

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

МРСК Урала выходит на биржу

АКЦИИ ОАО «МРСК Урала» будут допущены к торгам на российских биржевых площадках — ММВБ и РТС не позднее 20 июня 2008 года.

Напомним, что 30 апреля завершилась реорганизация распределительных сетевых компаний, работающих в Уральском регионе, — ОАО «Свердловэнерго», ОАО «Челябэнерго» и ОАО «Пермэнерго» в форме их присоединения к ОАО «МРСК Урала». В результате был образован единый операционный холдинг, в который вошли в качестве филиалов бывшие региональные сетевые компании. На момент присоединения суммарная капитализация региональных сетевых компаний составила 1 599 миллионов долларов США. Общее количество акций — 87 340 миллионов штук. Из них 51,52 процента принадлежат ОАО РАО «ЕЭС России», 3,71 процента — государству, 4,7 процента — физическим лицам, остальные — частным инвесторам.

— Мы полагаем, что капитализация МРСК после начала торгов будет не ниже суммарной капитализации РСК на момент присоединения, — заявил гендиректор компании Алексей Бобров.

Энергосбыт инвестирует в строительство ТЭЦ

СРЕДСТВА, полученные от продажи допэмиссии акций ОАО «Челябэнерго», будут инвестированы в строительство угольной ТЭЦ в городе Копейске Челябинской области. Установленная мощность станции — 120 мегаватт, предварительная стоимость проекта — 200–250 миллионов долларов. Как отметил генеральный директор Челябинского энергосбыта Вячеслав Сердюков, строительство подобной станции «с нуля» уникально для России. Уже определена территория застройки, решена проблема водо- и электрообеспечения объекта. Команда проектировщиков приступила к разработке технико-экономического обоснования. Новая станция снизит зависимость южноуральских энергетиков от поставок природного газа, позволит сохранить угольные предприятия и улучшить теплоснабжение Копейска. Строительство ТЭЦ займет приблизительно четыре года.

«Северная казна» выйдет на IPO к 2012 году

ПЛАНЫ по публичному размещению акций связаны с обязательством кредитного учреждения перед новым портфельным инвестором — шведским инвестиционным фондом East Capital Explorer Financial Institutions Fund. Он выкупил допэмиссию банка и в итоге стал владельцем десяти процентов его акций. По словам председателя совета директоров банка Владимира Фролова, пакет на открытом рынке капитала может быть размещен в пределах не более 20 процентов. В итоге у банка появятся несколько новых акционеров в пакетами объемом от двух до пяти процентов.

После РАО

Анатолий Чубайс редактирует экономику современной энергетики

РЕФОРМА
Галина Абакумова

К ОСЕНИ глава РАО закончит редактировать учебник, а в ближайшие дни подпишет «Стандарт раскрытия информации» — документ, который «опрозрачит» плату за подключение. О сути некоторых событий и явлений в российской энергетике до и после 1 июля — в цитатах с пресс-конференции главы РАО «ЕЭС России» для региональных СМИ, прошедшей на прошлой неделе в Москве.

Об акциях

После 6 июня операции с акциями РАО «ЕЭС России» почти наверняка незаконны. В этот день по договоренности завершилась биржевая торговля ценными бумагами, но есть еще внебиржевая, которую трудно проконтролировать. Надо просто разъяснить людям, особенно рядовым акционерам, не слишком искушенным во всех деталях и тонкостях: после 6 июня акции лучше вообще не продавать, надо потерпеть месяц. К этому времени появятся акции компаний целевой структуры, вот их и можно продавать, если будет желание. По оценкам аналитиков, цена акций компаний целевой структуры будет на 40–60 процентов выше стоимости ценных бумаг РАО «ЕЭС России».

