руб., в 2016 году прогнозируется 427 млн руб. В течение прошлого года компания изготавливала продукцию для Узбекистана (теплообменное оборудование), Казахстана (фильтровальное оборудование) и Беларуси (запчасти). В 2016 году карта поставок изменилась: был исключен Казахстан из-за конкуренции со стороны китайских производителей, зато появилась Индия и Грузия. "В июле этого года был подписан меморандум о намерениях с индийской компанией SRB International Pvt. Ltd., NewDelhi. Она выступает как посредник при проведении переговоров с индийскими контрагентами", - отмечают в пресс-службе завода. Предприятие отгрузит в 2017 году восемь емкостей системы аварийного охлаждения реактора для двух энергоблоков АЭС "Куданкулам" в Индии, в 2018 году - емкости дополнительной системы пассивного залива активной зоны. С предприятием в Грузии заключен контракт об изготовлении реактора каталитической очистки. "Продолжаются переговоры с представителями промышленного сектора Кубы, Уралхиммаш намерен участвовать в проекте по реконструкции парка хранения сжиженных углеводородных газов и нефтепродуктов. Также идет переговорная работа с руководством Туркмении и представителями предприятий этой страны", - добавили в компании.

Центральное окно

В свердловском министерстве международных и внешнеэкономических связей рассчитывают, что региону удастся заключить еще больше контрактов с зарубежными потребителями за счет работы АО "Российский экспортный центр" (РЭЦ). Структура была создана в Москве в марте 2015 года на базе Внешэкономбанка. Центр создан как организация для работы в формате "единое окно" с экспортерами в области финансовых и нефинансовых мер поддержки, предлагает предприятиям страхование, кредитно-гарантийные услуги. РЭЦ берет на себя функции по поиску новых партнеров и новых рынков. "РЭЦ предоставляет производителям обратную связь в плане требований и условий успешного продвижения на новых рынках, что помогает продукции наших заводов соответствовать стандартам техники мировых производителей", - пояснили в пресс-службе общества.

С апреля 2016 года Свердловская область привлекает РЭЦ для работы с уральскими промышленниками, специалисты центра проводят программы обучения для уральских промышленников - курсы о ведении деловой коммуникации с иностранными партнерами, логистике, нюансах таможенного оформления и законах, касающихся экспортеров. Уже сейчас обучение прошли около 60 представителей разных компаний. Кроме того, в Екатеринбурге завершаются работы по организации представительства РЭЦ, в ближайшие месяцы оно начнет свою работу. "Задача структуры будет заключаться в консолидации существующих механизмов и инструментов поддержки экспорта. Оно будет работать непосредственно с торговыми представительствами России в иностранных государствах, осуществлять первичный отбор экспортных проектов предприятий для их анализа и дальнейшей передачи в Российский экспортный центр в Москве", - пояснили в министерстве.

Пока представительство не открыто, московский офис РЭЦ работает с двумя машиностроительными заводами Свердловской области. Например, РЭЦ сейчас формирует планы по оказанию нефинансовой поддержки АО "Уралтрансмаш" (Екатеринбург, входит в корпорацию "Уралвагонзавод"). Уральское предприятие претендует на поставки трамвайных

вагонов в Казахстан, Марокко и Египет. Если завод получит контракты, это существенно стабилизирует финансовое состояние предприятия: согласно отчетам Уралтрансмаша, экспортные поставки сократились в 5,3 раза - с 1,94 млрд руб. в 2014 году до 368,29 млн руб. в 2015 году. Также **РЭЦ** намерен оказывать помощь Уралмашзаводу по поставкам в Иран и Египет карьерных экскаваторов, дробильно-размольного оборудования, агломерационного и обжигового оборудования. "Все рассматриваемые рынки являются перспективными, несмотря на высокую конкуренцию со стороны китайских производителей", - пояснили в пресс-службе центра.

В областном министерстве внешнеэкономических связей пока делают консервативные прогнозы на 2017 год. В кабмине ожидают, что объем отгрузки машин, транспорта и оборудования составит \$1,07 млрд. В период до 2020 года приоритетным направлением будут оставаться страны Евразийского экономического союза, СНГ и Шанхайской организации сотрудничества. "Принято решение по активизации межрегиональной кооперации со странами Ближнего Востока, Южной и Восточной Азии, в особенности с КНР и Южной Кореей", - подчеркнул и.о. министра Андрей Соболев.

Мария Полоус



Rambler News Service, 29.11.2016 09:59

УБЫТОК БАНКА «ГЛОБЭКС» ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СОКРАТИЛСЯ НА 25% — ДО 10,12 МЛРД РУБ.

Банк «Глобэкс» (входит в группу Внешэкономбанка) завершил январь — сентябрь 2016 года с чистым убытком в 10,12 млрд руб., что на 25% меньше убытка за аналогичный период 2015 года, следует из отчета по МСФО.

В III квартале убыток банка упал в три раза — до 2,09 млрд руб.

Объем активов банка составил 193,7 млрд руб., что на 28% ниже показателя на 31 декабря 2015 года.

Глава Внешэкономбанка Сергей Горьков 8 ноября 2016 года сообщил о пяти инвесторах, претендующих на покупку банка «Глобэкс» и **Связь-банка** у госкорпорации. **Горьков** отметил, что структура сделки будет зависеть от конечного покупателя, который будет определен до конца года. «До конца года мы должны определить финально, с кем мы будем структурировать сделку, потому что на структурирование сделки точно потребуется дополнительное время в следующем году», — указал **глава ВЭБа**.

ПолитРАДА (politrada.com), Киев, 29 ноября 2016 2:05

ПРОМИНВЕСТБАНК ВОЗГЛАВИЛ АНТИРЕЙТИНГ БАНКОВ ПО ОТТОКУ ДЕПОЗИТОВ

Кроме того, в **Проминвестбанке** наиболее существенно среди всех банков сократился объем гривневых средств юрлиц (на 59,2%).

В январе - сентябре **Проминвестбанк** стал лидером по оттоку вкладов физлиц. Об этом сообщает Finbalance. Речь идет как о валютных (уменьшение на 36,4%), так и гривневых депозитах (уменьшение на 32,2%).

Кроме того, в **Проминвестбанке** наиболее существенно среди всех банков сократился объем гривневых средств юрлиц (на 59,2%).

