



ЦЕНТР МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА И КРАТКОСРОЧНОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

Тел.: 8-499-129-17-22, факс: 8-499-129-09-22, e-mail: mail@forecast.ru, http://www.forecast.ru

РОССИЙСКИЙ КРУПНЫЙ БИЗНЕС: СОБЫТИЯ И ТЕНДЕНЦИИ

1 квартал 2010 г.

Обзор № 68

Дата: 20.05.2010

Основные события:

Внутренние

- «Силовые машины» заключили новый контракт с «Русгидро» на реконструкцию гидроагрегатов Волжской ГЭС
- Evraz Group вновь выиграла лицензию на разработку Межегейского месторождения угля в Республике Тыва
- «Интеко» Елены Батуриной приобрело 90% Санкт-Петербургского «ДСК-3»
- Туапсинский морской торговый порт ввел в строй зерновой терминал мощностью до 2,4 млн. т зерна в год

Взаимоотношения с внешним миром

- Германская Europipe, и японская Sumitomo, а также российская ОМК поделили между собой контракт на поставку труб для второй нитки Nord Stream в пропорции 65%, 10% и 25%, соответственно
- Evraz Group и «Металлоинвест» завершили сделку по приобретению контрольного пакета акций украинского «Индустриального союза Донбасса»
- Французский автоконцерн Renault запустил вторую очередь сборочного производства на московском заводе «Автофрамос»
- Итальянский Fiat подписал соглашение о создании СП с «Соллерс» для сборки автомобилей Fiat в России
- US Rusal в рамках IPO в Гонконге разместил 10,64% акций за 2,238 млрд. долл

Госкомпании и государство

- «Росатом» начал строительство Балтийской АЭС (мощность двух блоков станции 2300 МВт) в Неманском районе Калининградской области
- «Рособоронэкспорт» подписал контракт с Вьетнамом о поставке 12 многофункциональных истребителей Су-30МК2 и авиационного вооружения на 1 млрд. долл
- Внешэкономбанк «передал» Венгрии 95% акций венгерского национального авиаперевозчика Malev и реструктуризовал на пять лет кредит компании
- Россия и Венесуэла подписали соглашение, предусматривающее участие российского Национального нефтяного консорциума в освоении месторождения «Хуни-6» в бассейне Ориноко

О тенденциях

В I квартале 2010 г. в России, по данным ReDeal Group (проект mergers.ru) состоялись 154 сделки слияния и поглощения (M&A) на сумму 5,1 млрд. долл. То есть существенно (на 61%) меньше в стоимостном выражении, чем за аналогичный период 2009 г. А средняя цена сделки M&A в России составила 38,8 млн. долл., что сопоставимо с показателями кризисного IV квартала 2008 г. Наибольшей была активность в ТЭК, а также в сфере торговли и в сфере услуг (27,1% сделок по стоимости), в пищевой промышленности (17,1%), тогда как годом ранее на топливный сектор пришлось 78,6% объема сделок, а на торговлю и пищепром – лишь 4% и 1,1%, соответственно. Активность российских инвесторов снижалась еще быстрее рынка: их доля во внутренних слияниях упала с 78 до 55%, а доля иностранных покупок в их сделках сократилась с 32 до 18%. В итоге, по экспертной оценке, отношение объема российского рынка M&A к ВВП составило 1,8%, к объему иностранных инвестиций – 34%, к прямым иностранным инвестициям – 170%, что является наихудшим показателем за все последние 10 лет. На наш взгляд, динамика рынка M&A еще раз свидетельствует о том, что российские компании на выходе из кризиса остались в сложном финансовом положении и не располагают возможностями для продолжения агрессивной политики поглощений на внутреннем и внешнем рынках, во всяком случае, без существенной поддержки со стороны государства.

Новые крупные инвестиционные проекты, начатые и анонсированные в первом квартале 2010 г., – это проекты госкорпораций или госкомпаний, либо проекты в той или иной мере (финансово или административно) поддержанные государством. Крупнейший проект, реализация которого началась в первые три месяца года, – строительство Балтийской АЭС «Росатома». Совместные программы с иностранными партнерами в автомобилестроении, анонсированные в феврале-марте, также предусматривают финансовую помощь государства, причем в критически важных для реализации проекта размерах. Таковы проекты и альянсы Fiat-«Соллерс», и «АвтоВАЗ»-Renaut-Nissan.