Об образовании и кадрах в энергетике

В целом ситуация с подготовкой кадров для энергетики неудовлетворительная. У нас большой проект, который мы ведем вместе с ректорами энергетических вузов, решая несколько задач: определение реального спроса на выпускников; определение состава квалификаций, которыми должен обладать выпускник как магистра, так и бакалавриата, а главное — готовность вуза к тому, чтобы этим квалификациям соответствовать. В рамках этого проекта работает созданный нами корпоративный энергетический факультет. На одном из последних заседаний правления рассмотрели стратегию развития этого университета после ликвидации РАО ЕЭС. Мы готовим учебную базу. У меня дома лежит учебник, страниц на 800, который я начинаю редактировать. Он готовился на протяжении трех лет, в эту работу вложено все то, что мы понимаем о современной энергетике России. Учебное пособие так и называется: «Экономика современной

энергетики». Надеюсь, к осени мы завершим эту работу, и учебник выйдет.

Следующий проект — подготовка тысячи преподавателей по всей стране в соответствии с этим учебным пособием. Пока, к большому сожалению, не только студенты, но даже преподаватели энергетических вузов очень часто знают меньше, чем вы (журналисты, пишущие на тему энергетики — ред.). Что такое рынок электроэнергии? Как формируется цена? Все представления — из мира позавчерашнего. Отставание энергетического образования от практики очень большое. С этим нужно справляться общими усилиями.

О запрете приватизации сетей

Запрет приватизации сетей до 2011 года — наше предложение, которое принято и стало законом. Это вынужденное ре-

Переход к новой системе тарифообразования даст возможность привлечь в сетевую комплекс инвестиций в размере половины годового объема продаж электроэнергии

шение: нельзя приватизировать сети сейчас, потому что иначе частный инвестор купит и генерацию, и сети, и установит то, что мы преобразовывали, — вертикально интегрированную частную монополию. Это уничтожит весь смысл проведенной реформы. Однако если нет частной собственности в сетях, значит, нет и частных инвестиций. Мы отрезали источник получения ресурсов для развития сетевого комплекса, поэтому пришлось придумывать эту кривоватую конструкцию в виде платы за присоединение. Другого источника инвестирования нет! Через два года плата за присоединение будет отменена, появится долгосрочный тариф и частная собственность в сетях. Тогда изменится вся модель развития сетевого комплекса.

О политическом завещании

Плата за техническое присоединение — временное, тяжелое и не очень хорошее решение. Те виды бизнеса, которые связаны с новым присоединением, попадают в очень непростую ситуацию. Это касается многих, особенно девелоперов, строителей, вновь возникающего малого бизнеса. Именно поэтому уже третий месяц в правлении мы выработываем

масштабное решение, которое позволит минимизировать негативные последствия платы за присоединение. В ближайшее время его утвердим. Документ называется «Стандарт раскрытия информации». Суть его в том, чтобы, во-первых, максимально «опрозрачить» всю процедуру. Понятно, что в этой мутной воде многим хочется поймать рыбу. Надо сделать воду мутной. Новый документ обяжет сетевую компанию через сайт в Интернете, через другие каналы отвечать на ключевые вопросы: количество заявок на присоединение, сроки исполнения, имеющаяся очередь... Чтобы человек понимал, что он по-честному и в свое время получил то, что в договоре записано.

Во-вторых, предстоит реструктурирование самих договоров. Будет три типовых договора, которые для физических лиц и для малого бизнеса вводятся максимально возможные преимущества, в том числе ми-

нимальную плату. Такой минимум предлагают иностранные компании. Почему не наши? В основном потому, что слишком высокая себестоимость перевозок. В отличие от бизнеса, государство должно быть не все равно, кто перевозчик: ведь если работу получит российский автомобиль, то он еще и пополнит налоговые отчислениями бюджет. Иностранец же, напротив, увозит деньги из России. Немаловажно и создание пяти рабочих мест на каждый автомобиль. Правительство области ведет большую работу по продвижению уральских товаров на мировом рынке. А проведение среди местных автоперевозчиков тендеров на доставку экспортно-импортных грузов позволило бы дополнительно получать в бюджет региона до 20 миллионов долларов США в год.