По оттоку валютных вкладов юрлиц банк занял третье место(-51,2%) после Приватбанка и Укрсоцбанка.

Издание отмечает, что с учетом проблем **Проминвестбанка** как финучреждения с российским капиталом, а также сопутствующих рисков, отток вкладов из данного банка является позитивным для государства, поскольку уменьшает вероятные расходы Фонда гарантирования вкладов на возможную выплату компенсаций.

В то же время, по информации издания, негативным фактором для государства является значительный объем финансовой поддержки **Проминвестбанка** со стороны НБУ.

Долг данного банка перед регулятором за 9 месяцев нынешнего года увеличился на 1,4 млрд грн - до 1,61 млрд грн.

В октябре **Проминвестбанк** сообщал о погашении краткосрочных кредитов рефинансирования НБУ на общую сумму 1,6 млрд грн. Однако вместо этих кредитов от регулятора были получены новые.

В начале ноября российский **Внешэкономбанк**, контролирующий **Проминвестбанк**, заявил о намерении продать данное украинское финучреждение до конца нынешнего года. **Внешэкономбанк** владеет 99,72% акций **Проминвестбанка**.

По данным СМИ, одним из претендентов на покупку **Проминвестбанка** является венгерская OTP Group, контролирующая в Украине ОТП Банк.

<http://politrada.com/news/prominvestbank-vozglavil-antireyting-bankov-po-ottoku-depozitov/>

Delo.ua, Киев, 28 ноября 2016 14:33

ИЗ ПРОМИНВЕСТБАНКА УШЕЛ ПЕРВЫЙ ЗАМПРЕДПРАВЛЕНИЯ

Автор: Интерфакс-украина

Наблюдательный совет **Проминвестбанка** решением от 25 ноября уволил **первого заместителя главы правления Вячеслава Юткина** по его заявлению, сообщается в системе раскрытия информации НКЦБФР.

Юткин находился в вышеуказанной должности с марта 2009 года.

На его место пока никто не назначен.

Проминвестбанк основан в 1992 году. Его крупнейшим акционером на 30 июня 2016 года являлся **Внешэкономбанк** (РФ, 99,7%).

Согласно данным Нацбанка Украины, на 1 октября 2016 года по размеру чистых активов (35,218 млрд грн) **ПИБ** занимал 11-е место среди 100 действовавших в стране банков.

<http://delo.ua/finance/iz-prominvestbanka-ushel-pervyj-zapredpravlenija-325586/>

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ



IA Rambler News Service (rns.online), Москва, 28 ноября 2016 12:17

МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ СООБЩИЛО О НУЛЕВОМ РОСТЕ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В ОКТЯБРЕ

В октябре экономика России с учетом сезонного фактора не выросла и не снижалась, подсчитали в Минэкономразвития.

"В октябре сезонно сглаженный индекс ВВП, по оценке Минэкономразвития России, показал нулевую динамику", - говорится в мониторинге "О текущей ситуации в экономике Российской Федерации в январе-октябре 2016 года".

Позитивную динамику с сезонной корректировкой показали обрабатывающие производства и строительство, констатирует ведомство.

За 10 месяцев 2016 года Минэкономразвития оценило снижение ВВП в 0,7% год к году, в том числе за октябрь - на 0,5% год к году", - сообщило министерство.

Российская экономика в октябре 2016 года перешла от снижения к росту, сообщил 24 ноября **Внешэкономбанк**. "По отношению к предыдущему месяцу индекс ВВП со снятой сезонностью вырос на 0,1% против снижения на 0,2% в сентябре 2016 года", - сообщила госкорпорация. К соответствующему периоду 2015 года снижение ВВП усилилось с 0,5% в сентябре до 0,7% в октябре текущего года. В целом, за период январь-октябрь ВВП сократился на 0,7%. "В этих условиях можно ожидать, что годовой спад ВВП ограничится 0,6%", - констатируют в **ВЭБе**.

<https://rns.online/economy/Minekonomrazvitiya-soobschilo-o-nulevom-roste-ekonomiki-Rossii-v-oktyabre-2016-11-28/>



ТАСС, Москва, 28 ноября 2016 19:24

КЛЕПАЧ ПРОГНОЗИРУЕТ УКРЕПЛЕНИЕ РУБЛЯ

Зампред правления ВЭБа также ожидает скачков курса доллара

МОСКВА, 28 ноября. /ТАСС/. Курс рубля в декабре может кратковременно снижаться, но в 2017 году ожидается его укрепление, прогнозируется повышение волатильности доллара. Об этом заявил ТАСС зампред правления ВЭБа Андрей Клепач.

"В декабре рубль снижается, это краткосрочные (снижения курса). Я думаю, что рубль будет укрепляться в (будущем году). Много будет зависеть от того, что будет происходить с долларом, насколько доллар укрепится. Это, естественно, будет сдерживать укрепление рубля. А так рубль, я думаю, что будет укрепляться", - сказал Клепач.

Зампред правления ВЭБа также ожидает скачков курса доллара.

"Я думаю, что доллар тоже может скакать, волатильность его повысится", - заявил Клепач.

<http://tass.ru/ekonomika/3820479>

ВЕДОМОСТИ

Ведомости, Москва, 29 ноября 2016

БЮДЖЕТ ПРОТИВ РОСТА

Автор: Александра Прокопенко / Ведомости

Но власти могут смягчить экономическую политику из-за президентских выборов

Рост российской экономики помимо структурных проблем будет ограничен в 2017 г. бюджетной политикой, говорится в обзоре глобальной экономики ОЭСР, но она может быть смягчена из-за предстоящих в 2018 г. президентских выборов. ОЭСР незначительно улучшила прогноз динамики российской экономики по сравнению с июньскими оценками: в этом году спад составит 0,8%, в 2017 г. экономика вырастет на 0,8% и ускорится до 1% в 2018 г.

Тем не менее фундаментальные факторы для роста все еще хрупкие, пишут эксперты ОЭСР: динамика реальных зарплат стала положительной, но в целом реальные доходы продолжают сокращаться в том числе из-за неполной индексации пенсий и отказа от индексаций для бюджетников, госслужащих и работающих пенсионеров. Оценки ОЭСР немногим лучше прогноза Минэкономразвития - рост на 0,6% в 2017 г. Бюджетная консолидация 2017-2020 гг., подразумевающая замораживание номинальных расходов и сокращение дефицита на 1 п. п. в год, может сдерживать темпы восстановления, предупреждают эксперты.

