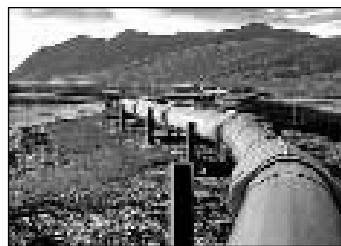
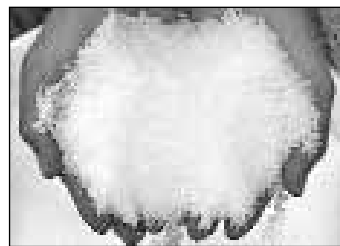


# НОВОСТИ / КОММЕНТАРИИ



Кому и почему выгодно снова раздувать тему приватизации транспортной артерии



Сектор минеральных удобрений динамично и перспективно развивается

## Национальный интерес

Приватизация нефтетрубы «добьет» промышленность



**Слухи о возможной приватизации «Транснефти» снова разогрели фондовый рынок. Но последствия допуска частных акционеров к принятию решений о работе нефтетранспортной монополии несут огромную опасность для экономики.**

Пакет в размере 21% привилегированных акций «Транснефти» принадлежит трем офшорным фондам — Prosperity Capital Management (RF) Ltd, East Capital International AB, Vostok Nafta Investment Ltd — бенефициаром которых является Сулейман Керимов. За два года эти фонды, распуская слухи о скорой приватизации государственных компаний, увеличили стоимость префов с 6890 руб. на 11 января 2009 до 40784 руб. на 12 января 2011 года.

Фонды не только распускали слухи, но и активно «давили» на правительство всеми доступными средствами. В апреле прошлого года упомянутые фонды выступили с обращением к министру энергетики Сергею Шматко (возглавляет совет директоров нефтетранспортной монополии) и к вице-премьеру Алексею Кудрину с предложением провести IPO «Транснефти». Они опубликовали 11 августа в газете «Ведомости» письмо на имя Владимира Путина с предложением рассмотреть вопрос о продаже 25% обыкновенных голосующих акций из государственного пакета.

Помогали им, как ни странно, и некоторые чиновники. В конце июля прошлого года директор департамента имущественных отношений Минэкономразвития Алексей Уваров сообщил журналистам, что Минэкономразвития и Минфин согласовали список из 11 крупных активов для приватизации в 2011–2013 годах и что в согласованный список вошла трубопроводная монополия «Транснефть». Это заявление было опровергнуто буквально на следующий день Эльвирой Набуллиной.

Руководитель одного из фондов, писавших письма в правительство, на воп-

рос журналистов, уверен ли он, что власти разрешат приватизацию «Транснефти», ответил: «А мы его дождем». Хотя в октябре 2010 года вице-премьер РФ Игорь Шувалов и министр энергетики РФ Сергей Шматко заявили, что правительство РФ в ближайшие пять лет не намерено возвращаться к вопросу приватизации ОАО «Транснефть», уверенность офшоров в результатах давления на правительство заставляет опасаться такой возможности, считает эксперт нефтяного рынка Дмитрий Парфенов.

«Транснефть» за последние 10 лет вложила в строительство новых нефтепроводов сотни миллиардов рублей. Построены нефтепроводы БТС-1, БТС-2 (вступит в строй в конце нынешнего года), первая очередь нефтепровода ВСТО, нефтепровод в Китай (Сковородино-Мохэ), нефтепорт Козьмино. Сейчас готово уже более половины маршрута второй очереди ВСТО. Началось строительство нефтепровода к стратегическим северным нефтяным ресурсам Самолотур-Пурпе-Заполье. Все эти стройки велись на доходы компании, проценты коммерческих банков и доходы от выпуска ценных бумаг. За счет государственного статуса компания смогла найти средства, какие частной компании на коммерческих условиях получить было бы абсолютно невозможно.

Но самое главное, частные инвесторы всегда нацелены на максимально высокие дивиденды любой ценой. В случае приватизации нефтетранспортной монополии частные акционеры будут добиваться снижения расходов на диагностику, ремонт и модернизацию уже существующих нефтепроводов — и резкий рост аварий вызвет снижение прокачки нефти и новую вспышку активности экологов, требующих остановки всех строек и вообще работы нефтепроводов.

Несколько сбоев в работе нефтепровода ВСТО снивелируют большой полити-

ческий эффект от появления российской нефти на рынках Юго-Восточной Азии. Кстати, статьи с требованиями остановить строительство нефтепровода появляются до сих пор.