В свое время Россия присоединилась к международному соглашению по производству единого весового контроля автомобильных грузоперевозок. Это очень выгодно. В каждой стране своя система взвешивания, свое оборудование, что обуславливает разные итоги измерений. Так вот, страны Европы и Азии взяли и договорились об унификации весового хозяйства. Это дает возможность взвесить груз один раз, получить единый документ и затем без дополнительного взвешивания проехать через территории подписавших соглашение стран до пункта назначения. Россия запустила программу обустройства соответствующих международных стандартам весовых хозяйств на территории страны. Но ближайший такой комплекс — в Тольятти. Какой находящийся в здравом уме грузоперевозчик из Свердловской области, если ему надо доставить груз на Запад, скажем, в Германию, поедет

О пилотных проектах и переходе к системе RAB

Первые пилотные проекты перехода на новую систему должны быть добровольными. Необходима готовность самих сетевиков и регулятора — региональной энергетической комиссии, которая способна эту логику расчета тарифов принять и утвердить. Мы не принуждали никого, там очень много рисков. Ошибки будут стоить дорого: система через год-два может оказаться банкротом, если что-то неправильно посчитали или если изменилась внешняя среда так, как мы не предвидели. А тариф уже задан, менять его нельзя. Полный серьезный переход к RAB означает отказ от платы за присоединение. На этом пути еще будут трудности, конфликты, ошибки, но стратегически, я считаю, задача решена.

О холдинге МРСК

Холдинг МРСК — новая структура, которая появится после ликвидации РАО «ЕЭС России» 1 июля. 52 процента акций — у государства, 48 — у частных собственников. Крупнейшая компания в энергетике и по численности, и по объему продаж — более 200 тысяч человек работающих. Потенциал, сопоставимый с РАО «ЕЭС России». Ее акции можно ожидать на биржах в октябре-ноябре. По моей оценке, это «голубые фишки».

Варяги на дорогах

Уральские дальнбойщики не выдерживают конкуренции с иностранными

ТРАНСПОРТ

Владимир Кожеватов

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

В ГОДОВОМ ОБЪЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА ДОЛЯ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПРЕВЫШАЕТ 70 ПРОЦЕНТОВ. НА ТЕРРИТОРИИ УРФО КАРТИНА ПРЯМО ПРОТИВОПОЛОЖНАЯ: МЕСТНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ДОСТАВЛЯЮТ ЛИШЬ 15–16 ПРОЦЕНТОВ ТРАНСПОРТНЫХ ГРУЗОВ. ЭТО САМЫЙ НИЗКИЙ СРЕДИ ВСЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ СТРАНЫ ПОКАЗАТЕЛЬ.

За комментарием корреспондент «РГ» обратился к руководителю филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) России в УрФО Юрию Калиновскому.

Российская газета | Экспортно-импортных грузов по Урало-Сибирскому региону перевозится огромное количество. Почему же этим в основном занимаются иностранцы?

Юрий Калиновский | Начну с небольшого экскурса в историю. Наш регион, особенно Средний и Южный Урал, как известно, много лет был закрытой территорией. «Ворота в мир» распахнулись только в начале 90-х годов прошлого века. Тогда появилась возможность осуществлять международные автомобильные рейсы, но ни одного перевозчика с таким опытом не было. Пришлось автомобилистам начинать с нуля, в самом буквальном смысле, что, согласитесь, нелегко. Несколько смущало и то обстоятельство, что деловато Урал от государственных грани-

ц | Еще лет десять-двадцать назад доводилось слышать от руководителей местных автопредприятий сетования на преобладание иностранных коллег. Основной причиной считалось отсутствие законодательного регулирования сферы международных перевозок. Изменилась ли ситуация?

