**13 МАРТА 2012**

**Вернуться в оглавление**

### ТЕЛЕКАНАЛ «3 КАНАЛ», ГОРОД, 12.03.2012, 18:15

Ведущий Олеся Лосева.

ВЕДУЩИЙ: Авиакатастроф за последние 20 лет стало значительно меньше, а пассажиропоток увеличился в разы. Об этом сообщил руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько. Проблемы гражданской авиации обсуждали сегодня на специальной коллегии Росавиации. Министр транспорта Игорь Левитин в свою очередь назвал прошедший год провальным с точки зрения обеспечения безопасности. В 2011-м произошло несколько крупных авиакатастроф и теракт в «Домодедово». Причину случившегося чиновник видит в отсутствии дисциплины у перевозчиков и наземных служб аэропортов.

**Игорь ЛЕВИТИН**, **министр транспорта РФ**: Уже несколько лет на этой коллегии мы не слышим «Дайте нам денег». Главное, это работа на местах, работа в авиапредприятиях. Наша задача – чтобы нормативно-правовая база и реализация этой нормативно-правовой базы были обеспечены постоянным вниманием к безопасности полетов.

### РАДИО МАЯК; 12.03.2012; МИНТРАНС: ПРОБЛЕМА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ДИСЦИПЛИНЕ

Минувший год, ознаменовавшийся несколькими крупными авариями самолётов, следует признать провальным с точки зрения обеспечения безопасности в гражданской авиации, но проблема не в нехватке средств, а в дисциплине. Об этом сегодня заявил глава Минтранса Игорь Левитин, выступая на итоговой коллегии Росавиации. По его мнению, главное - это уровень дисциплины перевозчиков и контроль за такими перевозчиками.

Глава Минтранса призвал подчинённых признать проблемы в этой сфере и «ничего не скрывать, чтобы такое больше не повторилось». Левитин поручил усилить контроль за безопасностью полётов, но при этом значительную роль в процессе, по его мнению, должны играть сами авиакомпании.

### КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ ЧЕРКАСОВА; 13.03.2012; РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ТЯНУТ АВИАТОРОВ ВНИЗ

Минтранс предлагает переложить их потери на авиапром

Российские авиакомпании жалуются на серьезные проблемы с новыми отечественными самолетами, выливающиеся в сотни задержанных рейсов и многомиллионные убытки от поломок. В частности, исправность флагмана российского авиапрома, регионального SSJ, на 17-45% ниже техники Boeing и Airbus. Минтранс в ответ предлагает переложить расходы на ввод в эксплуатацию новых воздушных судов на плечи авиастроителей. Но последние настаивают на том, что и так продают самолеты перевозчикам слишком дешево.

Вчера на коллегии Росавиации руководство «Аэрофлота» и его дочерней авиакомпании «Россия» рассказало о проблемах, возникших при вводе в эксплуатацию новых отечественных самолетов Ан-148 и SSJ 100, которые производятся Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО, входит в ОАК). Гендиректор авиакомпании «Россия» Сергей Белов рассказал, что в прошлом году перевозчик выявил конструкторский дефект Ан-148 – замедленный выпуск основных опор шасси, из-за чего пришлось задержать восемь рейсов. Кроме того, компания столкнулась с неполадками в работе двигателей самолета и обмерзанием двери люков.

«В 2011 году мы получили 390 задержанных рейсов, а наши расходы составили в сумме десятки миллионов рублей, не говоря о потери имиджа компаний с каждой задержкой»,– утверждает господин Белов. Попытки оперативно получить техническую помощь со стороны производителей, говорят авиаторы, часто были неудачными. Например, чтобы устранить неисправность шасси, компании понадобилось полтора года ждать сервисный бюллетень от разработчиков самолета, на основании которого осуществляется устранение дефекта. В итоге «Россия» заключила с ВАСО «компенсационный» договор. Его суть заключается в том, что производитель выплачивает компенсацию клиенту в случае, если сроки гарантийного ремонта превышают заявленные.

С жалобами на ОАК выступил и «Аэрофлот». Как рассказал заместитель главного инженера департамента авиационно-технического обеспечения «Аэрофлота» Константин Мохна, уровень исправности SSJ оказался на 17-45% ниже, чем в среднем по парку «Аэрофлота» (состоит из самолетов Boeing и Airbus). Главная проблема – задержки в поставках запчастей и компонентов. Своевременно поставлено 158 заказанных компонентов (56%) из 281, а 13% от заказа не выполнено вообще.

Министр транспорта Игорь Левитин по итогам обоих докладов заявил, что затраты на введение новых отечественных самолетов необходимо перенести на производителя – ОАК. «Эти затраты не должны быть в цене пассажиров авиакомпаний»,– заявил чиновник. Вопрос о закреплении ответственности производителя он пообещал поставить перед правительством.

В ОАК заявили, что и без того делают все возможное. «Традиционно в индустриальной практике стартовым заказчикам, приобретающим новый тип воздушного судна, предоставляются преференции – скидки порядка 25-30% от каталожной стоимости самолета. «Аэрофлот» не был исключением из этого правила»,– заявила «Ъ» глава пресс-службы корпорации Ольга Каюкова. Послепродажная поддержка лайнеров на льготных условиях осуществляется около полугода. «Все расходы по устранению конструкторских дефектов, которые выявляются в ходе интенсивной эксплуатации, мы берем на себя»,– подчеркнули в ОАК. Но это обычная мировая практика, а директор по связям с общественностью Boeing Russia Дмитрий Хрол заверил «Ъ», что «по каталожной цене в мировом авиапроме никто из крупных производителей самолеты не продает».

Источник «Ъ» в ОАК добавляет, что проблемы с Ан-148 во многом связаны с разработчиком самолета – украинским КБ Антонова, которое «не всегда оперативно реагирует на информацию о неисправностях самолета».

«При освоении новой техники на пассажиров не должны распространяться ни финансовые допзатраты, ни риски»,– согласен с позицией Игоря Левитина главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синицкий. И если государство ставит цель добиться десятипроцентной доли мирового рынка самолетостроения, добавляет эксперт, то система технической поддержки эксплуатации самолетов должна существовать и эффективно работать. По мнению господина Синицкого, на отладку системы потребуется государственное финансирование, получателем которого может стать как ОАК, так и стартовые покупатели ее самолетов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 13.03.2012; ЦЕНЫ – НА ПОСАДКУ

Минтранс ищет резервы снижения стоимости авиабилетов

Стоимость топлива сегодня составляет половину цены авиабилета. Но есть и другие издержки, которые связаны с эксплуатацией самолетов и работой аэропортов. Об этом вчера говорили на расширенной коллегии Федерального агентства воздушного транспорта

Снизить затраты авиакомпаний на топливо, по словам руководителя **Росавиаци**и Александра Нерадько, агентство старается решить путем строительства в аэропортах не одного, а нескольких топливно-заправочных комплексов и созданием конкурентной среды

Что касается вопроса отпускных цен производителей, то это вопрос Федеральной антимонопольной службы и Федеральной службы по тарифам, сказал Александр Нерадько

О другом факторе, который влияет на цену билета, рассказал глава министерства транспорта Игорь Левитин. Речь идет об эксплуатации новых самолетов отечественного производства. Сегодня они еще страдают «детскими болячками», и производители должны брать на себя все затраты на доработку самолетов новых типов во время их коммерческой эксплуатации, отметил министр. Но, увы, покупка воздушных судов происходит нередко через лизинговые компании, и здесь договориться о включение в договор и стоимости подготовки пилотов, издержек из-за незапланированного простоя самолетов не удается. И в итоге выходит, что обучение пилотов, например, на Ан-148 стоит в России дороже, чем на Украине

Также перевозчики не должны нести убытки из-за того, что оператор аэропорта закрыл его, так как вовремя не позаботился о закупке оборудования для приведения в порядок, очистки от снега взлетно-посадочной полосы, отметил Левитин. В контрактах по аренде полос, которые находятся в собственности государства, обязательно нужно предусмотреть возможность его разрыва

Также Левитин отметил, что необходимо изменить правила поддержания летной годности воздушных судов, согласно которым именно разработчик самолета должен утвердить эксплуатационную документацию. Сегодня в этом процессе участвует множество организаций, что, с одной стороны, позволяет разработчику разделять ответственность с третьими лицами, а с другой – вызывает немалые дополнительные издержки эксплуатантов при прохождении процедур. То есть за печать на документы каждого самолета приходиться платить различным институтам, которые порой не имеют к производителям и разработчикам никакого отношения. Минтранс предлагает разработчику четко прописать, что должен делать эксплуатант, а государство, со своей стороны, будет контролировать выполнение работ. При этом министр предлагает отдать эти функции минпромторгу. В случае, если эксплуатант выполняет все работы, у воздушного судна автоматически должен быть тот ресурс, который установил разработчик. При этом перевозчик должен делать соответствующие записи по номерной документации воздушного судна. В случае, если он нарушил нормы, вступают механизмы введения ограничений на его деятельность, вплоть до приостановки или аннулирования свидетельства эксплуатанта

Минтранс также планирует разработать новый механизм допуска авиакомпаний к международным полетам. Оценивать их будут по балльной системе, а не только по соответствию перевозчиков шести критериям, которые действуют сегодня. Новый механизм выдачи допусков коснется не только регулярных, но и чартерных рейсов, уточнили в Росавиации

Свой голос при распределении прав на международные полеты будет иметь и Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта. А в перспективе ей могут отдать функцию по выдаче допусков на загранрейсы. Игорь Левитин напомнил, что разрешения на международные автомобильные перевозки выдает ассоциация, а не министерство или федеральное агентство.