Напротив, проекты, не получившие ожидавшейся поддержки со стороны государства, или не получившие ее в ожидаемые сроки начали терять стратегических партнеров. Так, в первом квартале стало известно, что инвесткомпания Millhouse Capital Романа Абрамовича выходит из капитала ЗАО «Инфраструктура» и ОАО «Мосинжстрой» (специализируются на инфраструктурном строительстве), возвращая долю в этих компаниях Валерию Абрамону взамен долей в нескольких девелоперских проектах структур Романа Абрамовича. Взамен господин Абрамсон отдает свои доли в нескольких девелоперских проектах Millhouse. Ранее партнеры планировали превратить «Инфраструктуру» в крупный инфраструктурный холдинг, для чего было совершено несколько сделок, в частности покупка «Мосинжстрой» (МИС, сделка оценивалась в 150 млн. долл.). Однако в кризис инфраструктурное строительство, основанное на госзаказах, в России сократилось, что сделало проект малопривлекательным и для структур Millhouses, и для иностранных инвесторов.

Показательна с этой точки зрения и судьба сделки по приобретению российскими инвесторами украинского металлургического «Индустриального союза Донбасса». Сделка была совершена, судя по разноречивым сообщениям СМИ, в декабре-январе, и, судя по ее структуре, состоялась в немалой степени благодаря финансовой поддержке со стороны Внешэкономбанка и поддержке правительства на переговорах в Украине, что обеспечило сделке одобрение украинских регуляторов. Формально успешное IPO US Rusal не стало исключением из общего правила, ведь и это размещение прошло при прямой и косвенной поддержке со стороны государства, в том числе в виде приобретений части продаваемого пакета Внешэкономбанком.

К особенностям первых трех месяцев года можно отнести также некоторую активизацию на рынке строительства жилья, связанную, в том числе, с деятельностью структур Захара Смушкина, анонсировавших проект строительства города-спутника Санкт-Петербурга и приобретение «Итеко» Елены Батуриной третьего по размеру домостроительного комбината северной российской столицы.

Внутренние события

Совладелец нефтетрейдера Gunvor и «Новатэк» Геннадий Тимченко приобрел новый актив в нефтегазовом секторе – блокпакет в компании «Геотек». 25% акций компании структуры Gunvor приобрели у двух американских фондов – Black River Asset Management и Farallon Capital Management и у топ-менеджеров «Геотека». Суммарная доля в капитале «Геотека» фондов, включая Pinebridge Russia Century Partners, который в сделке не участвовал, снизилась с 23 до 12%, доля менеджмента – с 77 до 63%. «Геотек», по собственным оценкам компании, занимает 35% российского рынка сейсморазведки и занимается также разведочным бурением (38 буровых установок). Цена сделки экспертно оценивается в 100 млн. долл. Ранее структуры нефтетрейдера приобрели 80% в «Стройстрангазе», доли в строительстве терминалов по перевалке нефтепродуктов в Усть-Луге и под Новороссийском, 18,2% в газодобывающей компании «Новатэк» и 30% в проекте геологоразведки Лаганского блока на шельфе Каспия.