Что будет, если к управлению нефтепроводами допустить частных собственников, наглядно видно на примере электроэнергетики, говорит Дмитрий Парфенов. Электроэнергия у нас уже дороже, чем в некоторых штатах США. В Красноярске недавно прошла конференция, на которой товаропроизводители края жаловались, что за первые месяцы 2011 энерготарифы выросли на 40–90%. Впору закрывать заводы и фабрики, говорили на конференции.

Нет сомнения, считает Дмитрий Парфенов, что в нефтетранспортной отрасли частные акционеры также сумеют пробить постоянное повышение тарифов. Тогда на перспективах освоения новых месторождений на Севере и в Восточной Сибири с их невысокой пока рентабельностью можно ставить крест. Продолжится рост числа законсервированных низкопродуктивных скважин и прекращение работ на месторождениях с тяжелыми условиями добычи. Соответственно, резко упадет спрос на нефтяное и сопутствующее оборудование, которое сейчас стало палочкой-выручалочкой для многих предприятий.

Только в государственном статусе «Транснефть» сможет завершить строительство запланированных новых трубопроводов. Окончание всех строек — 2015 год. К этому году также раза в два снизятся выплаты «Транснефти» по коммерческим займам. Но и после 2015 года спешить с приватизацией не будет оснований, считает Дмитрий Парфенов. За 2010 год только налог на прибыль «Транснефть» выплатила в размере 35 млрд руб. И с каждым годом доход государства от работы нефтетранспортной монополии будет только возрастать.

## Ключевой фактор развития

В Южно-Сахалинске заинтересовались IT-технологиями

21 июля 2011 года в Южно-Сахалинске состоится научно-практическая конференция «Региональный логистический центр — ключевой фактор развития инвестиционного климата». На мероприятии обсудят перспективы создания логистической инфраструктуры в регионе, в том числе возможность применения современных IT технологий в области модернизации внутрискладской логистики на базе систем управления складом (Warehouse Management System, сокр. WMS).

В качестве одного из ведущих экспертов российского WMS рынка выступит Дмитрий Блинов, технический директор компании LogistIX, российский поставщик автоматизированных систем управле-

ния складом LEAD WMS. В рамках выступления обсудят принципы модернизации логистической инфраструктуры в регионе и рассмотрят вопросы эффективности применения WMS технологий на примере реализованных проектов.

По данным администрации Южно-Сахалинска, необходимость создания современного логистического центра связана с тем, что сегодня база оптового складского комплекса морально и физически устарела и не позволяет наращивать транспортные и складские мощности. В частности, на территории городского округа для хранения товаров используются неспециализированные помещения, адаптированные под склады, не отвечающие стандартам по конструктивным параметрам, условиям обслуживания и хранения. Такая ситуация приводит к издержкам,

влекущим за собой высокую стоимость конечного потребительского продукта.

Планируется, что создание логистического центра в Южно-Сахалинске исключит возможности перебоев в поставках на территорию городского округа и области социально значимых товаров за счет использования современных информационных, складских технологий и позволит решить вопросы, продовольственной безопасности.

Также, по мнению представителей городской администрации, деятельность центра приведет к оптимизации транспортных расходов предпринимателей, хозяйствующих субъектов, организаций за счет снижения числа посредников при доставке продукции к конечному пункту, позволит создать новые рабочие места, увеличит налоговые поступления в бюджет и понизит розничную цену товаров минимум на 5%.

**СПРАВКА «ПЕ»:** Компания LogistIX была организована в 2004 году. Основное направление деятельности — разработка специализированного программного обеспечения для автоматизации внутрискладской логистики предприятий, оказание комплексных услуг по его внедрению, технологическому проектированию, осуществлению технической поддержки, консалтинговые услуги в сфере логистики. На сегодняшний день компания LogistIX входит в тройку лидеров среди российских поставщиков WMS систем.

## Lexand SM-527

Симпатичный навигатор с диагональю 5 дюймов

Автомобильный Lexand SM-527 — это тонкое портативное устройство с мультимедийными функциями и достаточно привлекательным дизайном. Но, само собой, в первую очередь это инструмент для спутниковой навигации, способный быстро и точно прокладывать путь.

GPS-навигатор Lexand SM-527 имеет корпус толщиной в 13 мм (как у среднего мобильного телефона) с 5-дюймовый сенсорный дисплей. Экран изготовлен по технологии TFT, его разрешение стандартно — 480x272 точки. Дисплей расположен вровень с лицевой панелью навигатора, что позволило избежать появления бортиков (они мешают пальцевому управлению и собирают пыль). Интерфейс модели прост и понятен, сложных элементов, в которые невозможно попасть пальцем с первого раза, нет. Корпус черного цвета выполнен из приятного на ощупь прорезиненного пластика. Материал корпуса практически не царапается, не загрязняется и не скользит в руках. Экран контрастно отделен от остальной части корпуса металлической рамкой. Вес навигатора — 240 граммов. Небольшие габариты делают Lexand SM-527 переносным устройством, несмотря на то что его место — в автомобиле.