Сейчас в ведомстве планируют передать выдачу допусков на международные коммерческие перевозки, которые являются самыми прибыльными, от Росавиации на уровень межведомственной комиссии. В нее войдут также представители Федеральной антимонопольной службы, минэкономразвития, других ведомств. Скорее всего, перераспределение полномочий будет закреплено приказом минтранса, пояснили «Российской газете» в Росавиации. Планируется также ужесточить требования к перевозчикам, в том числе по парку самолетов, регулярности полетов и их безопасности.

Еще один проект закона, который разрабатывает минтранс, касается запрета нашим перевозчикам платить экологические квоты Евросоюзу за выбросы парниковых газов. Китай уже пригрозил ЕС экономическими санкциями – мораторием на покупки самолетов европейского производства. А сами европейские компании обратились к властям пересмотреть принципы борьбы с парниковыми газами, так как тоже не хотят нести бремя такого налога. Заместитель министра транспорта Валерий Окулов напомнил, что Россия настаивает на решении этой экологической проблемы в рамках Международной организации гражданской авиации, а не локально. Ведь экологический налог, как уже не раз писала «Российская газета», скажется на стоимости билетов.

### МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА, ВАСИЛИЙ МИРОНОВ; 13.03.2012; ДЕШЕВО И СЕРДИТО

Минтранс тащит в Европу российский авиапром

Глава Росавиации Александр Нерадько отчитался о работе ведомства за 2011 год, который назвал «провальным». Прежде всего из-за низкого уровня безопасности. Он объясняется двумя обстоятельствами: халатностью с документами и плачевным состоянием российского авиапарка. Тем не менее Минтранс, разрабатывая новые правила доступа авиаперевозчиков к международным маршрутам, требует, чтобы те имели российские самолеты.

Ведомство в ближайшее время планирует пересмотреть порядок доступа российских авиаперевозчиков на международные направления. Определять, кто будет летать за рубеж, в скором времени будет межведомственная комиссия, которая должна оценивать в баллах претендентов по ряду критериев. Положительным моментом будет являться наличие у компании самолетов российского производства. «В новых критериях допуска к международным полетам мы предложили ввести одним из условий количество отечественных воздушных судов», – рассказал на коллегии Росавиации министр транспорта Игорь Левитин.

Но у такой поддержки отечественного авиапрома есть неприятная сторона для конечных потребителей. Для них, по крайней мере в первое время, это обернется перекладыванием дополнительных издержек перевозчиков на их плечи и некоторыми неудобствами.

Так, директор авиакомпании «Россия» Сергей Белов, докладывая на комиссии об итогах начального периода эксплуатации самолета «Ан-148», который компания закупила первой из отечественных авиаперевозчиков, отметил множество его недостатков. «Низкий среднесуточный показатель налета («Ан-148». – «ЭВ») в основном связан с простоями, которые вызваны неисправностями и проблемами техобслуживания, – рассказывает он. – Это системы кондиционирования, пилотажно-авиационное оборудование, связное оборудование, двери, люки». Глава компании также перечислил ряд проблем с дороговизной деталей, сроком их поставки и их качеством. Кроме того, по его словам, обучать пилотов для «Ан-148» стоит столько же, сколько для «Боингов-747».

Конечно, у перевозчиков есть огромный соблазн включить всю недополученную прибыль в стоимость билетов. Впрочем, опрошенные «ЭВ» эксперты верят в новую российскую авиатехнику.

ЭКСПЕРТЫ «ЭВ «

Заместитель руководителя комиссии РСПП по оборонно-промышленному комплексу Анатолий Ситнов:

- Безусловно, отечественные самолеты эксплуатировать дешевле – у нас создана система сервисного обслуживания, налажен выпуск запчастей и т.п. В случае с иностранной техникой приходится ремонтировать двигатели за границей, закупать втридорога запчасти, обучать за рубежом летчиков. Для зарубежной техники нужны спецангары, она не может готовиться к вылету на открытой площадке, садиться на грунтовое покрытие или на снег. А «Ан-148», например, все это может. Мы сравнили этот самолет с бразильским Embraer 195 и пришли к выводу, что «Ан-148» экономичнее аналога. К тому же новая иностранная техника обходится в 2-2,5 раза дороже, чем наша. Другое дело, что российские компании зачастую закупают иностранный хлам по бросовым ценам – но это уже другой вопрос.

Московский представитель журнала Flight International Владимир Карнозов:

- Компания «Аэрофлот» недавно заявила, что «Ил-96» использовать менее выгодно, чем «Боинг-767». Но надо смотреть шире: при правильной эксплуатации «Ил-96» прибыльнее. Ведь компания нередко ставила этот самолет на короткие маршруты – конечно, это чревато убытками. Надо помнить также, что импортные самолеты нередко приходится ремонтировать за рубежом – деньги при этом утекают из нашей экономики. Можно сколько угодно утверждать, что наши самолеты потребляют больше топлива и чаще становятся на ремонт, но запчасти к ним все же дешевле, как и услуги механиков, которых не надо учить и переобучать за рубежом.

Эффективность использования самолета зависит и от цен на топливо – и здесь мы гробим собственный авиапром, продавая его своим компаниям чуть ли не дороже, чем за рубеж.

### РИА «НОВОСТИ»; 12.03.2012; РОСАВИАЦИЯ ПОДДЕРЖИВАЕТ ПЕРЕДАЧУ В МИНТРАНС РЕШЕНИЙ ПО ДОПУСКУ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ МАРШРУТЫ

Росавиация поддерживает предложение Минтранса по созданию на базе министерства межведомственной комиссии по допуску на международные маршруты, сообщил журналистам замглавы ведомства Олег Клим.

В настоящее время эти полномочия осуществляет Росавиация.

Клим отметил, что в настоящее время для допуска авиакомпании к полетам за рубеж существует система из шести критериев (в частности, регулярность, безопасность). Минтранс же предлагает ввести 20-ти балльную шкалу оценки, что ужесточит требования к авиакомпаниям, которые хотят выполнять международные рейсы.

При замглавы Росавиации отметил, что пока это лишь предложение и, так как оно пока не формализовано, ближайшая комиссия по допускам, которая состоится 14 марта, будет отбирать авиакомпании по прежним критериям.

Министр транспорта Игорь Левитин в свою очередь отметил, что Минтранс предлагает при отборе авиакомпаний для осуществления полетов за рубеж учитывать такой показатель как количество в парке новых самолетов российского производства.

«В новых критериях к допуску на международные полеты мы предлагаем ввести критерий – количество отечественных воздушных судов. Те компании, которые будут иметь в своем составе отечественные суда, будут иметь преференции», – сказал он.

Ранее Минтранс заявлял, что считает целесообразным изменить регламент получения авиаперевозчиками допуска к выполнению международных воздушный перевозок и возложить эту функцию на межведомственную комиссию при Минтрансе с участием представителей Федеральной антимонопольной службы (ФАС), Минэкономразвития, Минспорттуризма, Росавиации, Ространснадзора и Ростуризма.

### КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; НИНА КУЗЬМИНА; 13.03.2012; КАЖДОЙ ТРЕТЬЕЙ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ В РОССИИ – СРОЧНЫЙ РЕМОНТ

Плачевное состояние наших аэропортов и аэродромов уже ни для кого не секрет, а вчера руководитель Росавиации Александр Нерадько озвучил на коллегии прямо-таки пугающие цифры – срочного ремонта требует каждая третья взлетка.

За последний десяток лет, по словам Нерадько, отремонтировали только четверть из всех полос. Чтобы довести российские аэродромы до ума, нужно закачивать в них минимум по 65 – 70 млрд. рублей в год, а в 2011-м в бюджете на весь авиатранспорт нашлось только 7,3 млрд. В этом, правда, обещали поднажать и выдать сразу 10 млрд.

В список на реконструкцию попали взлетки в Сочи (аэропорт Адлера), Казани, Краснодаре, Анапе, московские и дальневосточные аэропорты. Этого все равно мало, вздыхают авиаторы, но все же лучше, чем вовсе ничего.

А вот число аварий, даже несмотря на безденежье небесного транспорта, снизилось. За последние двадцать лет их стало в десять раз меньше, заявил Александр Нерадько. Для наглядности тут же привел цифры: в 1991 году у нас случилось 111 авиапроисшествий, а в последние пять лет «отмечалось не более 13 происшествий в год».

### ATO.RU; 12.03.2012; НОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ НЕТ

Подводя итоги 2011 г. на заседании коллегии Росавиации 12 марта, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько сообщил о том, что за прошедшие два года в России не было создано ни одной авиакомпании, которая занималась бы коммерческими регулярными пассажирскими перевозками. При этом, по его словам, с 2000 г. количество авиакомпаний сократилось с 296 до 126, в истекшем году аннулировано 37 сертификатов.