Компания «Межегейуголь», входящая в Evraz Group стала победителем конкурса Федерального агентства по недропользованию и получила лицензию на разработку Межегейского месторождения угля в Республике Тыва. Стоимость лицензии составила 950 млн. руб. против почти 17 млрд. руб. на конкурсе в 2008 г., также выигранном Evraz Group, но не оплаченном компанией, в результате чего конкурс был признан несостоявшимся. Межегейское угольное месторождение расположено в 800 км к востоку от г. Новокузнецка, в центральной части Республики Тыва в Восточной Сибири. Это месторождение располагает балансовыми запасами категории А+В+С1 в объеме 213,5 млн. т высококачественного твердого коксующегося угля марки «Ж». Для Evraz Group разработка Межегейского месторождения – это стратегический инвестиционный проект, компенсирующий истощающиеся запасы угля марки «Ж» (на 90% обеспечиваются «Южжубассуглем»). Проект капиталоемкий, он предусматривает строительство шахты, обогатительной фабрики, ТЭЦ, поселка на 15 тыс. человек и участка железной дороги протяженностью 49 км с мостом через Енисей и двумя железнодорожными станциями. Совокупные инвестиции в проект в 2008 г. (когда Evraz Group выиграл лицензию, но не смог ее оплатить) сама группа оценила в 1,5 млрд. долл. Таких денег сегодня у холдинга нет, и занять их, не нарушив обязательства перед кредиторами, также вряд ли возможно. Более того, эксперты отрасли полагают, что приведенные оценки необходимых инвестиций на освоение Межегейского месторождения занижены. При этом ссылаются, в частности, на пример группы «Мечел». Затраты группы на освоение Эльгинского месторождения в Якутии с запасами 2 млрд. тонн угля марки «Ж» и строительство железной дороги оцениваются в 3 млрд. долл. Стоимость освоения Межегейского может вырасти (примерно на 800 млн. долл.) и в том случае, если потребуются участие группы в строительстве ближайшей к Межегейскому железнодорожной магистрали Курагина-Кызыл (протяженность – 418 км, стоимость – порядка 3,2 млрд. долл.). Дорога уже начала строиться в рамках государственно-частного партнерства между РЖД и Енисейской промышленной компанией (входит в ОПК), ведущей разработку на Элегетском месторождении в непосредственной близости от Межегейского. С другой стороны, проект долгосрочный и не предусматривает значительный объем инвестиций в ближайшие год-два, а через два года финансовое положение Evraz Group может стать существенно более благоприятным, чем сегодня, для начала новых крупных проектов.

«Силовые машины» заключили контракт с «Русгидро» на реконструкцию под ключ четырех гидроагрегатов Волжской ГЭС. С 2005 г. на станции реализуется программа реконструкции, рассчитанная на период до 2025 г. Предполагается полная замена всех 22 гидротурбин. Восемь из них уже заменены, в период до 2012 г., согласно подписанному контракту, «Силовые машины» проведут работы по замене еще четырех гидроагрегатов Волжской ГЭС. Совокупный объем вложений в рамках всей программы реконструкции – 10 млрд. руб.

Подконтрольная председателю совета директоров лесопромышленной группы «Илим» Захару Смушкину компания «Старт девелопмент» презентовала план строительства нового малоэтажного города-спутника Санкт-Петербурга – Южный. Компания намерена построить 8 млн. кв. м жилья на собственных землях (3000 га), а продавать жилье предполагается по цене 40 000 руб. за 1 кв. м. То есть, проект ориентирован на рыночную продажу жилья, а не реализацию в госструктурах, которые, согласно действующим нормативным документам, не могут покупать для реализации своих программ жилье по цене, превышающей 30 тыс. за 1 кв. метр. Это первый новый масштабный проект жилищной застройки, анонсированный в период после начала кризиса (то есть, с осени 2008 г.), не ориентированный на продажу построенного жилья в рамках той или ной госпрограммы.

«Интеко» Елены Батуриной приобрело 90% ЗАО «ДСК-3». Это третий по величине домостроительный комбинат Санкт-Петербурга, который строит крупнопанельные 2-10-этажные дома, коттеджи, а также изготавливает сборные железобетонные и газобетонные изделия. По данным комитета по строительству Петербурга, в 2009 г. ДСК-3 произвел не более 100 тыс. кв. м жилья (ниже проектной мощности завода) и сократил свою долю на рынке города с 15 до 10%. Для сравнения, главные конкуренты и лидеры петербургского рынка Гатчинский ДСК и ДСК «Блок» (оба входят в группу ЛСР) вместе произвели 600 тыс. кв. м. «Интеко» намерено провести реконструкцию комбината, которая должна повысить его производственную мощность до 250 тыс. кв. м в год. Объем инвестиций в модернизацию оценивается в 4 млрд. руб. До продажи ДСК-3 его контролировал гендиректор Александр Еремин, которому принадлежало 55,3% ЗАО, еще 22,3% владел его родственник Андрей Еремин. Всего же, по данным отчетности ДСК-3 за третий квартал 2009 г., у компании было 937 совладельцев физических лиц (трудовой коллектив комбината). Сумму сделки эксперты оценивают примерно в 20 млн. долл. У «Интеко» уже есть два домостроительных комбината – московский ДСК-7 мощностью 100 тыс. куб. м железобетонных изделий в год (предполагается, что после реконструкции предприятие будет возводить жилье) и ККПД в Ростове-на-Дону.

