

СОБЫТИЯ

Спекулятивная атака на гривню захлебнулась

Мы имеем возможность убедиться в следующем — руководители Национального банка Украины были на 100% правы, утверждая, что нет объективных оснований для снижения курса гривни, а его временные флуктуации происходили исключительно в силу временных факторов, усиленных попытками извлечь спекулятивную прибыль. Те, кто прислушался к такому мнению, не поддавался панике, сохранял выдержку и спокойствие, хранил сбережения в нацвалюте, встречают приближающийся Новый год в хорошем настроении. Повод очевиден: курс гривни вырос на наличном рынке — с 8,4 до 8,05 гривни за 1 доллар.

Гораздо менее приятные чувства испытывают спекулянты, которые пытались извлечь прибыль, предпринимая попытки «раскачать курс». Для того чтобы поживиться за счет склонных к панике граждан, спекулянтами были задействованы серьезные финансовые и информационные ресурсы. Но благодаря комплексу мер, предпринятых Национальным банком, спекулятивная атака на гривню захлебнулась. Валютные спекулянты подсчитывают убытки.

НБУ работал в двух главных направлениях, оказывая влияние как на межбанковский валютный рынок, так и на рынок наличных валютнообменных операций.

Необходимость воздействия на безналичный рынок возникла в силу отрицательного сальдо торгового баланса Украины, которое имело следствием превышение спроса на валюту над ее предложением.

Решение проблемы было принято с учетом ранее имевшегося опыта, который был проверен временем: постановлением №475 Нацбанк ввел обязательную продажу валютной выручки экспортеров и сократил срок возврата экспортной выручки со 180 до 90 дней. Согласно постановлению №479, субъект межбанковского рынка (т.е. уполномоченный банк) должен осуществлять продажу валютной выручки в размере, определенном Нацбанком, без поручения клиента не позднее, чем на следующий рабочий день после зачисления соответствующих поступлений. Постановление вступило в силу 18 ноября 2012 года.

Указанные меры позволили увеличить объемы и повысить ритмичность поступления валюты на внутренний рынок.

ЭКОНОМИКА

Украинская труба будет постепенно превращаться в кучу ржавого железа

“Газпром” делает все, чтобы транзит через Украину был прекращен”, — заявил генеральный директор Фонда национальной энергетической безопасности Константин Симонов корреспонденту ИА REGNUM 23 ноября.



Напомним, “Газпром” планирует увеличить транзит газа через Белоруссию на 30%. Об этом шла речь на встрече Александра Лукашенко с главой “Газпрома” Алексеем Миллером 22 ноября. Также было объявлено, что в 2012 году “Газпром” поставит в Белоруссию 22 млрд кубометров газа, а транзит через страну составит 44,5 млрд кубометров газа.

В дальнейшем “Газпром” хочет полностью загрузить транзитную инфраструктуру, инвестировать \$2 млрд в ее модернизацию, а также увеличить мощность белорусских подземных хранилищ природного газа.

Симонов объяснил: “Здесь важен даже не столько вклад в транспортные сети Белоруссии, сколько строительство подземных храни-

лищ. Подземные хранилища Украины были очень важны: в зимний период необходимо быстро поднимать из них газ и поставлять его потребителям”.

Учитывая контекст, по словам эксперта, “сигнал “Газпрома” очевиден. Дело в том, что строительство двух ниток “Северного потока” уже завершено, а 7 декабря состоялась сварка первого стыка “Юж-

ного потока”. “Северный” и “Южный поток” — это 118 млрд. кубов. В 2008 году — рекордный год наших поставок — мы через Украину прокачали 117 млрд. кубов. Таким образом, Украина сама себе вырыла яму, через 4-6 лет как транзитная страна она будет не нужна”. Симонов добавил, что “цена ошибки” Украины огромная: “Она будет терять несколько миллиардов долларов транзитных платежей в год и лишится всех аргументов для требования снизить стоимость газа”. “Сегодня “Белоруссия получает российский газ дешевле, чем \$200 за тысячу кубометров, а Украина — за \$435”, — напомнил эксперт.