Вероятно, отсутствие появления новых перевозчиков на растущем рынке (темпы роста числа перевезенных пассажиров в 2011 г. составили 12,6%, а в 2010 г. – и вовсе 26,2%) можно рассматривать как своеобразный рекорд. Отвечая на вопрос ATO.ru о причинах такой ситуации, Александр Нерадько сказал: «Коммерческие перевозки, а тем более, пассажирские, – это высшая лига в сфере воздушного транспорта, и попасть в нее очень сложно. Требования предъявляются очень жесткие, и пробиться в этот сегмент так же легко, как это было раньше, уже не получится». Вместе с тем, по словам Александра Нерадько, «двери открыты» – компания, претендующая на получение сертификата, должна доказать свои серьезные намерения, представить парк воздушных судов, систему поддержания летной годности, программы подготовки специалистов, а также показать соответствие всем необходимым требованиям.

### VZ.RU; ОЛЬГА САМОФАЛОВА; 12.03.2012; СРОЧНО НУЖЕН РЕМОНТ

Значительная часть российских аэропортов находится в бедственном положении

Росавиация рассказала о бедственном положении аэродромной инфраструктуры. В последние несколько лет деньги стали выделяться, «однако вложений надо в пять раз больше, чем выделяет государство», говорят эксперты. Они также сказали, какие именно аэропорты нуждаются в обновлении прежде всего и почему частные инвесторы в этот бизнес вкладываться не спешат.

Срочной реконструкции требуют 12% взлетно-посадочных полос (ВПП) с искусственным покрытием, еще 18% ВПП с грунтовым покрытием требуют проведения капитального ремонта, заявил в понедельник глава Росавиации Александр Нерадько на годовой коллегии ведомства. По его словам, за последние 10 лет только на четвертой части взлетно-посадочных полос (ВПП) проводилась реконструкция.

В России всего 63% аэродромов имеют ВПП с искусственным покрытием, остальные взлетные площадки располагают только грунтовыми полосами. Далеко не все самолеты, особенно иностранные, могут приземляться на грунт. Кроме того, всего 70% аэродромов России оснащены системой светосигнального оборудования.

Причиной такого бедственного положения стал малый объем финансов для развития и поддержания аэропортов, говорит Нерадько. Причем ремонтные сроки зачастую задерживаются из-за недостаточного объема инвестиций в поддержание и развитие аэропортов.

В советское время авиатранспортом пользовались более 100 млн человек ежегодно, причем 93% перевозок осуществлялось внутри страны и только 3% – за рубеж, рассказывает независимый авиационный эксперт Олег Смирнов. После распада СССР пассажиропоток резко снизился. Россия до сих не может выйти на показатели тех времен. Только сейчас авиакомпании стали перевозить 65 млн пассажиров в год. Структура авиаперевозок тоже изменилась: пассажирские перевозки внутри страны и за рубеж сейчас составляют 50% на 50%, говорит Смирнов.

«Если в СССР на одну среднюю зарплату можно было купить четыре авиабилета на семью с Дальнего Востока в любой город страны, то сейчас, чтобы купить четыре билета, надо полгода копить, при этом ничего не есть и за ЖКУ не платить», – замечает эксперт.

В 1990-е годы в связи с резким сокращением объема авиаперевозок (особенно внутренних) загрузка всех аэропортов снизилась. В итоге с момента распада СССР число российских аэропортов сократилось в четыре раза – с 1450 до 332 в 2011 году. За прошлый год их число уменьшилось еще на 17. В настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включено 315 аэродромов, из них 117 образуют национальную опорную аэродромную сеть.

«Более тысячи аэропортов просто исчезли. Это аэропорты, которые обеспечивали местные и межрегиональные перевозки. Перевозчики полностью прекратили летать по местным линиям», – отмечает Смирнов.

«Россия потеряла аэропортовую инфраструктуру так же, как и авиастроение. Тем временем в США сейчас летают 400 млн пассажиров в год, причем 90% – внутри страны. И авиабилеты там намного доступнее, чем в России, притом что зарплаты там выше», – указывает эксперт, добавляя, что развитие отрасли зависит от политики государства.

Финансовая яма

Между тем только за счет бюджетных средств модернизировать инфраструктуру аэропортов сейчас невозможно. По словам того же Нерадько, на финансирование развития опорной аэродромной сети требуется 65–70 млрд рублей ежегодно. Однако государство выделяет вдвое меньше.

Так, федеральной адресной инвестиционной программой на 2011 год предусматривалось финансирование 35 аэропортов с объемом государственных капитальных вложений более 34,06 млрд рублей. Освоение инвестиций в прошедшем году составило 97%. На 2012 год предусматривается финансирование 44 объектов с объемом инвестиций 42,5 млрд рублей.

Однако в прогнозном бюджете на 2013 и 2014 годы предусматривается снижение расходов на развитие воздушного транспорта, в связи с чем придется скорректировать и ФЦП. Если в 2012 году на эти нужды будет направлено 48,5 млрд рублей из федерального бюджета, то в 2013 году – 42,2 млрд рублей, а в 2014 году – уже только 30,3 млрд рублей.

Сейчас вкладываются деньги в реконструкцию аэродромов, для того чтобы к 2015 году привести их в порядок. Как говорится в ФЦП по развитию гражданской авиации, наибольшее число ВВП после реконструкции должно ввестись в эксплуатацию в 2015 году. К примеру, в 2010 году введена в строй только одна ВВП, в 2011 году – семь, в этом году планируется запустить также одну новую ВВП. В 2013–2014 годах должно быть открыто 15 реконструированных ВВП в России, а в 2015 году – целых 78 модернизированных взлетно-посадочных полос.

Впрочем, изначально государство планирует модернизировать аэропортовую инфраструктуру России не за счет бюджета, а за счет частно-государственного партнерства. Однако единственным примером такого финансирования до сих пор является лишь аэропорт Санкт-Петербурга Пулково. Только в 2011 году в реконструкцию авиазула Петербурга было вложено 193 млн евро частных инвестиций. К концу 2012 года планируется довести инвестиции в проект до 583 млн евро. Реконструкция аэропорта Пулково организована на основе регионального закона о ГЧП в условиях отсутствия необходимого федерального законодательства в этой сфере.»В последние годы государство поняло, что натворило, и все-таки начало поддерживать аэропорты. Идет финансирование модернизации аэропортовой инфраструктуры, однако вложений надо в пять раз больше, чем выделяет государство», – считает Смирнов.

Частные инвесторы не спешат вкладываться в аэродромную инфраструктуру в партнерстве с государством. Во-первых, до сих пор нет четкого федерального законодательства в этой сфере.

Кроме того, говорит Смирнов, местные и региональные перевозки, по своей сути, убыточные, а инвестиции в инфраструктуру длинные. «Здесь государство должно помогать. Есть много разных форм поддержки местных аэропортов. В США, к примеру, власти освобождают маленькие аэропорты, выполняющие социальные функции перевозки пассажиров, от уплаты налогов. Для российских компаний, осуществляющих местные перевозки, власти могли бы предложить более дешевое топливо, чтобы привлечь их», – рассуждает эксперт.

Инфраструктура

По словам главы Росавиации, наиболее важной на данный момент является реконструкция аэродромных комплексов Сочи, Казани, Краснодара, Анапы, а также аэропортов московского авиационного узла и Дальнего Востока. Развитие южных аэропортов необходимо в рамках проведения Олимпиады в Сочи в 2014 году. Без московского авиаузла вообще невозможно авиационное сообщение. Ведь именно на три московских аэропорта приходится около 80% всех авиаперевозок. Для Дальнего Востока авиасообщение является главным в силу удаленности региона.

Впрочем, государство также планирует направить средства и на развитие других аэропортов, в частности на реконструкцию аэропорта Махачкала (Республика Дагестан), реконструкцию аэродромных покрытий и замену светосигнального оборудования в аэропорту Владикавказа (Республика Северная Осетия – Алания), реконструкцию и развитие аэродрома аэропорта Краснодар (Краснодарский край), реконструкцию аэропортового комплекса в Казани, Самаре, Ульяновске, Саратове, в Южно-Сахалинске, Якутске и т. д.

Интересно, что вопрос реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта в Петропавловске-Камчатском, который является главным воздушным портом полуострова, решался почти 20 лет. «Эту проблему не могли решить с 1994 года», – жаловался губернатор края Владимир Илюхин. Буквально в конце февраля этого года наконец начались подготовительные работы по реконструкции полосы этого аэропорта. Здесь планируются демонтаж старой ВПП и строительство новой полосы с увеличением ее длины со всей инфраструктурой, а также ряд других объектов.

Проблема была в том, что две ВВП камчатского аэропорта Елизово находились в ведении Минобороны, что затрудняло проведение реконструкции. При этом первая ВВП была введена в эксплуатацию еще в 1978 году и нуждается в серьезной реконструкции, а вторая действующая полоса эксплуатируется в состоянии износа, близкого к предельным значениям.