Туапсинский морской торговый порт (ТМТП, основные акционеры: Universal Cargo Logistics Holding - 69,52%, Росимущество - 25%) ввел в строй зерновой терминал, с годовым объемом грузооборота в 2,4 млн. т зерна. Таким образом, несколько увеличится пропускная способность для экспорта зерна южных российских портов. Строительство терминала велось с 2006 г. и потребовало вложений в объеме 1,82 млрд. руб.

Новый терминал не станет конкурентом для Новороссийского морского торгового порта (НМТП), через два терминала которого (Новороссийский комбинат хлебопродуктов и Новороссийский зерновой терминал) было перевалено 9 млн. т зерна. НМТП в феврале также приступил к реконструкции зерновых терминалов, рассчитывая увеличить пропускную способность только одного из них до 6 млн. т в год. Строительство планируется завершить к концу 2011 г. Инвестиции в проект, по экспертным оценкам, составят около 5 млрд. руб. Однако все эти новости не дают ответа на вопрос, сможет ли российская транспортная инфраструктура предоставлять услуги по перевалке зерна сопоставимые, к примеру, с украинскими – по объему грузооборота и по цене перевалки. И будет ли достигнут в нынешнем сельхозгоду объем экспорта зерна в 20 млн. т. Именно такую цифру озвучил первый вице-премьер Виктор Зубков на церемонии открытия нового зернового терминала в Туапсе. От этого в конечном счете зависит и объем госзакупок зерна в интервенционный фонд, в котором сегодня уже скопилось порядка 10 млн. т зерна, на реализацию которого правительство выделяет из бюджета 2010 г. (в виде субсидий на реализацию) 5,038 млрд. руб., а собственно реализацией зерна из госфонда занимается Объединенная зерновая компания (ОЗК).

Взаимоотношения с внешним миром: они к нам

Германская Europipe, российская «Объединенная металлургическая компания» (ОМК), и японская Sumitomo выиграли тендер на поставку труб для прокладки второй нитки газопровода Nord Stream из России в Германию по дну Балтийского моря мощностью 27,5 млрд. куб. м. Контракт на 1 млрд. евро предполагает поставку 1 млн. т труб. Доля Europipe в поставке труб составит 65%, ОМК – 25%, Sumitomo – 10%. Для первой нитки Nord Stream трубы поставят Europipe (75%) и ОМК (25%).

Французский автоконцерн Renault запустил вторую очередь сборочного производства на московском заводе «Автофрамос», увеличив тем самым производственные мощности вдвое – до 160 тыс. машин в год. Инвестиции в расширение мощностей «Автофрамоса» составили 150 млн. долл., а ранее в строительство завода Renault в Москве было инвестировано 250 млн. долл. Напомним, что первоначально ОАО «Автофрамос» (создано в июле 1998 г.) принадлежало на паритетных началах французскому концерну и правительству Москвы. Но с конца 2006 г. доля Renault выросла до 94,1%, а доля правительства Москвы, соответственно, упало до 5,9%. При полной загрузке, по заявлениям руководства французского концерна, «Автофрамос» может производить до 295 тыс. автомобилей Renault. Иными словами, если потребитель поддержит усилия компании по продвижению на российский рынок, то она сможет занять примерно десятую его часть. И даже еще больше – с учетом тех возможностей, которые открывает сотрудничество с АвтоВАЗом и Nissan. Согласно утвержденному в марте плану развития АвтоВАЗа, в 2014 г. в Тольятти планируется произвести 900 тыс. автомобилей, 30% из которых – модели Renault и Nissan. Однако первый квартал 2010 г. не принес коренного перелома в спросе в целом, и на автомобили иностранных брендов, в частности.