ОЭСР советует урезать большую часть субсидий государственным предприятиям в пользу расходов на образование и здравоохранение.

Как растет мир

Согласно прогнозу ОЭСР, рост мирового ВВП в 2016 г. снизится с 3 до 2,9%, в 2017 г. по-прежнему ожидается рост 3,3%. Организация отмечает слабость инвестиций и внешней торговли, но рассчитывает на умеренный рост благодаря более активному использованию мер налогово-бюджетной политики.

Жесткая фискальная политика - главная причина ухудшения прогноза экономического роста в 2017 г., говорится в обзоре Morgan Stanley: инвестбанк понизил оценку на 0,2 п. п. до 1,2% ВВП в 2017 г. "Но в 2018 г. мы можем увидеть рост расходов, связанный с президентскими выборами в марте", - уверены аналитики. Почти 1,2 трлн руб. дополнительных доходов правительство может получить за счет более дорогой нефти: прогноз Morgan Stanley - \$50/барр. (в бюджет заложена консервативная оценка в \$40/барр.). Правительство может инициировать реформы, а может сохранить статус-кво, считают в инвестбанке. Все понимают, что нужны структурные реформы, но никто не знает какие именно, соглашается федеральный чиновник. В отсутствие устойчивого экономического роста любой прогресс в бюджетной и монетарной политике будет девальвирован перераспределительной политикой, констатирует другой чиновник.

Когда экономисты путают одну модель с единственной моделью - это может привести к ошибке действия, писал американский экономист Дэни Родрик: "Зацикленность на определенном видении мира заставляет рекомендовать такую государственную политику, провал которой можно предсказать задолго до ее начала".

В 2017 г. снизить бюджетные расходы практически не удастся, а доходы на 2018-2019 гг., скорее всего, завышены и останутся на бумаге, констатируют экономисты Центра развития ВШЭ. Премьер-министр Дмитрий Медведев недавно указал на то, что дополнительные доходы бюджета в 2017 г. могут пойти на финансирование дополнительных расходов, отражая важность предвыборного цикла для бюджетной политики, констатирует Наталия Орлова из Альфа-банка. Это может означать возможность возврата к потребительской модели роста в России, продолжает она, но также указывает на рост инфляционных рисков, а они будут способствовать более продолжительной жесткой политике ЦБ.

БИЗНЕС

ВЕДОМОСТИ

Ведомости, Москва, 29 ноября 2016

УДОКАН ПОДРОЖАЛ ПОЧТИ ВДВОЕ

Автор: Виталий Петлевой

Общие инвестиции в развитие крупнейшего в России и третьего по величине в мире медного месторождения Удокан (запасы - 1,4 млрд т медной руды) составят 238 млрд руб. (\$3,7 млрд). Это следует из данных **ВЭБа**, которые приводит Минприроды в письме в Минэкономразвития ("Ведомости" ознакомились с документом). На эти средства принадлежащая акционерам "Металлоинвеста" Байкальская горная компания (БГК) построит дорогу до Удокана, ЛЭП и горно-обогатительный комбинат на 12 млн т руды в год. Какую трассу планируется строить - автомобильную или железнодорожную, - в письме не говорится. Два человека, близких к БГК и одному из контрагентов компании, подтвердили "Ведомостям" оценку затрат. Один из них указывает, что это затраты лишь на первый этап развития месторождения.

Ранее "Интерфакс" со ссылкой на письмо крупнейшего совладельца "Металлоинвеста" Алишера Усманова президенту России Владимиру Путину от июня 2015 г. передавал, что инвестиции в строительство инфраструктуры и первой очереди Удокана составят \$2,1 млрд. Весь проект оценивался в \$5 млрд, следует из прошлогодней презентации БГК. Таким образом, инвестиции на развитие первого этапа выросли на 76%. Оценку проекта готовила международная инжиниринговая компания Fluor при участии SRK Consulting и Knight Piesold, говорится на сайте БГК.

В поисках партнера

Опцион на покупку 25% БГК есть у "Ростеха". Когда состоится сделка, представитель госкорпорации не говорит. Акционеры БГК также ищут стратегического инвестора. В 2014-2015 гг. "Металлоинвест" вел переговоры с китайским фондом Нори, но тот выбрал проект "Норникеля" по строительству Быстринского ГОКа, где уже была построена инфраструктура.

Представитель инжиниринговой компании на вопросы "Ведомостей" не ответил, а представитель БГК отмечает, что "238 млрд руб. включают в себя как капитальные затраты - \$2,1 млрд (136 млрд руб. по текущему курсу), так и дополнительно понесенные (какие, не уточняет. - "Ведомости"), а также прогнозный курс инфляции и валютный курс, установленные **ВЭБом** для внутреннего использования". Как изменилась сейчас оценка затрат на весь проект, представитель БГК не говорит.

Детали развития Удокана приводит Минприроды: БГК не позднее февраля 2019 г. должна представить технический проект Удокана, еще через четыре года должна заработать первая очередь месторождения (12 млн т руды в год), а полная мощность должна составить 36 млн т руды в год. Рядом с месторождением должна быть построена инфраструктура, а также металлургические и электролизные производства для выпуска не менее чем 474 000 т катодной меди в год и 62 700 т медной катанки (это входит во второй этап развития Удокана). Сколько

денег нужно на реализацию второй части проекта, а также в какие сроки, Минприроды не сообщает.

Представитель Минприроды отказался от комментариев, а представитель Минэкономразвития заявил, что ведомство не располагает информацией об увеличении стоимости проекта по сравнению с первоначально запланированной.

Из 238 млрд руб. примерно 35-40 млрд руб. придется потратить на технику и разработку карьера, около 130 млрд руб. - на строительство обогатительного комбината, 10-15 млрд руб. - на строительство ЛЭП до ближайшей подстанции в поселке Чара, рассуждает директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов. Автодорога до месторождения может обойтись еще в 5 млрд руб. и 30-40 млрд руб. нужно будет потратить на поселок горняков. С учетом затрат на непредвиденные расходы цифры примерно сходятся, говорит он.