Только в 2011 году одна из полос была передана из Минобороны Минтрансу, после чего и начались переговоры о развитии инфраструктуры. И тут не обошлось без ручного руководства. В августе губернатор края поднял этот вопрос на встрече с премьер-министром Владимиром Путиным, и федеральные ведомства сразу получили прямое поручение от министра. В итоге проблема была решена в течение полугода. Из федерального бюджета на проведение работ в Елизово в 2012–2013 годах будет направлено более 11,8 млрд рублей. Проект должен быть реализован в 2014 году.

Модернизацию сочинского аэродрома, который сможет принимать около 5 млн пассажиров ежегодно (против 1,5 тыс. сейчас) обещают закончить в 2012 году.

К саммиту АТЭС в Приморском крае построили новый аэровокзальный комплекс и реконструировали ВПП в аэропорту Владивосток. Уже летом новый аэродром будет работать с полной загрузкой. На базе старого аэровокзала планируется разработать проект по развитию малой авиации в Приморском крае. Так поручил зампредседателя правительства Игорь Шувалов.

### ТРУД; АЛЕКСЕЙ КОСТРОВ; 13.03.2012; ПОПЫТКА НОМЕР ДВА

В РОССИИ возрождаются дорожные фонды

\* Согласно федеральной целевой программе строительства автомобильных дорог, рассчитанной на срок до 2020 года, в России должно быть построено более 20 тысяч километров дорог, из них без малого 5 тысяч километров придется на федеральные дороги высшей категории, остальное – на дороги местного значения.

\* Последние два года уже были отмечены сдачей нескольких заметных объектов – завершено строительство КАД, доведена наконец до Дальнего Востока магистраль М58 «Амур», через десятки водных преград построены современные мостовые переходы.

Однако эксперты уже сегодня говорят о том, что темпы необходимо наращивать: за два десятка лет в стране наметилось острое отставание роста дорожной сети от нужд промышленности и экономики. По словам главы Федерального дорожного агентства Анатолия Чабунина, в обозримом будущем, то есть менее чем через пять-десять лет, интенсивность движения по дорогам страны возрастет на 40-50%. А это значит, что двухполосные федеральные трассы придется расширять – пусть не повсеместно, а на самых напряженных участках. Придется ремонтировать те дороги, которые были построены 20-30 лет назад, при этом сохраняя темпы нового строительства.

Помочь решить эту задачу со многими неизвестными смогут целевые дорожные фонды: спустя 10 лет они возрождаются в России. Когда-то за счет средств дорожных фондов реализовывались весьма заметные транспортные проекты. Сегодня у фондов та же задача. Идея восстановить данные структуры родилась в Минтрансе России и Росавтодоре два года назад, а уже через год было принято постановление о создании федерального дорожного фонда – он начал работать в 2011 году. А с 1 января 2012 года региональные дорожные фонды должны появиться по всех субъектах Федерации.

Размер финансовых отчислений впечатляет: первоначальный взнос в федеральный фонд составил 250 млрд рублей, к концу года эта сумма выросла до 300 млрд. В этом году ожидается поступление еще 270 млрд бюджетных средств и еще 100 – за счет акцизов и других сборов. В 2013 году появятся дополнительные источники финансирования. Так, Росавтодор предлагает ввести плату за пользование дорогами для автомобилей грузоподъемностью свыше 12 тонн, взимать плату с иностранных компаний, которые пользуются транзитными магистралями России. Есть и другие источники – в общей сложности их более 30.

Ну а теперь о планах. В 2012 году планируется построить около 900 километров дорог – как федеральных, так и местных, в том числе и сельских. Но одновременно развернется программа капитального ремонта дорожного покрытия в десятках областей. Это 900 километров – только задел, стартовый, так сказать, этап. И думается, что заявленные на 10-летнюю перспективу показатели дорожники перекроют: очень уж хочется, чтобы общая протяженность дорог России перевалила наконец за миллион километров.

\*\*\*

ЦИФРА

900 километров дорог планируется построить в 2012 году – как федеральных, так и местных, в том числе и сельских

### РОССИЙСКАЯ БИЗНЕС-ГАЗЕТА; ИНГА АГАПОВА; 13.03.2012; ПОЧЕМ ФУТ ПОД КИЛЕМ

Внутренний водный транспорт (ВВТ) России в течение последних 30 лет постепенно приходил в упадок и практически погрузился на дно. А как иначе назвать ситуацию, при которой страна, обладающая самой большой в мире сетью внутренних водных путей, перевозит по ним не более 2% груза? При этом в Европе по водным артериям транспортируется 12 – 15% груза и стоит задача увеличить этот объем до 18%.

По данным Ассоциации судоходных компаний (АСК), объем перевозки грузов по внутренним водным путям России за 30 лет сократился в 4,5 раза до 126,6 млн тонн в год. Даже массовые грузы теперь перевозятся автотранспортом, увеличивая нагрузку на дорожную сеть. Руководитель Росморречфлота Александр Давыденко констатирует, что за последние годы была потеряна половина судоходных маршрутов. А ведь безопасность, экономичность, энергоэффективность – вот несомненные преимущества ВВТ. По данным АСК, одна речная баржа грузоподъемностью 2700 тонн способна заменить 45 железнодорожных вагонов или 104 самосвала.

Среди негативных факторов, серьезно влияющих на работу отечественного ВВТ, недостаточное развитие изношенных объектов инфраструктуры. А главное – наличие «узких мест», ограничивающих пропускную и провозную способность Единой глубоководной системы европейской части России (ЕГС). Средний возраст речного флота составляет более 30 лет, и он практически не обновляется. Казалось бы, расстилается широкое поле для эффективного применения ГЧП. Увы!

При исследовании причин спада объемов перевозок грузов речным транспортом помимо последствий экономических потрясений последних десятилетий, старения флота и состояния инфраструктуры ВВТ в качестве одной из причин отставания отрасли эксперты называют отсутствие целенаправленной госполитики по привлечению как грузопотоков, так и средств для модернизации инфраструктуры и флота.

Тем временем Евросоюз в целях стимулирования перевозок морским и внутренним водным транспортом принял ряд документов, таких как программа «Марко Поло-II», план действий «Наяды» и платформа по его реализации «Платина», в которых партнерство государств и бизнеса закреплено законодательно. В результате предпринимаемых мер Еврокомиссия планирует к 2030 году осуществить переключение 30% междугородных перевозок с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт.

Однако российские водники не теряют надежды и активно озвучивают свои идеи. Генеральный директор судоходной компании «БашВолготанкер» Владимир Пелевин на заседании комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре поднял вопрос о наполнении Нижнекамского водохранилища до проектного уровня и рассмотрении целесообразности варианта строительства низконапорного гидроузла на реке Кама в районе Камбарки. По его словам, загрузка крупнотоннажных судов, в том числе с экспортными грузами Соликамско-Березниковского промышленного узла продолжает снижаться, перевозки становятся убыточными. Причиной снижения загрузки судов стали недостаточные для судоходства глубины на лимитирующем участке Чайковский – Камбарка реки Кама, входящей в ЕГС, что произошло в результате ненаполнения Нижнекамского водохранилища до проектных 68 м. Убытки только по четырем судоходным компаниям, работающим в регионе, составляют ежегодно более 100 млн руб. Не менее важна проблема судоходства по реке Белая, которой уже много лет не уделяется должного внимания.

Владимир Пелевин считает, что от правительства РФ требуется решение для разработки комплекса мер по восстановлению нормального судоходства на данном участке и включению этой программы в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 гг.)». Также он считает возможным привлечение частных инвестиций к финансированию проектов по созданию гидротехнических сооружений на Каме и Белой. Судовладельцы смогут рассмотреть вариант повышения ставок навигационного сбора Камского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства ФГУ «Камводпуть». Но государство должно гарантировать выделение этих сумм в отдельную инвестиционную составляющую, которая будет направлена на финансирование проекта.

Генеральный директор «Московского речного пароходства» Константин Анисимов приводит конкретные примеры капитальной модернизации круизных судов, принадлежащих пароходству. Она проходит с участием иностранного капитала и превращает устаревшие теплоходы в современные и высококлассные суда, востребованные сегодня в водном туризме. То есть частники готовы вкладывать деньги в обновление флота, но им опять-таки нужны и госзаказы, и госгарантии.

Порты сегодня стали самым слабым звеном в системе речного транспорта страны, считает президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) Александр Зайцев. Если в 1990 году в портах перегружалось 54 млн тонн грузов, прибывающих в прямом смешанном железнодорожно-водном и водно-железнодорожном сообщении, то в настоящее время не более 6 млн тонн. Причальные сооружения, в основном постройки 50 – 60-х годов прошлого столетия, имеют износ 60 – 70%. Но до сих пор не урегулированы взаимоотношения между государством, которому принадлежат эти сооружения, и эксплуатирующими организациями – акционерными обществами. С момента приватизации имущества в портах прошло 20 лет, за которые государство не выделяло средства для поддержания причальных сооружений в работоспособном состоянии, а АО не вправе тратить собственные средства на ремонт не принадлежащего им имущества. Такой вот парадокс.

### МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЕГ АДАМОВИЧ; 13.03.2012; В АВТОБУСАХ ВВОДЯТ ПАСПОРТНЫЙ РЕЖИМ

Контроль за междугородными рейсами планируется ужесточить

На фоне достаточно жестких правил перевозки пассажиров на поездах и самолетах автобусные междугородные перевозки смотрятся хаотичным и полулегальным бизнесом. Единой базы маршрутов не существует, часть рейсов вообще осуществляется нелегально, предприниматели не выходят из тени из-за административных барьеров. Федеральные власти решили изменить сложившуюся ситуацию: с одной стороны, сделать проще и понятнее правила автобусных перевозок, с другой – ужесточить контроль: билеты на автобусы начнут продавать по паспортам.

- Автобусный транспорт – один из самых распространенных в нашей стране, – говорит замминистра транспорта Николай Асаул. – При этом автобусные перевозки являются и самыми неотрегулированными. Чтобы открыть новый маршрут, требуется не меньше полугода. А вот закрыть направление могут в любой момент без каких-либо веских причин. Согласно некоторым оценкам, в стране сейчас порядка 7000 межрегиональных маршрутов. Они перевозят около 200 млн. человек в год. Реально же эти цифры еще больше – информация в существующий реестр подается перевозчиками добровольно и довольно редко обновляется.

По словам г-на Асаула, ответом на проблемы станет новый федеральный закон. В соответствии с ним в стране появится реестр всех автобусных маршрутов. Перевозчики обязаны будут подавать всю необходимую информацию о себе в базу. Стимулов для этого у них будет несколько. Так, вводятся новые правила для открытия межрегиональных маршрутов. Предпринимателю необходимо будет подать в уполномоченный орган пакет документов. Заключить с владельцем автовокзала договор на использование (если пропускная способность остановки позволяет сделать это, то коммерсанту не вправе отказать). Когда процедуры пройдены, перевозчик получает разрешение работать на маршруте в течение 5 лет. Стоимость документа – 5 тысяч рублей, причем аннулировать его нельзя. Как следствие, у предпринимателей появляется определенная стабильность.

Закон предусматривает меры и против «серых» владельцев автобусов. Во-первых, караются сами незарегистрированные перевозки. Во-вторых, штрафы получат владельцы автовокзалов, которые сотрудничают с нелегальными предпринимателями.

Помимо порядка и удобства пассажиров власти не забыли и о безопасности.

- Нами были внесены изменения в закон, – говорит замминистра. – В течение ближайших нескольких недель заработает отдельный перечень маршрутов, на которые билеты будут продаваться по паспорту. Полный список пока еще не готов, но там преобладают рейсы, которые ходят из южных регионов в Москву и Петербург. Примечательно, что некоторые субъекты присоединились к программе добровольно. К примеру, Липецкая область.

Но уже сейчас новый законопроект вызывает ряд вопросов. Так, «МК» поинтересовался – коснутся ли нововведения автобусов, которые привозят челноков на столичные оптовые вещевые рынки. Выяснилось, что как раз эта самая проблемная часть автобусных перевозок законопроектом обойдена, так как они не являются рейсовыми. Пассажиры заказывают транспорт. По идее, эта деятельность уже сейчас жестко контролируется. Перед поездкой должны составляться списки всех пассажиров. За соблюдением требований обязан следить Ространснадзор. Увы, на практике все совсем не так. Люди просто приходят, отдают деньги и едут куда хотят. Ни о каких списках речь не идет. Кроме того, «челночные» автобусы подвергаются сильным переделкам (там даже кровати устанавливают), что опять-таки противозаконно.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМАРА ПЕРЕСЫПКИНА; 13.03.2012; ПОЙМАТЬ ТОЧКУ РОСЫ

В Башкортостане на главных магистралях установили метеопосты

Метеорологическое оборудование, размещенное в этом году на наиболее опасных участках федеральных трасс, проходящих по территории республики, позволяет дорожникам мгновенно реагировать на ухудшение погодных условий.

Качество приборов метеосистемы современного поколения высоко настолько, что они выдают гораздо более точный погодный прогноз, нежели специальная техника в руках профессионалов из Башгидрометцентра.

- Все потому, что наше оборудование более чувствительное и быстрее регистрирует на ухудшение погодных условий, в частности, ловит так называемую точку росы – температуру, при которой возможно возникновение обледенения, – рассказал корреспонденту «РГ» начальник отдела ФКУ «Управление автомобильной магистрали Самара – Уфа – Челябинск Федерального дорожного агентства» Алексей Плотников.

Для дорожников, занимающихся содержанием и обслуживанием федеральных трасс на территории республики, тревожная ситуация становится сигналом к действию. Вся информация с метеопостов поступает к диспетчеру предприятия, который дает незамедлительные указания рабочим – выезжать на опасные участки и обрабатывать их песчано-соляной смесью. Кроме того, об ухудшении погоды тут же сообщается на радио и телевидение Башкортостана и во все дорожные ведомства как федерального, так и регионального подчинения, которые, в свою очередь, размещают прогнозы на своих официальных сайтах.

- Пока на участках, характеризующихся повышенной снегозаносимостью, установлено пять постов, – сообщил и. о. начальника федерального предприятия Радмир Вагапов. – Это только первая очередь внедрения в регионе автоматизированной системы метеорологического обеспечения. В нынешнем году планируется оборудовать еще девять подобных постов на автомобильных магистралях М-5 «Урал» и Р-240 Уфа – Оренбург. Подобная придорожная аппаратура позволит усилить безопасность движения на трассах с весьма интенсивным автомобильным потоком. В ведении нашего управления находится более 900 километров дорог, по которым в сутки проходят от 15 до 65 тысяч единиц транспорта.

Под особым контролем специалистов находятся те участки, на которых происходит наибольшее количество ДТП. Например, автомобильная дорога М-7, идущая в обход села Кушнаренково, протяженностью более двадцати километров, претерпевает масштабную реконструкцию уже в течение нескольких лет.

- Здесь освоено порядка двух миллиардов рублей, – заметил Радмир Вагапов. – Ввод объекта планировался на 2013 год, однако, учитывая важность его для организации безопасного движения по одной из наиболее загруженных магистралей, мы взяли на себя обязательства завершить работы досрочно. Всего же за прошлый год на строительство, ремонт и обустройство федеральных трасс в республике направлено из бюджета 4,7 миллиарда рублей.

В ближайших планах дорожников – установка четырех информационных табло «Бегущая строка» на трассе М-5, с помощью которых водители смогут получать информацию о дате, времени, температуре воздуха и других погодных факторах. Все необходимые сведения будут вноситься прямо в диспетчерской предприятия. Уже сегодня для оперативного сбора и обработки информации о транспортно-эксплуатационном состоянии дорог с помощью навигационной системы ГЛОНАСС, работающей в режиме онлайн, в управлении ведется ежедневный контроль за работой дорожной техники.

Установить обратную связь с участниками дорожного движения и оперативно отреагировать на все их замечания и пожелания поможет интернет-приемная, которая открывается на официальном сайте дорожного управления. Воспользоваться ее услугами смогут все желающие.

Справка «РГ»

В прошлом году количество ДТП на дорогах, которые обслуживает управление автомобильной магистрали Самара – Уфа – Челябинск, уменьшилось по сравнению с 2010 годом с 36 до 31. А за последние пять лет аварии сократились более чем в пять раз, число погибших – в шесть.

### РОССИЙСКАЯ БИЗНЕС-ГАЗЕТА; АНДРЕЙ ЕВПЛАНОВ; 13.03.2012; ОТВЕТЯТ ЗА ДОРОГУ РУБЛЕМ

Как строить дороги качественно и выгодно? Одним из эффективных способов решения этой задачи должен стать переход дорожной отрасли на так называемые комплексные контракты. По ним подрядчик сначала прокладывает дорогу за счет собственных и привлеченных средств, затем он от 10 до 30 лет должен отвечать за ее состояние. В свою очередь государство оплачивает его работу равными платежами в течение срока действия договора.

Сегодня комплексные контракты в сфере дорожного строительства не предусмотрены законодательством. Однако уже 23 марта Госдума рассмотрит во втором чтении проект закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам применения долгосрочных комплексных контрактов на проектирование, строительство и последующее содержание объектов транспортной инфраструктуры», который должен регламентировать отношения заказчика и подрядчика.

Проведенный анализ законодательства РФ и сложившейся практики реализации проектов транспортной инфраструктуры показал, что для обеспечения возможности заключения контрактов жизненного цикла нет необходимости принимать отдельный федеральный закон.

Но поскольку долгосрочные контракты имеют комплексный характер, изменения законодательства необходимы. Нужно объединить отдельные виды деятельности, имеющие самостоятельный характер, в единый жизненный цикл с характеристикой его длительности, определяемой календарной датой, истечением периода времени или событием, которое должно наступить.

В качестве основополагающего акта, опираясь на который можно заключить комплексный контракт, предлагается использовать Закон «О концессионных соглашениях» с внесением в него изменений. По мнению авторов законопроекта, целесообразно дополнительно предусмотреть право публичной стороны (концедента) принимать на себя обязательства по возмещению концессионеру расходов, связанных со строительством, реконструкцией и эксплуатацией объекта концессионного соглашения.