Калиновский | В конце 1990-х на свет появился федеральный закон о государственном контроле за осуществлением международных автоперевозок и ответственности за нарушения порядка их выполнения. Это, однако, кардинально ситуации на рынке не изменило. Иностранцы грузоперевозчики по-прежнему чувствуют себя на территории Российской Федерации, в отличие от нас, слишком вольготные. Они под контролем только на границе. Российская ГИБДД ими интересуется, но только на предмет соблюдения правил дорожного движения и технического состояния машин. По коммерческой части контролировать иностранцев должны сотрудники Росавтодора. Но их слишком мало. Могли бы помочь госавтоинспекторы, но они не наделены соответствующими полномочиями.

В таких условиях иностранцы не прочь заняться на российских просторах незаконным каботажем — внутренними перевозками, отбирая хлеб у местных транспортников. В обратный путь домой они могут, не имея на то права, захватить попутный груз по демпинговой цене. И если их за руку поймут сотрудники Росавтодора, то оштрафуют максимум на 1,5 тысячи рублей. Воистину смешная сумма. Для сравнения приведу такой пример. В Италии всего

лишь за неправильное оформление документа, разрешающего выполнение грузоперевозок, налагается штраф в пять тысяч евро. При повторном нарушении цифра удваивается. Вот если бы и у нас фигурировали подобные суммы! Да еще в случае неуплаты можно было арестовывать автомобиль как орудие нарушения. Аналогичная ситуация с постановлением правительства о взимании дорожных сборов.

Российский перевозчик за дороги платит и в России, родному государству, и в большинстве зарубежных стран (не путать с платными дорогами). Россия почему-то стесняется собирать с чужеземцев аналогичные платежи.

Словом, закон вроде есть, да не работает. Потому что нет эффективного механизма его применения.

РГ | Почему же местные грузоперевозчики для зарубежных перевозок фрахтуют в основном автомобили зарубежных компаний?

Калиновский | Интерес бизнеса известен. Он нацелен на то, чтобы получить качественную транспортную услугу за мини-

мальному плату. Такой минимум предлагают иностранные компании. Почему не наши? В основном потому, что слишком высокая себестоимость перевозок. В отличие от бизнеса, государство должно быть не все равно, кто перевозчик: ведь если работу получит российский автомобиль, то он еще и пополнит налоговые отчислениями бюджет. Иностранец же, напротив, увозит деньги из России. Немаловажно и создание пяти рабочих мест на каждый автомобиль. Правительство области ведет большую работу по продвижению уральских товаров на мировом рынке. А проведение среди местных автоперевозчиков тендеров на доставку экспортно-импортных грузов позволило бы дополнительно получать в бюджет региона до 20 миллионов долларов США в год.

РГ | Охарактеризуйте, пожалуйста, ситуацию в сегменте международных автоперевозок в разных регионах УрФО.

Калиновский | Внепряди всех по объему грузоперевозок за рубеж Свердловская область. Ее власти активно способствуют развитию этого направления. Они реализуют программу формирования современной логистической инфраструктуры в Екатеринбург и его окрестностях. На Среднем Урале международными грузоперевозками занимаются и солидные фирмы, самостоятельно обустроившие грузовые терминалы и необходимую инфраструктуру, и индивидуальные предприниматели. Побольше бы таких, чтобы на рынке образовалась здоровая конкуренция.

Иная ситуация в Тюменской области: в краю нефти и газа автомобильные экспортно-импортные перевозки далеко не на переднем плане.

На мой взгляд, имеется значительный, пока, к сожалению, не использованный потенциал в Челябинской и Курганской областях. В самом Челябинске нет ни одной автофирмы, являющейся членом АСМАП. А вот в сравнительно небольшом Златоусте пять международных грузоперевозчиков.

Мы активно сотрудничаем с региональными властями. Вообще, наш филиал АСМАП, обслуживающий в УрФО и Пермском крае 36 членов Ассоциации и почти 70 прочих организаций, старатся довести долю российских перевозчиков в объеме международных грузоперевозок по региону до 30 процентов.

Иностранцы перевозчики чувствуют себя на территории России вольготнее.

Проведение тендеров на доставку экспортных грузов среди местных автоперевозчиков принесло бы в бюджет региона до 20 миллионов долларов США в год