При реализации первого этапа БГК будет получать медный концентрат с содержанием меди 45%, при этом себестоимость меди будет около \$2500 за 1 т, говорит директор по металлургии и горной добыче Prosperity Capital Management Николай Сосновский. При текущей цене меди - \$5800 за 1 т - плата за переработку концентрата и аффинаж металлов (ТС\RC) может быть \$400 за 1 т, еще \$200-300 с 1 т компании придется заплатить за доставку концентрата, в таком случае чистая выручка составит около \$4900 на 1 т, а прибыль - около \$2400. Это дает хорошую операционную маржу - 40-50%. Однако окупаемость проекта будет очень сильно зависеть от финальных капитальных затрат, которые могут вырасти еще не раз и не два.

Но вопрос энергетического обеспечения стоит остро: для работы Удокана нужна мощность 450 МВт, подстанция в Чаре после модернизации может обеспечить лишь 176 МВт, говорит Худалов. Часть энергетической инфраструктуры при модернизации БАМа и Транссиба может построить ФСК, изначально планировалось, что компания может построить пять объектов общей стоимостью 57 млрд руб., писал "Интерфакс". В проект инвестпрограммы включены затраты на строительство электросетевой инфраструктуры для обеспечения электроснабжения Удоканского ГОКа, сообщил представитель ФСК.



РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), Москва, 28 ноября 2016 22:09

ВЛАСТИ ЧУВАШИИ ОЖИДАЮТ РАЗВИТИЯ КОНЦЕРНА "ТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ" С НОВЫМИ СОБСТВЕННИКАМИ

НИЖНИЙ НОВГОРОД, 28 ноя - РИА Новости. Правительство Чувашии ожидает, что с приходом новых собственников у предприятий концерна "Тракторные заводы" (КТЗ) в республике появятся перспективы развития, сообщила пресс-служба администрации главы региона.

"Имея информацию от определенных источников, полагаю, у части предприятий концерна могут появиться новые собственники. Сотрудники, находящиеся в вынужденных отпусках, смогут выйти на работу. Перспективы развития предприятия есть", - приводит пресс-служба слова главы республики Михаила Игнатъева, который выступил сегодня перед членами правительства региона.

В настоящее время на территории Чувашии расположено около 10 предприятий концерна, в том числе "Промтрактор", "Промтрактор-Вагон", "Промтрактор-Промлит", "Чебоксарский агрегатный завод" (ЧАЗ).

По данным республиканского министерства труда и соцзащиты, в середине ноября на предприятиях концерна в Чувашии режим неполной занятости введен почти для 4 тысяч сотрудников, в том числе на ЧАЗ в таком режиме находились 1,998 тысячи человек, на "Промтрактор-Вагоне" - 85 человек, "Промтрактор-Промлите" - 207 сотрудников, "Промтракторе" - 1,502 тысячи человек. В отпусках без сохранения зарплаты на чувашских предприятиях КТЗ находились 177 человек.

Игнатъев сказал, что сложившаяся ситуация с предприятиями концерна "Тракторные заводы" находится под вниманием властей республики и федерального центра. В частности, 15 декабря состоится заседание наблюдательного совета **Внешэкономбанка**, где будут приняты решения по реанимации активов концерна.

Концерн "Тракторные заводы", принадлежащий предпринимателям Михаилу Болотину и Альберту Бакову, попал в сложное финансовое положение - его долги, по данным СМИ,

превышают 76 миллиардов рублей, из которых более 45 миллиардов - долг перед **ВЭБом**. Концерн "Тракторные заводы" объединяет более 20 предприятий, производит промышленную лесозаготовительную, сельскохозяйственную, железнодорожную и военную технику.



Интерфакс, Москва, 28 ноября 2016 16:52

"АВТОВАЗ" ЗАЛОЖИЛ В РОСБАНКЕ МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

28 ноября. Interfax-Russia.ru - ПАО "АвтоВАЗ" (МОЕХ: AVAZ) заложило в Росбанке (МОЕХ: ROSB) автомобили и оборудование на 3,725 млрд рублей, говорится в данных Единого федерального реестра сведений о фактах деятельности юридических лиц (Федресурс).

В октябре сообщалось, что "АвтоВАЗ" заложил находящуюся на стоянке автомобилей готовую продукцию, а также оборудование в **Глобэксбанке**, сумму залога автопроизводитель не называл. В сентябре "АвтоВАЗ" заложил во **Внешэкономбанке** (МОЕХ: VEBM) оборудование, машины, инструменты и комплектующие на сумму более 6,167 млрд рублей, в июле - оборудование на 2,655 млрд рублей в Юникредит банке (МОЕХ: UNCD). Ранее "АвтоВАЗ" уже закладывал в Росбанке автомобили на 1,33 млрд рублей и оборудование, машины, инструменты и комплектующие на общую сумму 2,4 млрд рублей. Компания также закладывала в Сбербанке (МОЕХ: SBER) оборудование, сумма не называлась.

<http://www.interfax-russia.ru/Povoljje/main.asp?id=786990>



РИА ФедералПресс, Москва, 28 ноября 2016 14:20

МИНТРАНС ОТЛОЖИЛ ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЧУСОВСКОГО МОСТА

Ранее планировалось, что договор подпишут до 21 ноября

ПЕРМЬ, 28 ноября, РИА ФедералПресс. Минтранс Пермского края продлил срок подписания концессионного соглашения по строительству Чусовского моста.

Соглашение заключат до 6 февраля 2017 года. Ранее планировалось, что договор подпишут до 21 ноября.

"ФедералПресс" напоминает, что Пермский край может рассчитывать на федеральное финансирование по строительству II очереди Чусовского моста и обхода Чусового.

В связи со строительством межрегионального транспортного коридора Томск - Сургут - Ханты-Мансийск - Ивдель с выходом в Пермский край по городам Чусовой, Пермь и далее в центральные регионы Европейской части России резко возросла интенсивность движения грузового транспорта по дорогам Прикамья.

Так, за 2012-2013 годы количество грузового транспорта, проходящего через город Чусовой, увеличилось в 4 раза (до 2 тыс. большегрузных автомобилей в сутки), при этом прогнозируется дальнейший рост. Критическая ситуация складывается и на мостовом переходе через реку Чусовая - в месте примыкания к обходу города Перми.