По сути это означает расширение формы государственно-частного партнерства, в рамках которого создаваемый объект недвижимого имущества приобретается его будущим владельцем (концедентом) по договору купли-продажи с отсрочкой платежа в случае невозможности возмещения расходов концессионера за счет взимания платы за пользование объектом концессии.

При этом возможность возложения на концедента всего объема финансовых обязательств или их части является абсолютной гарантией для потенциальных инвесторов возврата привлекаемого ими финансирования или собственных средств, используемых для создания и содержания объекта комплексного контракта, что существенно повлияет на будущую стоимость привлекаемого капитала и, следовательно, на итоговую стоимость самого объекта.

Ответственность же концессионера за надлежащее эксплуатационное состояние объекта комплексного контракта, равно как обеспечение его создания, будут гарантироваться предусмотренными способами (безотзывная банковская гарантия, передача концессионером концеденту в залог прав концессионера по договору банковского вклада (депозита), страхование риска ответственности концессионера за нарушение обязательств по концессионному соглашению).

Вопросы размера принимаемых на себя концедентом расходов, сбора платы от эксплуатации объекта комплексного контракта, а также принятия на себя риска доходности объекта будут рассматриваться в каждом конкретном случае на этапе подготовки проекта.

В конечном счете заключение концессионных соглашений, предусматривающих создание или реконструкцию объектов с последующей их эксплуатацией, обеспечит снижение стоимости создания объекта за счет применения наиболее эффективных технологий и материалов, повышение качества и надежности создаваемого объекта, так как в случае некачественного выполнения работ концессионер будет вынужден приступить к ремонтным работам за свой счет ранее установленных концессионным соглашением межремонтных сроков или выплачивать неустойку за необеспечение определенных соглашением требований к качеству и потребительским свойствам объекта.

По словам зампреда думского комитета Дмитрия Саблина, концессионер заинтересован в том, чтобы построить хорошую дорогу, иначе уже через несколько лет ему придется тратить полученные доходы на ее ремонт. Подобный формат прошел проверку временем, поскольку применяется в международном дорожном хозяйстве уже около 20 лет.

Сейчас строители не отвечают за свою работу. Не секрет, что подрядчики экономят на всем, используя самые дешевые материалы и рабочую силу. В итоге получается, что после введения дороги в эксплуатацию через пару-тройку лет покрытие на ней начинает давать трещины и выбоины, год за годом приводя в негодность. В итоге оказывается, что не с кого спрашивать.

Видя такое положение дел, правительство решило призвать строителей к порядку. Если законопроект будет принят, то подрядчики станут нести полную ответственность за свою работу и ее последствия. Подрядчик станет кровно заинтересованным лицом в том, чтобы его работа как можно дольше сохраняла первоначальный вид, иначе все тяготы ремонта и потери от затрат понесет сам подрядчик.

Согласно новому законопроекту подрядчик строит дороги за счет собственных средств, а также привлеченных инвестиций. Государство выплачивает ему причитающиеся деньги, но взамен подрядчик отвечает за состояние дорог длительное время, прописанное в контракте. Таким образом, денежные активы дорожных фондов будут находиться под контролем государства и не будут «утекать» в неизвестном направлении. В Европе давно уже успешно применяют такой метод. Там это называется контрактами жизненного цикла (КЖЦ). Строительные компании на Западе делают капитальную оценку предстоящих работ и действуют, руководствуясь не страстью наживы, а здравым смыслом. Они делают максимальный первоначальный вклад, который идет на закупку высококачественных материалов и оплату труда строителей. В итоге они остаются в выигрыше и экономят на будущих ремонтных работах.

Самым значимым проектом КЖЦ в Великобритании стал проект создания высокоскоростного соединения между Лондоном и туннелем под Ла-Маншем. Согласно условиям проектного соглашения частный партнер осуществлял проектирование, строительство, финансирование, эксплуатацию, ремонт и техобслуживание железнодорожной магистрали. Министерство транспорта Великобритании, в свою очередь, приняло на себя обязательство по финансированию проекта посредством предоставления денежных грантов, а также необходимых прав в отношении земельных участков. Помимо этого после начала реализации проекта существенная часть финансирования была обеспечена гарантией правительства.

Пока в России нет опыта практического применения КЖЦ. Одним из первых регионов России, где может быть разработана отдельная схема для долгосрочных контрактов, станет Санкт-Петербург. Правительство города утвердило постановление, регламентирующее заключение с инвесторами контрактов жизненного цикла. Этот механизм будет применяться при строительстве объектов дорожной и транспортной инфраструктуры. Он предполагает, что инвестор строит и затем эксплуатирует объекты, а город в течение нескольких лет компенсирует ему затраты на реализацию проекта. В качестве пилотов сейчас рассматриваются проекты создания дорожной сети в Колпино, скоростного движения по набережным Обводного канала и строительства тоннеля под кольцевой автодорогой в районе Гражданки.

В этом году в дорожной отрасли на Среднем Урале должно начаться внедрение практики заключения долгосрочных контрактов, это, по мнению главы Свердловский области Александра Мишарина, позволит увеличить эффективность бюджетных расходов, повысит срок службы дорожных сооружений, а также снизит стоимость дорожных работ. Дорога М1 Москва-Минск станет первой в России магистралью, по которой будет заключен комплексный контракт. Концессионер определится в 2014 году.

Представители дорожных компаний пока не готовы обсуждать достоинства и недостатки новой системы, поскольку непонятно, каким образом она будет реализована. По мнению гендиректора компании «Жасмин» Александра Слесарева, долгосрочные проекты сегодня по плечу только крупным игрокам, но даже они не станут заниматься строительством и содержанием автодорог без дополнительных гарантий со стороны государства. Если строить придется на свои деньги, а потом уже в течение 20 лет получать их от государства, то на это просто никто не пойдет. Мелкие и средние компании уж точно. Что касается крупных компаний, то и они вряд ли согласятся на долгосрочное сотрудничество без дополнительных гарантий.

### ВЕДОМОСТИ; МАРГАРИТА ЛЮТОВА; 13.03.2012; ГРУЗЫ ВАЖНЕЕ ТУРИСТОВ

Минтранс предложил РЖД этим летом вместо отдыхающих возить в Сочи олимпийские грузы

Замминистра транспорта Николай Асаул попросил РЖД рассмотреть возможность снятия части пассажирских поездов в направлении Сочи, чтобы нарастить перевозки грузов на олимпийские объекты, сообщил вице-президент РЖД Салман Бабаев (цитаты по «Интерфаксу»). «А пассажиры пусть туда самолетами летают», – саркастически заметил он.

Минтранс предложил РЖД лишь добавить к согласованным 16 ниткам поездов еще четыре, чтобы увеличить объем перевозок, говорит представитель министерства. При этом ограничение движения не потребуется, подчеркивает он, ведь благодаря реконструкции участка Туапсе – Веселое значительно выросла пропускная способность. «Олимпстрой» ни в Минтранс, ни в РЖД не обращался, проблем с перевозкой грузов не возникает, утверждает представитель госкорпорации.

План перевозки грузов на олимпийскую стройку на этот год уже и так расширен с 12 млн до 17 млн т, рассказывает представитель РЖД. Окончательное решение принимает государство, сказал Бабаев: «Хозяин – барин». Решение не принято, но РЖД сделает все возможное для перевозки как грузов, так и пассажиров, уверяет представитель компании.

Рентабельность грузоперевозок значительно выше пассажирских, говорит аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова, с точки зрения текущей деятельности компания ничего не теряет, если придется снимать пассажирские поезда. Но туристы могут пересесть на самолет навсегда, рассуждает она: «Так что в долгосрочной перспективе РЖД рискует».

Билет на самолет по цене сопоставим с проездом на поезде. Так, 1 июля из Москвы в Адлер в купейном вагоне можно уехать за 4800 -7481 руб., в плацкартном – за 2402-3455 руб. Аваиабилет в экономклассе на эту дату обойдется в 3800-6000 руб. Самолетом в Сочи отправляется не более 10% туристов, рассказывает представитель Российского союза туриндустрии Ирина Тюрина, при этом 90% рейсов вылетает из Москвы. Примерно 80% туристического потока в Сочи – из регионов, рассказывает она, люди предпочитают ехать поездом, даже если это займет сутки и более.

### КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ПАНЧЕНКО; 13.03.2012; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПРИНЯЛА ОЛИМПИАДУ

Число пассажирских поездов в Сочи может быть ограничено

Подготовка к Олимпиаде в Сочи может ограничить доступность курортов российского юга. Минтранс попросил ОАО РЖД рассмотреть возможность отмены пассажирских поездов для увеличения перевозки грузов на олимпийские стройки. Речь идет о составах, которые перевозят летом до 3 млн пассажиров. Окончательного решения монополия еще не приняла, но в интересах Олимпиады уже урезала грузопоток в адрес расположенного на пути к Сочи Туапсинского порта, подконтрольного Владимиру Лисину.