Итальянский Fiat подписал соглашение с российской компанией «Соллерс» о создании совместного предприятия на паритетных началах. СП займется сборкой автомобилей Fiat и Chrysler в Набережных Челнах на базе завода «Соллерс - Набережные Челны». Планируемая мощность завода – 500 тыс. машин в год. Локализация производства нового автомобильного альянса планируется на уровне 50%, причем предполагается, что российским будет производство двигателей и коробок передач. Возможный третий участник СП – ВЭБ, который намерен помочь с привлечением необходимых для проекта инвестиций, которые оцениваются в 2,4 млрд. евро. Fiat и «Соллерс» готовы вложить в проект по 150 млн. евро собственных средств, а основную часть необходимых для инвестиций средств намерены получить в долг на 15 лет, рассчитывая при этом на госгарантии, субсидирование процентной ставки и отсрочки по выплате основного долга. Сроки реализации проекта и конкретные источники получения на него средств – не определены. Именно поэтому не стоит пока рассматриваться этот автомобильный альянс как серьезного конкурента реально работающему АвтоВАЗу. Ни Fiat, ни тем более принадлежащие той же итальянской компании бренды Chrysler или Jeep не входят в число наиболее продаваемых марок в России: из общего объема в 1,5 млн. проданных в 2009 г. машин на них пришлось, по данным Ассоциации европейского бизнеса, не более 20 тыс. штук. Вместе с тем проект, очевидно, политизирован и активно поддержан в российском правительстве, без поддержки которого реализовать планы альянса, не обладающего собственными инвестиционными возможностями, невозможно. Между тем привязка к решениям о выделении крупных средств – бюджетных ли, в рамках программы развития российского автопрома, или средств ВЭБ, делает сам проект, как показывает практика, весьма неопределенным по срокам реализации. С другой стороны, в пользу реализуемости проекта свидетельствует некоторая история партнерских отношений между компаниями и успешность в целом реализованных проектов. Первые совместные проекты Fiat начал реализовывать с «Соллерс» еще в 2005 г., когда компания еще называлась «Северсталь-авто», а среди совместных достижений – создание производства дизельных двигателей на Заволжском заводе (2008 г.), организация сборки автомобилей Fiat Albea (2006 г.) и Fiat Doblo (2007 г.) на заводе в Набережных Челнах и Fiat Ducato (2008 г.) на заводе в Елабуге.

Финский поставщик лекарств Otiola-KD (оборот в 2009 г. – 1,7 млрд. евро) довел до 100% свою долю в аптечной сети «Старый лекарь» и фармдистрибуторе «Морон», докупив по 25% обеих компаний. Ранее (апрель 2008 г.) Otiola-KD приобрела у основателей «Морона» и «Старого лекаря» - бизнесменов Игоря и Олега Яньковых - по 75% в каждой из компаний, входящих в топ-10 крупнейших в России в своих сегментах. Бизнес российский компаний был оценен в 250 млн. евро, а интерес к российскому рынку со стороны финской компании, работающей помимо Финляндии и России, в Швеции и странах Балтии, обусловлен быстрыми темпами роста российского рынка. О том же интересе свидетельствует и проведенная фондом Marshall Capital, как выяснилось, в пользу «СИА интернейшнел» сделка по приобретению блока пакета крупнейшей аптечной российской сети «36,6», завершенная в конце 2009 г.

Январское IPO UC Rusal в Гонконге формально прошло достаточно успешно. Компания была оценена в 21 млрд. долл., в то время, как на момент размещения бумаг российской компании американская Alcoa оценивалась в 13,7 млрд. долл., а китайская Chalco – в 23,4 млрд. долл.). Выручка от размещения 10,64% акций составила 2,238 млрд. долл. Эти средства позволили компании провести необходимые платежи в пользу кредиторов даже чуть раньше оговоренного в договоре о реструктуризации долга. Однако последовавшее за размещение падение котировок бумаг компании (минус 30% за февраль) не способствовало интересу портфельных инвесторов к иным российским бумагам. То есть, ожидания, что выход на биржевые площадки Гонконга первой российской компании откроет путь для последующих размещений и другим российским эмитентам, не оправдались ни в первом квартале, ни в начале второго.

Взаимоотношения с внешним миром: мы к ним

«Северсталь» выкупила у семьи Lucchini 20% акций Lucchini Group за 100 млн. евро, консолидировав почти 100% компании. В 2005-2007 гг. на скупку 80% акций Lucchini компания потратила 770 млн. евро, теперь еще 100 млн. евро. Актив достался российской компании существенно дороже его возможной нынешней цены, на которой не могло не отразиться падение (в разы) выручки заводов компании в 2009 г.