Навигация реализована на чипсете SiRF Atlas V (64-канальный приемник). Это современное решение обеспечивает устройству быструю и стабильную работу. В комплекте с навигатором идет пакет «Навигатор» с картами городов России и бесплатным обновлением. Вместе с тем разработчики навигатора не запрещают установку любых других навигационных систем — например, «Прогогид» или «СитиГид». Переключение между программами осуществляется в меню



кнопкой «Путь навигации». Управляется Lexand SM-527 современной операционной системой Windows CE 6.0. Работает устройство на процессоре с частотой 600 МГц. Объем оперативной памяти составляет 128 МБ, памяти для хранения пользовательских данных 2 Гб. Есть и слот для карт формата microSD емкостью до 16 Гб.

Помимо функции навигации, Lexand SM-527 может выступать в роли видео- и аудиоплеера. Реализована поддержка таких видеформатов как AVI, WMV, ASF, ASV, DAT, MPEG, MPG и MOV, а также аудиоформатов MP3, WMA и WAV. Навигатор также может отображать графику и текстовые документы. Встроенный FM-

трансмиссия позволяет транслировать звук на колонки автомобиля, тем самым обеспечивая комфортный просмотр фильмов или прослушивание любимой музыки. В навигаторе также предусмотрен 2,5-миллиметровый аудиовыход для подключения гарнитуры или наушников.

Полного заряда батареи Lexand SM-527 хватает на 3 часа полноценной беспрерывной работы. Если вы выставите подсветку дисплея на минимум, то его хватит уже на 4,5 часа. В рознице Lexand SM-527 стоит около 4 тыс. руб. Что же, это вполне адекватный ценник за описанный выше функционал. Тем более что модель еще и весьма симпатична.

## Стабильность и перспектива

Рынок фосфатных удобрений динамично развивается

Игорь Додонов, аналитик ИК «ФИНАМ»

**Сектор минеральных удобрений динамично развивается. Наиболее высокими темпами растет сегмент фосфатных удобрений, поддерживаемый растущим спросом на сельскохозяйственную продукцию. Ежегодное увеличение спроса на фосфатную руду, по экспертным оценкам, составит 2% до 2025 года.**

Мировой рынок фосфатных удобрений представляет собой своего рода олигополию с малым числом производителей. На три крупнейших продавца фосфатной руды — США, Китай, Марокко, приходится 67% мирового предложения, а 93% поставок обеспечивают 12 стран: Тунис, Бразилия, Йордания, ЮАР и другие. По оценкам FRC, доля Китая в производстве фосфатной руды в 2010 году могла достигнуть 38%. В Китае сосредоточены вторые крупнейшие резервы фосфата в мире, но вместе с тем, среднее содержание P2O5 всего 16,95%, и 90% резервов — это коллофаниты низкого и среднего содержания. Одновременно, один из ведущих игроков — США, сокращает поставки на мировой рынок и теряет рыночную долю. Так, с 2000 года поставки фосфатной



руды сократились на 37%, а экспорт DAP/MAP с конца 90-х гг. упал примерно на 50%, и по оценкам экспертов эта тенденция продолжится с последующим сокращением экспорта и рыночной доли до примерно 10% к 2015 году.

Что касается мирового рынка фосфорсодержащих удобрений, в особенности DAP/MAP, то с лидером можно отнести 5 стран — США, Китай, Марокко и Тунис, на которые

приходится около 84% производства. Основные потребители — Китай и США, чистые импортеры — Индия и Бразилия.

По нашим оценкам наиболее динамичный спрос на фосфорсодержащие удобрения в 2010–2015 гг. будет наблюдаться, прежде всего, в странах Латинской Америки и Азии, и в особенности Бразилии и Китае. Отметим, что у российских производителей есть торговое преимущество в геогра-

фической близости к крупнейшему чистому импортеру, Индии. По стоимости транспортировки DAP в Индию Россия находится на втором месте, уступая лишь саудовской компании Ma'aden — \$245 за тонну против \$200 за тонну. Для остальных производителей расходы на перевозку значительно выше — от \$300 для Йордании до \$330 для США.