В этом году строительство объектов для зимних Олимпийских игр в Сочи может потребовать рекордного количества грузов. По данным госкорпорации «Олимпстрой» (отвечает за строительство олимпийских объектов), на 2012 год запланирована поставка материально-технических ресурсов в объеме около 27 млн тонн. По словам источника, близкого к АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр» (отвечает за создание транспортных и инфраструктурных объектов, контролирует поставки ресурсов), это примерно на 2-5 млн тонн больше того объема, который доставлялся в Сочи в предыдущие годы.

Рекордные объемы могут потребовать изменения движения поездов, следующих до российских курортных городов на Черном море. Как рассказал вчера на пресс-конференции вице-президент ОАО РЖД Салман Бабаев, Минтранс уже обратился к монополии с просьбой изучить возможность увеличения числа грузовых поездов за счет отмены пассажирских. «Нам было предложено рассмотреть направления, оценить их заселенность и оптимизировать либо объединить невостребованные маршруты пассажирских составов в летний период»,– уточнил источник «Ъ» в ОАО РЖД.

В «Олимпстрое» «Ъ» заявили, что не просили ни Минтранс, ни железнодорожников ограничивать движение поездов. В самом Минтрансе утверждают, что просили монополию увеличить движение грузовых поездов на 25% без сокращения пассажирского движения. В министерстве полагают, что «в последние годы были проведены масштабные работы по реконструкции инфраструктуры, что увеличило провозные возможности полигона между Туапсе и Сочи». Но по согласованным с «Олимпстроем» планам ОАО РЖД в этом году нужно перевезти для Олимпиады более 17 млн тонн грузов, что на 45% больше прошлогодних объемов.

Монополия уверяет, что может это сделать без изменения графика пассажирских поездов (в прошлом курортном сезоне на черноморское побережье железной дорогой было доставлено около 3 млн пассажиров), хотя официально решение, будут ли отменены какие-то поезда или нет, еще не принято. Остальной объем грузов, считают в ОАО РЖД, должен доставляться автомобильным и морским транспортом, в частности через подконтрольный «Базэлу» порт Сочи Имертинский.

Порт, проектная мощность перевалки которого составляет 5 млн тонн в год, должен был заработать еще в 2010 году. Но шторм в декабре 2009 года разрушил большую часть гидротехнических сооружений. В 2011 году восстановленная часть порта обработала всего лишь чуть больше 1 млн тонн грузов. Согласованные с «Олимпстроем» планы по перевалке на этот год – 4,5 млн тонн. Для этого в июне 2012 года порт планирует ввести все запланированные первоначальным проектом причалы.

Но источник «Ъ», знакомый с ситуацией вокруг поставок ресурсов для олимпийских строек, сомневается, что в порт придут такие объемы. Он рассказывает, что еще в ноябре 2011 года вице-премьер Дмитрий Козак поручил переориентировать максимально возможный объем грузов на морской транспорт. «Но ни Транспортная дирекция, ни «Олимпстрой» ничего не сделали. Морские перевозки проседают, все ориентируются на перевозку исключительно по железной дороге. При таком раскладе выведение в июне порта на проектную мощность может привести к его колоссальной недозагрузке»,– говорит собеседник «Ъ».

В итоге, если объемы железнодорожных перевозок окажутся выше заявленного, а пассажирское движение останется в прежнем расписании (летом соотношение количества грузовых и пассажирских поездов на черноморском побережье, по словам источника «Ъ» в ОАО РЖД, примерно одинаково), это может ударить по промышленным компаниям и южным портам, через которые экспортируется российская продукция.

Так, в Туапсинском морском торговом порту (ТМТП, входит в транспортный холдинг UCLH Владимира Лисина), который находится на пути движения составов с грузами для Олимпиады, «Ъ» рассказали, что ОАО РЖД еще осенью ограничило перевозку грузов в адрес порта. В феврале ограничения составили 25% от заявлявшихся объемов, что привело к недоперевалке более 120 тыс. тонн в сутки, говорят в ТМТП, отмечая, что ОАО РЖД не объясняет эти ограничения. В Федеральной антимонопольной службе знают о проблеме: 7 марта ведомство направило в ОАО РЖД официальный запрос с требованием до 15 марта разъяснить ограничения на погрузку и перевозку грузов в морские порты.

Олимпийская стройка действительно в первую очередь отразится на Туапсинском порту, через который свою продукцию переваливают «Роснефть», «Еврохим», а также крупные металлургические и угольные компании, считает источник «Ъ» на рынке. Но ситуация будет напряженной во всем регионе, уверен он: текущие действия госструктур показали, что до 2014 года Олимпиада здесь является основным проектом и для его реализации будут задействованы все возможные ресурсы.

### МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ; МИХАИЛ КУКУШКИН; 13.03.2012; ДОЕХАТЬ ДО СОЧИ

Доставка стройматериалов усложнит поездки туристов

Минтранс просит РЖД увеличить перевозку стройматериалов для олимпийских строек в Сочи. В министерстве считают, что этого можно добиться без сокращения количества пассажирских поездов в курортный сезон, в чем сомневается РЖД.

Минтранс «требует, чтобы мы на летний период еще сняли оттуда пассажирские поезда, чтобы груз туда везти», – сообщил вчера вице-президент ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Салман Бабаев, рассказывая о планах пассажирских перевозок в Сочи в ближайшие месяцы. По его словам, письмо с просьбой увеличить доставку стройматериалов направил в РЖД замминистра транспорта России Николай Асаул. Как сказал Бабаев, сейчас план предусматривает в течение 2012 года перевозку в Сочи 17 млн тонн инертных строительных материалов (то есть песка и щебня). Это количество сопоставимо с показателями 2011 года. Тогда, как ранее сообщал начальник Центральной дирекции управления движением филиала РЖД Павел Иванов, по железным дорогам было перевезено 16,5 млн тонн грузов олимпийского назначения.

То есть, если бы грузоперевозки в этом году ограничились 17 млн тонн, объем пассажирских перевозок тоже можно было бы сохранить на прошлогоднем уровне. Однако Минтранс просит еще более существенного увеличения поставки стройматериалов на олимпийские объекты.

«Министерством транспорта РФ было предложено ОАО «РЖД» к согласованным ранее 16 ниткам грузовых поездов проработать вопрос об увеличении размера движения грузовых поездов на четыре нитки», – сообщила вчера пресс- служба Минтранса. Правда, по мнению министерства, это не повлечет сокращения движения пассажирских поездов, поскольку в последние годы были проведены масштабные работы по реконструкции участка Туапсе – Веселое, что существенно увеличило его пропускные возможности. Проблему осложняет то, что в период аномальных холодов в феврале перевозки для нужд олимпийского строительства выбились из графика.

«В минувшем году план по доставке грузов нами был выполнен на 108%, в январе этого года выполнен в полном объеме. Однако в условиях низких температур сегодня работа карьеров дает сбои по выработке инертно-строительных материалов, так как применяемые в этих карьерах технологии не обеспечивают стабильную работу при низких температурах», – сообщал тогда начальник Северо-Кавказской железной дороги Владимир Голоскоков.

Как рассказал вчера «МН» источник в РЖД, перспективы летних пассажирских перевозок серьезно зависят от того, как будет распределена добыча стройматериалов для сочинских объектов. Если будут задействованы новые карьеры в Абхазии, то доставка материалов оттуда, то есть с юга, в минимальной степени затруднит движение пассажирских поездов. Если же песок и щебень по-прежнему будут следовать только из России, с севера, то конкуренции между пассажирскими и грузовыми составами за одну и ту же железнодорожную колею не избежать.

### ИНТЕРФАКС; 12.03.2012; МИНТРАНС ТРЕБУЕТ ОТ РЖД СНЯТЬ ЛЕТОМ ЧАСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В СОЧИ ДЛЯ ЗАВОЗА ГРУЗОВ

Министерство транспорта (Минтранс) РФ требует от ОАО «Российские железные дороги» (РТС: RZHD) (РЖД) предстоящим летом снять часть пассажирских поездов, следующих в направлении Сочи, для доставки грузов для Олимпиады, заявил вице-президент РЖД по коммерческой деятельности Салман Бабаев на брифинге в понедельник.

«Мы в этом году должны были по расписанному регламенту фактически везти туда всего 12 млн тонн грузов на Олимпиаду. Так сегодня мы приняли 17 млн тонн – подписали (документы – ИФ). И еще Минтранс требует, чтобы мы на летний период сняли оттуда пассажирские поезда, чтобы груз туда везти. А пассажиры пусть туда самолетами летают», – сказал топ-менеджер.

С.Бабаев уточнил, что имеет в виду официальное обращение к РЖД со стороны замглавы Минтранса Николая Асаула, в котором тот призывает рассмотреть возможность исключить из графика часть пассажирских поездов для увеличения объемов перевозок грузов. Он пояснил, что отчасти просьба с завозом грузов была вызвана срывом планов по их транспортировке морским и автомобильным транспортом. «Где тот порт, который они строили, куда он исчез? Морем ничего не ввозится. Автомобильным транспортом туда тоже ничего не возможно (провезти – ИФ), потому что дороги разбиваются, кривые, от Туапсе до Сочи», – отметил топ-менеджер.