Для организации движения транзитного транспорта за пределами города планируется по-строить обход города Чусовой протяженностью 6,8 км и стоимостью 2,1 млрд рублей. Чтобы увеличить пропускную способность моста через реку Чусовая, расширить его на две полосы, включая подъезды. Стоимость проекта - 11,77 млрд рублей. В бюджете регионального до-рожного фонда на 2014-2016 годы на этот объект заложено 3,2 млрд рублей.

Кроме этого, по заданию Пермского края **госкорпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)"** разрабатывает инвестпроект по привлечению на строительство моста через Чусовую частных инвестиций в размере 5,9 млрд рублей.

<http://fedpress.ru/news/59/realty/1706542>



Интерфакс, 29.11.2016 8:01:11 MSK

СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА БЕЛАЭС МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 50,6 МЛРД РУБЛЕЙ - СЧЕТНАЯ ПАЛАТА

Москва. 29 ноября. ИНТЕРФАКС - Стоимость строительства **Белорусской АЭС (БелАЭС)** может вырасти на 50,6 млрд рублей в ценах I квартала 2016 года (или на 8,92 млрд рублей в базисном уровне цен).

Соответствующий сводный сметный расчет на сумму корректировки внесен на рассмотрение в ФАУ "Главгосэкспертиза России", говорится в отчете Счетной палаты РФ по итогам совместной с Комитетом госконтроля Белоруссии проверки исполнения обязательств по соглашению между странами о сотрудничестве в строительстве АЭС, подписанному 15 марта 2011 года.

В отчете поясняется, что для определения возможной базовой стоимости строительства БелАЭС в июне 2011 года российской стороной была выполнена бюджетная оценка проекта, произведенная на основе версии сводного сметного расчета строительства Балтийской АЭС. На основании этих оценок стороны и вели переговоры по порядку ценообразования, условиям генконтракта, формированию требований к составу строящейся АЭС, порядку платежей и составу обосновывающих документов.

Базовая цена строительства в объеме предварительного сводного сметного расчета Балтийской АЭС в базисном уровне цен (на 1 января 2000 года) составляла 50 млрд российских рублей (без учета цены поставки ядерного топлива).

В процессе выпуска рабочей документации, строительно-монтажных работ и закупок оборудования обнаружилось несоответствие сметной и фактической стоимости по отдельным позициям оборудования и материалов, а также некоторых расценок на строительно-монтажные работы, что ведет к убыточности строительных организаций.

В результате переговоров в октябре 2015 года стороны решили разработать проект скорректированного сводного сметного расчета и проект сводки затрат по сооружению БелАЭС. Согласно договоренности, корректировка стоимости строительства энергоблоков NN1-2 БелАЭС выполняется на основе сводного сметного расчета для аналогичного объекта Ленинградской АЭС-2, получившего положительное заключение Главгосэкспертизы РФ.

Белорусская АЭС возводится по российскому проекту. Межправсоглашение на строительство АЭС было подписано в 2011 году и предусматривает сотрудничество в проектировании, строительстве и вводе в эксплуатацию "под ключ" двух энергоблоков АЭС. На строительство АЭС Белоруссии был также предоставлен **российский государственный экспортный кредит в размере до \$10 млрд**.

Станция будет состоять из двух энергоблоков мощностью 1200 МВт каждый. Пуск первого энергоблока был перенесен с 2018 г на 2019, второго - планируется на 2020 г. Генподрядчиком строительства АЭС является "Атомстройэкспорт" (структура "Росатома"). Функции заказчика исполняет РУП "Белорусская атомная электростанция", которое также будет оператором АЭС.



Интерфакс, 29.11.2016 8:52:42 MSK

КОМСОМОЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ ГСС ПЛАНИРУЕТ В 2017Г ВЫПУСТИТЬ 39 САМОЛЕТОВ SSJ-100

Хабаровск. 29 ноября. ИНТЕРФАКС - Комсомольский филиал компании "Гражданские самолеты Сухого" (МОЕХ: GSSU) намерен вернуться к пиковым показателям производства самолетов **Sukhoi Superjet 100** 2014 года, увеличив выпуск самолетов вдвое в 2017 году, сообщил директор филиала Дмитрий Блощинский на расширенном заседании правительства Хабаровского края по развитию промышленного производства региона во вторник.

"С учетом портфеля заказов, предварительная программа производства на 2017 год составляет 39 самолетов, из которых уже законтрактовано 35, сейчас проводится работа по синхронизации запланированных объемов с поставщиками комплектующих. В ближайшее время ждем

утверждения окончательной версии плана производства", - сказал Д.Блощинский.

Он напомнил, что начавшиеся в 2011 году серийные поставки самолетов **Sukhoi Superjet 100** достигли пиковых значений в 2014 году, когда было выпущено 37 судов. В 2015 году из-за изменения макроэкономической ситуации, по словам Д.Блощинского, объемы производства упали до 17 самолетов, а по итогам в 2016 года будет произведено 18 машин, на 14 из которых завершён производственный цикл, их передали на другие производственные площадки.

"В целях увеличения продаж правительством РФ приняты меры поддержки проекта, что привело к увеличению спроса на наш самолет у отечественных авиакомпаний. Особые надежды на международном рынке, вместе с тем, мы связываем с поставками самолетов ирландской авиакомпании CityJet", - сказал Д.Блощинский.

Он уточнил, что в 2016 году CityJet уже поставлены три самолета, еще один будет отправлен до конца года. Всего компании будет поставлено 15 самолетов, опцион - еще на 16 бортов.

"Европейский рынок сложен в плане жесткой конкуренции с мировыми производителями региональных самолетов. Перспективы поставок другим международным авиакомпаниям зависят от успешности эксплуатации самолетов CityJet, мировое сообщество с интересом наблюдает за этими показателями", - добавил Д.Блощинский.

В настоящее время в мире эксплуатируется почти 100 самолетов **Sukhoi Superjet 100**, они входят в парк 12 авиакомпаний из России, Центральной Европы, Америки, Юго-Восточной Азии, выполняют рейсы более чем по 150 направлениям.