Российский рынок фосфорсодержащих удобрений представлен такими крупнейшими игроками как «ФосАгро» и «ЕвроХим», владеющими собственными резервами фосфатной руды, а также другими компаниями — «УралХим», «Фоссош», «ГМЗ» и «Акрон», закупующими фосфатную руду у «ФосАгро». Стоит отметить, что компания «ФосАгро» занимает лидирующие позиции в мире в рамках своей отрасли. В долгосрочной перспективе главным драйвером роста мирового рынка фосфатных удобрений будет выступать рост мирового населения и повышение благосостояния в быстрорастущих странах. Согласно прогнозам ООН, к 2020 году население планеты увеличится на 11,1% по сравнению с 2010 годом, что затрудняет задачу удовлетворения спроса на продукты питания и корм для животных при снижающихся посевных площадях.

## День цемента

HeidelbergCement и Holcim открыли новые заводы в России

(Окончание. Начало на стр. 1)

На открытии предприятия «Тулацемент» в поселке Новогоревском генеральный директор HeidelbergCement в России Кристиан Кнелль отметил: «Россия является привлекательным рынком для HeidelbergCement. Российский цементный рынок демонстрирует уверенный рост, который в первом квартале 2011 года составил 24%. Мы ожидаем, что объем цементного рынка в этом году возрастет до 56 млн т по сравнению с 50 млн т в прошлом году».

Стоит напомнить, что некоторое время назад в своем интервью г-н Кнелль сказал: «Мы отлично понимаем, что российская экономика обладает потенциалом, и намерены увеличить производство цемента в России. Мы извлекли необходимые уроки после недавнего кризиса и готовы к активному развитию в самом ближайшем будущем».

Цемент на новом заводе в Тульской области будет производиться сухим способом, при этом многие процессы автоматизированы, а применение новейших современных технологий сокращает воздействие на окружающую среду. Надо отметить, что уникальность нового производственного комплекса заключается как раз в полном соответствии мировым стандартам защиты окружающей среды и принципам энергоэффективности. Большинство цементных заводов в России до сих пор используют так называемый мокрый способ производства, при котором для приготовления смеси глины и известняка используется значительное количество

воды, которая впоследствии выпаривается в клинкерной печи. В современном технологическом процессе, который будет использоваться на новом заводе, вода не применяется и тратится в 2–3 раза меньше энергии, что существенно сокращает воздействие на окружающую среду.

Общая площадь производственного комплекса, включая карьеры, составляет около 100 га. HeidelbergCement инвестировал в развитие инфраструктуры поселка Новогоревский, в частности, в строительство нескольких километров дорог и железнодорожного полотна, а также четыре современных жилых комплекса для сотрудников. Кроме того, финансирование было направлено на ремонт местной школы, музыкальной школы и дома престарелых.

HeidelbergCement развивается в России с 2001 года. Российские активы концерна включают цементный завод в Сланцах Ленинградской области, контрольный пакет акций компании по производству строительных материалов в Башкортостане, а также завод бетонных смесей «Гуров-Бетон» и «Воронежское рудоуправление», разрабатывающие карьеры. HeidelbergCement также импортирует высококачественный цемент с собственных цементных заводов в Швеции и Норвегии через терминалы в Калининграде, Мурманске и Архангельске.

«Новый завод входит в число наиболее крупных и современных цементных производств в России. Он будет обеспечивать динамичный и перспективный рынок Москвы и Московской области высоко-

качественным цементом», отметил д-р Бернд Шайфеле, председатель правления концерна HeidelbergCement, участвовавший в церемонии открытия на прошлой неделе. — Концерн HeidelbergCement усилил позиции как один из ведущих производителей строительных материалов в мире и продолжит осуществлять адресные инвестиции на привлекательных развивающихся рынках в странах Азии, Африки и Восточной Европы. Открытие нового завода позволяет нарастить наши производственные мощности на растущем рынке и увеличить объем производства высококачественного цемента в России до 5 млн т в год».

И — к вопросу о квалификации персонала.

Один из руководителей HeidelbergCement, отвечая на вопрос о кадрах в России, говорит: «Процесс подбора персонала часто бывает сложным и длительным, но это очень важный для нас процесс. Необходимо отметить, что за последние годы существенно изменилось представление о необходимой квалификации специалистов, работающих в цементной индустрии — современные технологии не стоят на месте. Поэтому не во всех российских регионах можно найти даже хорошего сварщика! Особое внимание мы уделяем молодым людям, отлично понимаем, что в их обучение необходимо вкладывать средства. Мы много работаем с российскими вузами, отправляем наших молодых коллег на специальные международные тренинги на предприятия Heidelberg Cement за рубежом».