Группа российских инвесторов во главе с бывшим акционером Evraz Group Александром Катуниним приобрела контрольный пакет акций (50% плюс две акции) украинской металлургической корпорации «Индустриальный союз Донбасса» (ИСД). А профинансировал сделку Внешэкономбанк. По данным The Financial Times, покупателями контрольного пакета ИСД стали Evraz Group и совладелец «Металлоинвеста» Алишер Усманов. Оба инвестора уже претендовали на покупку ИСД: в 2007 г. переговоры о покупке компании вел холдинг «Газметалл» Алишера Усманова, а в 2008 г. – Evraz Group. Последняя сделка находилась, если верить информации СМИ, в финальной стадии переговоров, но ее завершению помешал кризис. Однако теперь – в том числе благодаря поддержке со стороны ВЭБа – сделка состоялась. В состав ИСД входят Алчевский металлургический комбинат и Днепровский металлургический комбинат имени Дзержинского на Украине, комбинат Dunafert в Венгрии и ISD-Huta Czestochowa в Польше. Объем производства стали в 2008 г. составил 9,9 млн. т. Сделка усилит присутствие Evraz Group в Украине, где группа владеет металлургическими заводами группы «Приват». А крупнейший в России производитель железной руды «Металлоинвест» получает нового крупного потребителя своей продукции. Сумма сделки, экспертно оценивается в 2-2,5 млрд. долл.

Два российских производителя минеральных удобрений заключили в первом квартале контракты на поставки в Индию. «Фосагро» заключил трехлетний контракт на поставку минеральных удобрений для индийского агрохолдинга IFFCO. Контракт предусматривает поставки до 1 млн. т удобрений в год, а сумма контракты в текущих ценах оценивается в 1,5 млрд. долл. В течение прошлого года «Фосагро» осуществляло поставки в Индию в рамках годового контракта, переход на более долгосрочную договорную основу – серьезный успех

компании на одной из емких иностранных рынков минудобрений. Ежегодный импорт Индией диаммонийфосфата превышает 6 млн. т. «Фосагро» – крупнейший производитель диаммонийфосфата в России с годовым объемом производства в 3,6 млн. т

«Уралкалий» (около 10% мирового производства хлористого калия) подписал контракт на поставку в Индию 900 тыс. т хлоркалия с апреля 2010 г. по март 2011 г. Контрактная цена в 370 долл. за тонну – выше, чем в контракте на поставку в Китай, заключенном российской компанией в декабре 2009 г., но существенно ниже цен поставок 2009 г. в ту же Индию (460 долл. за тонну), то есть цены на калийные удобрения продолжают оставаться нестабильными, а условия для IPO компании – не самыми благоприятными, что в конечном счете и привело к тому, что запланированное размещение бумаг «Уралкалия» было отложено до лучших времен.

Немецкий автоконцерн Daimler и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) приобрели еще 5% акций КамАЗа у компании «Тройка диалог». По условиям соглашения Daimler получает 1%, еще 4% приобретает ЕБРР, представитель которого получит место в совете директоров КамАЗа. Таким образом, доля Daimler достигла 11%, а «Тройки» – снизилась до 39,4%. Сумма сделки, по экспертной оценке, составляет порядка 123 млн. долл. В комментариях по поводу сделки отмечалось, что приобретение контрольного пакета КамАЗа не входит более в планы немецкого автоконцерна. Заметим, что пока участие Daimler в проекте принесло немецкой компании убытки и сопровождалось скандалами и обвинениями в коррупции.