РАЗНОЕ



Republic.ru, Москва, 28 ноября 2016 16:24

ПОТЕРЯННЫЕ САМОЛЕТЫ. НАСТОЯЩАЯ ИСТОРИЯ БАНКРОТСТВА "ТРАНСАЭРО"

Автор: Анастасия Якорева

Как сделки авиакомпании с госбанками оставили дыру в 250 млрд рублей

Банкротство авиакомпании **"Трансаэро"** стало уникальным для российского рынка. Объем требований кредиторов составил рекордные 250 млрд рублей. Главными пострадавшими оказались лизинговые дочерние компании госбанков - **ВЭБа**, ВТБ и Сбербанка, - с помощью которых "Трансаэро" несколько лет до банкротства агрессивно наращивала парк самолетов. Но принцип too big to fail (слишком большой, чтобы обанкротиться) не сработал: год назад работа авиакомпании, перевозившей больше 13 миллионов пассажиров в год, по решению правительства была остановлена.

С учетом объема оставшихся после "Трансаэро" долгов случившееся с компанией сложно списать на один только кризис. Если посмотреть на то, чем жила авиакомпания до начала процедуры банкротства, выяснится, что она зарабатывала не только на перевозке пассажиров. Частью ее бизнеса были сами сделки по покупке самолетов и их последующей продаже структурам госбанков. Эти операции приносили "Трансаэро" большие деньги, и компания всерьез ими увлеклась. Но они же в конечном итоге утянули ее на дно.

Как на самом деле выглядела история банкротства крупнейшей частной авиакомпании в России и какую роль в этом сыграли "дочки" госбанков?

Первая частная

В 1990-е компания "Трансаэро" казалась одним из символов новой российской экономики. На рынке, состоявшем из "Аэрофлота" и его бывших региональных отрядов, с трудом выживавших после разрушения союзной системы авиасообщения, частная авиакомпания, получившая выгодные международные направления, а в 1994 году - и льготы на импорт западных самолетов, быстро стала вторым игроком в самом прибыльном сегменте международных авиаперевозок. Успех "Трансаэро" связывали с влиянием матери президента компании Александра Плешакова, главы Межгосударственного авиационного комитета Татьяны Анодиной.

Но к началу 2000-х ситуация резко изменилась: после кризиса 1998 года по "Трансаэро", закупавшей западные самолеты, сильнее других ударили курсовые разницы. К концу 1999 года парк компании сократился вдвое - до семи самолетов. Одновременно Александру Плешакову пришлось защищаться от попыток поглощения структурами Бориса Березовского. В 2001 году "Трансаэро" не вошла даже в пятерку крупнейших российских авиакомпаний.

Выкупить пакет Березовского Плешаковы смогли только в 2005-2006 годах. Сразу после этого "Трансаэро" начала снова интенсивно наращивать парк. Именно тогда компания приняла решение закупать большие широкофюзеляжные самолеты, а ее основными лизингодателями стали госбанки. В 2007-2008 годах компания взяла десять самолетов у "ВТБ-лизинга", а с 2010 года многочисленные сделки с "Трансаэро" стал заключать **"ВЭБ-лизинг"**.

Во время кризиса авиакомпании во всем мире начали выводить из парка Boeing 747 - самый большой в мире самолет, который после снижения объема авиаперевозок оказался нерентабельным. Настолько, что японский национальный авиаперевозчик JAL в процессе банкротства заявлял, что будет списывать парк Boeing 747 на детали.

Большую часть высвободившихся во время кризиса на мировом рынке 747-х купила "Трансаэро", целью которой было нарастить долю на рынке чартерных перевозок на массовых направлениях. Купленные самолеты "Трансаэро" переоборудовала с 336 до 552 мест.

На руку авиакомпании играло то, что в то время любой самолет можно было купить ниже рынка, рассказывает бывший топ-менеджер крупной западной авиализинговой компании. Но наращивать широкофюзеляжный парк, по его словам, было "странным решением". Западные лизинговые операторы, которые до кризиса были основными поставщиками "Трансаэро", на эти сделки смотрели с опаской. Они не хотели финансировать покупку подержанного широкого фюзеляжа, который быстро дешевел и становился неликвидным, говорит гендиректор лизинговой компании "Трансфин-М" (поставляла самолеты "Трансаэро") Дмитрий Зотов. Ни одна из этих сделок не прошла бы через риск-менеджмент западного лизингодателя, подтверждает источник Republic, работавший тогда в одной из крупных лизинговых компаний: "Трансаэро" предлагала профинансировать покупку самолетов без какого-либо бизнес-плана.

Государственные деньги

Навстречу "Трансаэро" пошли только лизинговые дочерние компании российских госбанков: **"ВЭБ-лизинг"**, "ВТБ-лизинг" и "Сбербанк-лизинг". За четыре года они профинансировали покупку более сорока самолетов, большинство которых "дочки" госбанков оценивали выше рыночной стоимости, позволив "Трансаэро" прилично заработать на этих сделках.

Сделки с лизинговыми компаниями, с деталями которых удалось ознакомиться Republic, структурировались по схеме обратного лизинга. "Трансаэро" покупала самолеты, затем продавала их российским лизинговым компаниям, и сама же брала у них в лизинг. Крупнейшим партнером перевозчика в этих сделках стала **"дочка" ВЭБа**. В самой схеме нет ничего странного, но разница между покупной стоимостью и той, по которой российские лизингодатели заводили самолеты на свой баланс, достигала \$10 млн на одну машину, видно из лизинговых контрактов "Трансаэро". И это очень много, свидетельствуют эксперты.

Например, четыре десятилетних Boeing 747-400, купленных у Singapore Airlines, **"ВЭБ-лизинг"** в 2010-2011 году выкупал у "Трансаэро" за \$51-53 млн каждый. Для сравнения: по оценке аудитора "НЭО центр", основанной на базах данных Avitas, рыночная стоимость таких самолетов на тот момент составляла не больше \$40-45 млн. Бывший топ-менеджер "Трансаэро", участвовавший в организации этих сделок, подтверждает, что самолеты доставались самой авиакомпании примерно по \$40 млн, и на каждой сделке с ними "Трансаэро" заработала больше \$10 млн. Еще больше можно было выручить за Boeing 777-200 и 777-300: два таких самолета возрастом 13 и 14 лет соответственно **"ВЭБ-лизинг"** купил у дочерних компаний "Трансаэро" в июне 2012 года по \$64 млн. Рыночная стоимость машин на дату сделки должна была составлять \$47-48 млн, свидетельствует оценка базы данных Ascend. Топ-менеджер крупной российской авиакомпании утверждает, что на тот момент такие самолеты продавались еще дешевле - за \$35-38 млн.