Продолжая сравнивать ситуацию в Белоруссии и на Украине, эксперт отметил: “Газпром” получил 100% в “Белтранспгазе”, соответственно, это обозначает гарантию загрузки трубы, поддержание ее в рабочем состоянии, инвестиции в расширение мощностей и дешевую цену на газ для белорусского потребителя. Украина ничего этого не имеет, ее труба будет постепенно превращаться в кучу ржавого железа. Ведь

без российского газа она, как и подземные хранилища, абсолютно бессмысленна”.

“Украина может заявлять: “Мы будем скоро покупать газ в Европе”, “Скоро станем добывать газ на шельфе”. Но это все байки, которыми активно кормят украинского избирателя. Пока очевидных продвижений в этом Украина не демонстрирует”, — заключил Константин Симонов.

Как сообщало ИА REGNUM, с 1 ноября Германия начала поставки газа на Украину. Премьер-министр Украины Николай Азаров подтвердил этот факт, добавив, что поставки “еще не носят глобального масштаба”. Однако он подчеркнул, что Киев возлагает на них большие надежды: “Сейчас это задача номер один — отработать все системы до такой степени, чтобы мы были уверены, что при необходимости мы сможем получить достаточное количество газа”. Стоит отметить, что, по-видимому, немецкая компания RWE поставляет на Украину газ, купленный у российского “Газпрома”.

Hyundai афера Украины

Какие проблемы имеют скоростные поезда Hyundai и действительно ли нужна была Украине закупка поездов корейского производства

“Укрзализныця” недавно озвучила свои планы о покупке двух межрегиональных поездов Крюковского вагонозавода, в среднем на поезд будет потрачено 25 млн долларов. Такая же стоимость у скоростного поезда корейского производства Hyundai, 10 единиц которых правительство закупило в преддверии Евро-2012 и на которые (их приобрели 10 штук) было потрачено суммарно 307 млн долларов.

Возникает логический вопрос: а действительно ли так нужны Украине были скоростные поезда иностранного производства и почему

именно корейские поезда?

“Кроме компании Hyundai, никто не брался за выполнение договора на поставки 10 электропоездов в установленные сроки. Даже сейчас, когда Евро-2012 уже прошло, скоростные поезда Крюковского вагонозавода еще только проходят испытания”, — пояснил “Делу” эксперт в транспортной отрасли.

Что же касается достаточно частых поломок скоростных поездов, то тут суть дела обстоит не в сбоях в работе главного компьютера, а в том, что на сегодняшний день поезда не прошли нор-

мальный цикл обкатки в украинских условиях. “Сложности возникают потому, что поезда Hyundai еще проходят испытания. Например, Siemens обкатывал в России поезда 12 месяцев, в таких испытаниях участвовали шесть поставленных компанией в страну поездов”, — объяснил “Делу” эксперт.

На вопрос, могут ли поезда Крюковского завода ездить со скоростью 240 км в час, эксперт утверждает, что это действительно реально — тележка, которая используется в Крюковских вагонах, делает это теоретически возможным. Но проблема в том, что в Украине в регулярной эксплуатации максимально разрешен-

ная скорость — 160 км/час. На данный момент нет соответствующей инфраструктуры и, в первую очередь, путей, где можно было ездить со скоростью 240 км/час.

Чтоб скоростные поезда украинского производства развивали такую скорость, необходимо, как минимум, 10 лет. Но, по мнению эксперта, это не единственная проблема.

“На сегодня необходимо решить глобальные вопросы с тарифами на железнодорожные перевозки, потому как при существующих тарифах мечтать о более высоких скоростях не приходится”, — заявил эксперт. Сильно дорого. Ну и наконец, эксперт утверждает, что смысла

покупать электропоезда для скорости 160 км в час у Hyundai не было, так как, в принципе, при такой скорости распределенная тяга — это абсолютно не крайняя необходимость.

“Гораздо эффективнее было бы купить вагоны Крюковского завода и двухсистемные электровагоны для них — Siemens, или даже те же Skoda. Эффект был бы достигнут один и тот же”, — подытожил эксперт.

А еще лучше было возобновить на Луганском заводе производство паровозов, которые еще перед войной Красную стрелу из Ленинграда в Москву со скоростью 180 км/час водили.