Госкомпании и госкорпорации

«Росатом» начал строительство Балтийской АЭС (БАЭС) в Неманском районе Калининградской области (в 20 км от границы с Литвой). Первый энергоблок должен быть построен до 2016 г., второй - в 2018 г. (оба - по 1150 МВт). Инвестиции составят 5 млрд. евро. Станция строиться по серийному проекту «АЭС-2006», так же как и Ленинградская АЭС-2 под Санкт-Петербургом и Нововоронежская АЭС-2 в Воронежской области. При реализации проекта используются и новые (эволюционные) технологии, использованные при строительстве Тяньваньской АЭС в Китае. В текущем году «Росатом» потратить на строительство 101,7 млрд. руб. (частично, собственных средств, частично – заемных, частично – выделенных из бюджета постановлением правительства). Таким образом, из всех анонсируемых и планируемых в регионе проектов строительства АЭС российский стартовал первым. Напомним, что строительство АЭС с вводом мощностей в 2018 г. и последующие годы планирует Литва (Висагинская АЭС недалеко от закрытой 31 декабря 2009 г. по требованию ЕС Игналинской АЭС), Белоруссия (в Гродненской области) и Польша. Известно, что Литва выбрала площадку, но не определилась ни по одному другому параметру проекта (тип реактора, подрядчик, источник финансирования). В Белоруссии началось строительство дороги к месту предполагаемого строительства АЭС, но контракт на строительство не заключен. Между тем сроки реализации подобного проекта, рассчитанного на значительный по объему экспорт, – условие немаловажное. Но все же не достаточное для полного успеха достаточно амбициозного плана. Напомним, что строительство АЭС предусмотрено Программой развития генерирующего комплекса Калининградской области на период до 2016 г., (утверждена в 2008 г.). Согласно этому документу, электроэнергия, вырабатываемая на БАЭС будет реализована как на внутреннем рынке области, так и на рынках европейских стран. Производство электроэнергии Балтийской АЭС после выхода прогнозируется на уровне - 4,3 млрд. кВт/ч в 2017 г., а после выхода станции на полную проектную мощность в 2020г. – 17,2 млрд. кВт/ч. То есть, объем выработки электроэнергии почти в пять раз выше потребностей в электроэнергии собственно Калининградской области. Предполагается, что БАЭС (после соответствующей модернизации ЛЭП) будет поставлять электроэнергию в Швецию, Польшу (непосредственно и через Литву), в Германию (проект прокладки подводного кабеля вдоль маршрута газопровода Nord Stream), а также в другие регионы России через энергосистему Литвы. То есть, реализация экспортного потенциала БАЭС

потребуется серьезной поддержки и, вероятно, серьезных европейских партнеров, заинтересованных в проекте. Не случайно, программа 2008 г. оговаривает участие в БАЭС иностранных инвесторов с долей до 49% акций. Один из возможных инвесторов определен в апреле. В рамках апрельского визита в Италию Владимира Путина «дочка» Росатома компания «Интер РАО ЕЭС» и итальянская Enel подписали меморандум о разработке и строительстве Балтийской АЭС. Отметим, что участие Enel в проекте БАЭС может содействовать успеху проекта, поскольку итальянская компания имеет значительный опыт в области ядерной энергетики. Enel участвует в строительстве новых реакторов в Словакии, во Франции (12,5% доля в строительстве станции на основе технологии EPR), и в Румынии. Впрочем, окончательный состав иностранных участников проекта, согласно официальным заявлениям руководства «Интер РАО» будет определен не ранее конца текущего года.

«Рособоронэкспорт» подписал контракт с Вьетнамом о поставке 12 многофункциональных истребителей Су-30МК2 и авиационного вооружения на 1 млрд. долл. Поставки будут осуществлены в 2011–2012 годах. Это третий крупный оружейный контракт с Вьетнамом с начала 2009 г. Первый – на поставку восьми истребителей Су-30МК2 – был заключен в самом начале 2009 г., а в конце того же года были подписан контракт на строительство для вьетнамских ВМС шести дизель-электрических подводных лодок проекта 636 «Варшавянка». Сумма сделки составила около 2 млрд. долл., строительство лодок, насколько известно из открытых источников информации, ведется на «Адмиралтейских верфях», а поставки планируется по графику одна лодка в год.