На сделках с более дешевыми самолетами, например Boeing 737-800 (обходились **"ВЭБ-лизингу"** по \$25 млн), авиакомпания зарабатывала меньше - около \$2,5-3 млн, добавляет бывший топ-менеджер "Трансаэро".

В действительности же самолеты обходились лизингодателям еще дороже, чем цена сделки: например, **"ВЭБ-лизинг"** дополнительно оплачивал модификацию самолетов - только согласно платежкам, приложенным к иску компании в деле о банкротстве "Трансаэро", он потратил на это около \$15 млн.

Всего по схеме обратного лизинга "Трансаэро" получило от **"ВЭБ-лизинга"** \$866 млн - так были оценены купленные лизинговой компанией самолеты. Почему **"дочка" ВЭБа** позволяла компании Плешаковых столько зарабатывать?

"Мы просто умели делать хорошие сделки: покупали самолет ниже рынка, лизингодатель брал его по рыночной оценке, а мы зарабатывали живые деньги", - говорит корреспонденту Republic бывший топ-менеджер "Трансаэро". Вячеслав Соловьев, возглавлявший **"ВЭБ-лизинг"** с 2008 года, через несколько месяцев после прошлогодней смены руководства **ВЭБа** исчез. Корреспонденту Republic Соловьев сообщил, что покинул предыдущее место работы "согласно Трудовому кодексу", а на вопросы о своем местонахождении не ответил. Представитель **ВЭБа** комментировать увольнение Соловьева не стал. Примечательно, что гендиректор **"ВЭБ-лизинга"** имел право заключать любые сделки своим единоличным решением, даже без одобрения кредитного комитета. Совет директоров, согласно уставу компании, подключался только к одобрению крупных сделок (стоимостью свыше 50% активов лизинговой компании) или сделок с заинтересованностью.

Топ-менеджер новой команды **"ВЭБ-лизинга"** говорит, что к каждой сделке с "Трансаэро" было приложено несколько оценок, а конечная цена была установлена "с колебанием к рынку". Для оценки самолетов используются базы данных, но получить точную рыночную оценку на момент сделки крайне сложно - это определяется тем, сколько покупатель готов заплатить, говорит топ-менеджер крупной западной лизинговой компании.

В полете

Как бы то ни было, за пять лет цена самолетов, которые **ВЭБ** приобрел у структур "Трансаэро", упала больше чем в 3,5 раз - до \$250 млн. "Нормальное удешевление портфеля на таком периоде 30-50%, никак не больше", - удивляется бывший топ-менеджер крупной западной лизинговой компании. Средняя динамика цен на модели, которые были в портфеле **"ВЭБ-лизинга"**, тоже не показывает такого крутого падения. Например, самый проблемный актив лизинговой компании, Boeing 747, за это время подешевел в среднем в два раза, свидетельствуют данные "НЭО центра".

Уже после краха "Трансаэро" **"ВЭБ-Лизинг"** провел переоценку своих самолетов, и оказалось, что даже если компания откажется от собственных процентов за весь срок лизинга и продаст самолеты по рыночной цене, она все равно окажется в убытке. Правда, в этом году президент Владимир Путин поручил ввести в эксплуатацию самолеты "Трансаэро", и самые дорогие машины, по которым убыток мог бы достигать \$20 млн, у **"ВЭБ-Лизинга"** забрала "дочка" "Аэрофлота" - авиакомпания "Россия".

"Ситуация, когда лизингополучатель (в данном случае - "Трансаэро") зарабатывает на обратном лизинге, довольно экстраординарная и встречается редко: либо тут надо, чтобы компания имела постоянный доступ в активам, которые продаются ниже рынка, либо вопросы возникают к риск-менеджменту лизингодателя, выкупающего актив", - говорит аналитик по лизингу Национального рейтингового агентства Роман Романовский. Обычно авиакомпании заинтересованы в обратном: получить у банка более низкую итоговую оценку самолета, чтобы не платить ввозные пошлины, отмечает гендиректор лизинговой компании Gold'n Sky Александр Кочетков. Но у "Трансаэро" этой проблемы не было - ввозные пошлины на самолеты вместимостью больше трехсот кресел, единственным эксплуатантом которых была авиакомпания, с 2008 года были отменены решением правительства.

Прибыль сейчас, убытки потом

"ВЭБ-лизинг" удивительным образом шел и на другие выгодные для "Трансаэро" условия. Например, аванс по большинству самолетов, который должна выплачивать авиакомпания, был нулевым, свидетельствуют ее договоры лизинга. Это очень нетипичная практика, утверждают эксперты. "Авансовый платеж должен покрывать 2-3 месяца оплаты лизинга - это мировая практика на случай неплатежа, - говорит Кочетков. - Тогда лизингодатель сможет за это время забрать самолет и передать его новому оператору, не неся убытков". По быстро обесценивающимся активам, каким был Boeing 747 - авансовый платеж должен был быть и того больше, добавляет топ-менеджер "Сбербанк-лизинга".

На сделках обратного лизинга с госбанками "Трансаэро" зарабатывала в моменте, но долговые обязательства авиакомпании при этом постоянно росли. Как минимум часть договоров между "Трансаэро" и **"ВЭБ-лизингом"** предусматривает, что примерно треть стоимости самолета авиакомпания должна была выплатить разом, но не сразу, а в конце срока лизинга. Такие условия прописаны в шести договорах компаний, с деталями которых удалось ознакомиться Republic (всего таких договоров было 21).

В итоге по части самолетов эта итоговая выплата уже в 2016 году была выше рыночной цены самолета - то есть, если бы авиакомпания отказалась его выкупать, лизингодатель понес бы убытки. Что касается "Трансаэро", то она до срока последних платежей просто не дожидается.

Пропавшие самолеты

Перед самым концом "Трансаэро" успела заработать не только на обратном лизинге, но и на поставке непоставленных самолетов. В ноябре 2013 года между ирландской "дочкой" **"ВЭБ-лизинга"** и "Трансаэро" был заключен договор на покупку Boeing 767-200 ER за \$25 млн. В договоре указано, что уточнение технических характеристик и регистрационных данных должно было произойти позднее, в 2014 году. Получается, что **"ВЭБ-лизинг"** покупал у "Трансаэро" некий неопределенный самолет, но при этом всю сумму по сделке перечислил сразу. Поставка должна была произойти в апреле 2014-го, но "Трансаэро" самолет **"ВЭБ-лизингу"** не передало. В итоге **ВЭБ** заключил с авиакомпанией дополнительное соглашение о возврате денег, но получил обратно всего около \$8 млн.