Внешэкономбанк подписал с венгерским правительством соглашение о передаче Венгрии 95% акций авиакомпании Malev (венгерский национальной перевозчик), доставшихся госкорпорации в 2007 г. от совладельца альянса AirUnion Бориса Абрамовича. Венгрия обязуется по соглашению выкупить часть допэмиссии акций компании, оплатив часть деньгами (126 млн. долл.), часть – списанием задолженности компании перед венгерским бюджетом. Однако ВЭБ остается крупнейшим кредитором Malev. Долг компании банк реструктурировал на пять лет и предоставил ей банковскую гарантию еще на 32 млн. евро. Таким образом, еще одна попытка российских компаний выйти на европейский рынок авиaperевозок с формальной стороны завершилась почти также неудачно, как и предыдущие. Ранее – в 2007 г. – Аэрофлот не смог победить в конкурсе на 30,1% акций итальянской Alitalia, которые в итоге достались альянсу Air France с KLM. В 2008 г. тот же «Аэрофлот» безуспешно боролся за сербскую JAT и чешскую CSA. Не принесла успеха и попытка авиакомпании «Сибирь» участвовать в конкурсе по приватизации австрийской Austrian Airlines. Но по сути дела случай с венгерским авиaperевозчиком выпадает из этого ряда безрезультатных усилий, ведь российская сторона сохранила в этом проекте статус крупнейшего кредитора, то есть последнюю точку в этой истории ставить еще рано.

Премьер-министр РФ Владимир Путин и министр нефти Венесуэлы Рафаэль Рамирес подписали соглашение о создании СП для разработки месторождения «Хунин-6» в бассейне реки Ориноко с запасами 5,15 млрд. т нефти. Партнерами по СП стали Национальный нефтяной консорциум (ННК) и венесуэльская госкомпания Petroleos de Venezuela (PDVSA). По оценкам венесуэльской компании, добыча нефти может достигнуть 450 тыс. барр в сутки, причем уже на стартовом этапе она может составить 200 тыс. барр. в сутки (около 10 млн. т в год). По условиям соглашения PDVSA будет принадлежать в проекте 60%. В российский консорциум входят «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Сургутнефтегаз» и ТНК-ВР. Каждой российской компании принадлежит по 20% ННК, что, как нам представляется, довольно точно отражает степень рискованности проекта (прежде всего с политической точки зрения), из которой и вытекает готовность госкомпаний делить его с частными «строго по номиналу». Российская сторона оплатит Венесуэле бонус – двумя траншами на общую сумму в 1 млрд. долл., и инвестирует в разработку месторождения порядка 12 млрд. долл. Значительный объем инвестиций связан с высокой вязкостью нефти на месторождении, требующей строительства заводов по улучшению ее характеристик. Однако рисковать в Венесуэле готовы не только российские компании. Соглашение о создании СП с PDVSA для освоения блока «Хунин-5»

подписала итальянская ENI (общий объем инвестиций в блок с максимальным уровнем добычи в 240 тыс. барр. в сутки оценивается в 18 млрд. долл., бонус за подписание - 646 млн. долл.). А в апреле – с китайской госкомпанией CNPC для освоения блока «Хунин-4». В обмен на нефть Китай предоставил Венесуэле десятилетний кредит в размере 20 млрд. долл.

Вокруг нас

Крупнейшая британская нефтяная компания British Petroleum за 7 млрд. долл. приобрела активы у американской компании Devon Energy. BP получила таким образом доли в 10 разведочных блоках в Бразилии, крупный портфель глубоководной разведочной площади в Мексиканском заливе и долю в проекте «Азери-Чираг-Гюнешли» в Азербайджане. О намерении продать эти активы Devon объявила еще осенью 2009 г., объяснив свои планы желанием сфокусироваться на разработке газовых и нефтяных месторождений на суше в США и Канаде. В рамках соглашения Devon и BP также сформируют СП на принадлежащем британской компании месторождении Kirby в Канаде. Devon приобретет 50% в Kirby за 500 млн.долл. и компенсирует капитальные затраты BP на 150 млн.долл. Главную ценность для BP представляют глубоководные месторождения вдоль берегов Бразилии, запасы которых, по оценкам экспертов, могут составить 150-800 млн. барр. нефти. Недавнее открытие крупных залежей черного золота сделало этот регион одним из наиболее инвестиционно привлекательных мест для добывающих компаний. Американская ExxonMobil, британская BG, португальская Galp, испанская Repsol и голландская Royal Dutch Shell, уже создали совместные предприятия с бразильской национальной нефтяной компанией Petrobras. BP подобное соглашение самостоятельно заключить не удалось. Отметим, что многие нефтяные резервуары в прибрежных зонах Бразилии находятся на глубине 7 тыс. м ниже уровня моря под толстым слоем соли, поэтому технически добыча в этих местах очень сложна, о чем красноречиво свидетельствует и происшедшая авария на одной из скважин британской компании у берегов США.