Если верить иску **"ВЭБ-лизинга"** к "Трансаэро", та же ситуация произошла с самолетом Boeing 737-800 с серийным номером 34706 (контракт от 15 ноября 2013 года). За него была внесена предоплата \$20 млн, самолет должен был быть передан в июне 2014-го, но ни самолета, ни денег **"ВЭБ-лизинг"** не получил.

Бывший топ-менеджер "Трансаэро" уверяет, что эта ситуация касается только самолета Boeing 737-800. Из его объяснений выходит, что "Трансаэро" из-за проблем с деньгами уже не смогла поставить 34706, а 767-200 был предложен взамен. Однако даты сделок эту версию не подтверждают. К делу приложено только одно письмо от 18 января 2016 года, из которого следует, что через полтора года после остановки авиакомпании **ВЭБ** наконец-то потребовал вернуть предоплату.

Демпинг и крах

Заработав на сделках обратного лизинга больших самолетов, "Трансаэро" в скором времени начала терять на их эксплуатации, говорят источники Republic на авиарынке. Загрузить 522-местные самолеты удавалось только на чартерных туристических маршрутах, которые с 2009 года для "Трансаэро" обслуживал туроператор "Библио Глобус". Партнерство авиакомпании и туроператора началось в 2009 году, и с самого его начала другие участники туристического рынка жаловались: выходя на новое направление, "Библио Глобус" начинал демпинг, предлагая цены на 30-50% ниже рынка. Такие низкие цены были возможны только потому, что "Трансаэро" продавала туроператору блоки мест на 20-25% ниже себестоимости и себе в убыток, говорит бывший топ-менеджер авиакомпании и подтверждает гендиректор крупного туроператора. Это сказало на рентабельности компании: к 2014 году убыточные чартерные программы с "Библио Глобусом" генерировали почти 40% выручки "Трансаэро". "Все, что было связано с "Библио Глобусом", было в личном ведении [Александра] Плешакова, даже [гендиректор "Трансаэро"] Ольга Плешакова туда не допускалась", - говорит бывший топ-менеджер авиакомпании.

Источник, близкий к руководству "Библио Глобуса", впрочем, уверяет, что для "Трансаэро" перевозки были прибыльными. В пример он приводит работу туроператора с новым партнером - подконтрольной группе "Аэрофлот" авиакомпании "Россия", в которую после остановки "Трансаэро" перешла часть ее широкофюзеляжных самолетов: по словам собеседника Republic, расценки "России" ниже, чем цены "Трансаэро", на 15%. Владелец "Библио Глобуса" Александр Туголуков отказался от комментариев.

Уже в конце 2013 года было очевидно, что у "Трансаэро" серьезные финансовые проблемы, говорит бывший топ-менеджер авиакомпании. А 2014 год ударил по всем сегментам ее бизнеса: сначала обрушился туристический рынок, а потом курс рубля. В итоге широкофюзеляжный флот, профинансированный госбанками, потянул компанию на дно. "Boeing 747 хорош, если вы можете загрузить все 552 кресла, если нет - он вас закопает, - говорит бывший топ-менеджер "Трансаэро". - Если вы продаете путевки по \$225 за кресло, то каждый рейс приносит по \$23 тысячи. В такой ситуации самолет - просто кэшевая машина. Как только цена опускается, например до \$170, самолет начинает с той же скоростью генерировать убытки".

С конца лета 2014 года компания перестала платить госбанкам за лизинг, продолжив обслуживать контракты только с западными лизингодателями и мелкими лизинговыми компаниями (такими, как "Трансфин-М"). Госбанки, пока еще было не поздно, даже пытались забрать свои самолеты, но в конце 2014 года получили распоряжение вице-премьера Аркадия Дворковича с запретом изымать самолеты у "Трансаэро", рассказали Republic бывший топ-менеджер **"ВЭБ-лизинга"**, один из руководителей "Сбербанк-лизинга" и бывший топ-менеджер

"Трансаэро". Представитель Дворковича такое распоряжение отрицает, лизинговые компании - в ответ на официальный запрос - не комментируют.

До осени 2015 года "Трансаэро" продолжала летать, копить убытки и долги. Спасти компанию было уже невозможно. 1 сентября 2015 года на совещании у вице-преьера Игоря Шувалова было решено, что "Трансаэро" будет продана за 1 рубль "Аэрофлоту". Но сделка не состоялась, и 1 октября правительство РФ приняло решение о банкротстве авиакомпании.

Долг "Трансаэро" составляет 250 млрд рублей, но какую его часть смогут вернуть кредиторы - неясно, пока с активами компании разбирается конкурсный управляющий. Самые крупные претензии в рамках процедуры банкротства предъявили лизинговые компании госбанков во главе с **"ВЭБ-лизингом"**, который оценивает свой ущерб в 43 млрд рублей.

Детали контрактов "Трансаэро" с другими лизинговыми компаниями до конца неизвестны. Но договоры авиакомпании с "ВТБ-лизингом" также частично заключались по схеме обратного лизинга. В общей сложности компания предоставила "Трансаэро" самолеты согласованной стоимостью свыше \$700 млн, сейчас она оценивает свои убытки по этим контрактам примерно в 33 млрд рублей, "Сбербанк-лизинг" рассчитывает взыскать с банкрота около 10 млрд рублей.

Крупнейшие банки-кредиторы "Трансаэро" - Газпромбанк (предъявил требования на 13,6 млрд рублей), ВТБ (12 млрд), Новикомбанк (8,8 млрд) и МКБ (7,8 млрд). Свои требования заявили также более мелкие лизингодатели, поставщики топлива и обслуживающие компании.

Александр и Ольга Плешаковы передали Republic, что не будут комментировать историю "Трансаэро", сославшись на "серьезные обязательства ничего не комментировать прессе", которые они приняли на себя в этом вопросе.

Анастасия Якорева

Специальный корреспондент Republic

<https://republic.ru/posts/76706>