При этом он напомнил, что у РЖД есть и свои планы по строительству железнодорожной инфраструктуры к Олимпиаде. «Нам же плановые виды ремонта нужно еще выполнять, там же вдоль побережья откосы плывут, там надо галереями все проходить, двухпутные вставки делать. Мы все откладываем, а когда ее делать-то? Мы возим, чтобы другие строили, а сами окажемся за бортом? С нас же спросят – как вы пассажиров планируете привезти потом туда», – заявил С.Бабаев.

Вместе с тем, другой вице-президент РЖД – по организации железнодорожных перевозок – Анатолий Краснощек отметил, что пока монополия рассчитывает сохранить движение в полном объеме. «Это обращение было и ранее. Мы приняли 17 млн тонн к перевозке, рассмотрели график и решили пассажирские поезда в графике не отменять», – сказал он.

Однако С.Бабаев подчеркнул, что окончательное решение по этому поводу должно принимать государство. «Хозяин – барин. Если государство завтра скажет: не надо туда пассажиров возить, повезем их самолетами-вертолетами (только заранее предупредит, потому что у нас за 45 суток билеты продаются), то мы будем ездить. Мы солдаты – мы делаем то, что говорят нам», – сказал он.

Частично, по словам С.Бабаева, проблему мог бы решить завоз грузов с противоположного от Сочи направления – из Абхазии. С железными дорогами этой республики РЖД уже заключили межправительственное соглашение для доставки оттуда около 4 млн тонн (щебенки, песчано-гравийной смеси и других грузов). Однако с их ввозом там пока также возникают проблемы. Пограничный контроль составов с инертными грузами на станции Веселое отнимает слишком много времени. «Мы просили государство – перенесите вы этот осмотр на ту сторону, где грузится (поезд – ИФ), или давайте мы его подадим на грузовой двор станции Веселое, на место разгрузки – и смотрите, чтобы не занимать столько времени на прием», – сказал топ-менеджер, не уточнив, принято ли решение по этому вопросу.

При завозе же грузов со стороны Туапсе к РЖД сейчас возникают вопросы у Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ. «Я сегодня письмо получил, они требуют (объяснить – ИФ), на каком основании мы ограничиваем перевозки в Туапсе (вместо 560 – 360 вагонов в сутки). Мы, конечно, ответим, но другие объемы (там не провезем – ИФ). Мы говорим: идите, согласовывайте с «Олимпстроем». Если в Туапсе все будем принимать без согласования с транспортной дирекцией олимпийских игр, то ничего не провезем до места», – сказал С.Бабаев.

При этом топ-менеджер подчеркнул, что компания не вводит ограничения для какого-то определенного рода грузов и грузоотправителей. Завоз обеспечивается по мере ликвидации запасов на складах. Через «узкое горлышко» в Туапсе больше 22 поездов в сутки не пропустить. По этой причине компании приходится ограничивать подачу вагонов для разгрузки в самом Туапсе, чтобы не допустить ограничений в перевозке грузов для Олимпиады.

### РИА «НОВОСТИ»; 12.03.2012; РОСТРАНСНАДЗОР ОСТАНАВЛИВАЕТ ЭКСПЛУАТАЦИЮ 85 ВАГОНОВ ОРСКОГО ВАГОНЗАВОДА И 76 РУЗХИММАША [ВЕРСИЯ 1]

Ространснадзор предписал ОАО «РЖД» отставить от эксплуатации 85 вагонов производства ООО «Орский вагонный завод» (Оренбургская область) и 76 вагонов ОАО «Рузхиммаш» (Мордовия) для замены деталей, следует из материалов ведомства.

В частности, вагоны Орского вагонного завода, не отвечающие требованиям законодательства в области обеспечения безопасности движения, снимаются для замены автосцепок, «Рузхиммаша» – для замены тяговых хомутов.

Решение по деталям оренбургского предприятия было принято в связи с обращением Южно-Уральской железной дороги и самого завода, по мордовскому – по обращению завода.

Информация о принятых мерах, согласно предписаниям, должна быть представлена до 19 марта 2012 года и далее ежедекадно до полного исполнения предписания.

Ространснадзор также опубликовал информационное письмо, в котором говорится, что управление государственного железнодорожного надзора провело проверку поступившей информации о возбужденном следственной частью ГУ МВД России по УрФО уголовном деле по факту действий группы лиц, организовавших производство и хранение в целях сбыта немаркированной продукции в особо крупном размере – тяговых хомутов железнодорожных вагонов, выполняя на них в ходе процесса изготовления поддельную маркировку об изготовителе – ОАО «НПК «Уралвагонзавод».

В ходе проверки установлено, что немаркированная продукция была использована в производстве и ремонте подвижного состава заводами-изготовителями. Установлено, что в период с июня по декабрь 2011 года в адрес «Рузхиммаша» было поставлено 970 тяговых хомутов, из которых на 450 были предоставлены подложные паспорта качества «Уралвагонзавода», в Орском вагонном заводе на 85 вагонов были установлены автосцепки с подложными сертификатами качества.

«Проведенные лабораторные исследования показали, что литые детали не подвергались закалке, марка стали не соответствует.

Управление госжелдорнадзора сообщает, что контрафактные литые детали вагонов поставлялись и на другие предприятия железнодорожного транспорта; применение на сети железных дорог продукции с отклонениями от существующих норм и правил является нарушением безопасности движения и, соответственно, источником опасности», – говорится в письме.

Ведомство напоминает, что неисполнение требований законодательства РФ в части производства, перевозки продукции, выполнения работ или оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности, влечет за собой ответственность, предусмотренную статьей 238 Уголовного кодекса РФ.

«В случае выявления неисполнения требований и нарушений законодательства РФ Управлением государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта материалы, свидетельствующие о нарушениях, будут направлены в Следственный комитет РФ для определения виновных лиц и привлечения к уголовной ответственности», – отмечается в документе.

ООО «Орский вагонный завод» было учреждено в декабре 2005 года для строительства завода по изготовлению и ремонту грузовых железнодорожных вагонов. Согласно информации на сайте предприятия, им освоено производство вагона-самосвала, вагона-хоппера для цемента, универсальной платформы, полувагона с разгрузочными люками и глухим кузовом.

### РБК DAILY; 13.03.2012; ПОРТЫ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВАЛКУ

Грузооборот морских портов России за январь-февраль 2012 года увеличился на 5,1 % по сравнению с аналогичным периодом 2011 года и составил 81,9 млн т, говорится в сообщении Ассоциации морских торговых портов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЮГ РОССИИ; 13.03.2012; ЮЖНЫЕ ПОРТЫ РОССИИ НАРАЩИВАЮТ ГРУЗООБОРОТ ЗЕРНА

Удержать зерновую волну

Порты юга России ожидают новых грузопотоков экспортной пшеницы Уже в первый весенний месяц этого года южные порты готовятся нарастить грузооборот. Это стало реакцией на сообщение о повышении правительством России планки необлагаемого пошлиной объема экспорта зерновых с 24 до 27 млн тонн. Ранее предполагалось, что новое эмбарго приведет к резкому сокращению активности работы трейдеров на юге России и падению перевозок в регионе.

По утверждению первого вице-премьера правительства России Виктора Зубкова, уточненные данные прошлогоднего урожая показали его общий объем в 93,9 млн тонн (предварительные прогнозы отечественного минсельхоза 90-91 миллион тонн). Это побудило федеральный центр на фоне растущих мировых цен на зерно не вводить ограничение на вывоз с 1 апреля 2012 года, а, напротив, расширить экспортные рамки, чтобы позволить отечественным сельхозтоваропроизводителям заработать дополнительную прибыль.

Последние месяцы в преддверии слухов о надвигающемся моратории трейдеры старались побыстрее перевалить через южнороссийские порты дополнительные объемы зерна, что в числе многих иных причин приводило к возникновению значительных пробок на припортовых станциях Азово-Черноморского региона. По данным начальника Северо-Кавказской железной дороги Владимира Голоскокова, в середине января у морских портов простаивали до 500 составов с различными грузами.

В то же время сами портовики работали не покладая рук. Как сообщили «РБГ» в руководстве Новороссийского морского порта, в январе через него было отгружено 570,3 тысячи тонн зерна (тогда действовало эмбарго). При этом в январе из-за непогоды в Новороссийске восемь раз приходилось прекращать работы, что в сумме дало простои в 12 дней. Параллельно зерно отгружали Туапсе, Тамань и «малые порты» Азовского моря. Благодаря этому спешащие до введения эмбарго трейдеры сумели к началу февраля вывезти практически все подготовленные к экспорту запасы с Юга и из центральных регионов страны в объеме 19,6 миллиона тонн. Дальнейшее наращивание вывоза было прервано естественными причинами – замерзанием из-за рекордных морозов акватории Азовского моря.

По данным экспертов аналитического центра компании «Русагротранс», в январе из-за этого экспортные отгрузки в стране снизились более чем в два раза по сравнению с декабрем 2011 года и составили 1,36 млн тонн.

Сковывание льдом Азовского моря и прекращение работы «малых портов» Волго-Донского бассейна могут привести к срыву прогнозов аналитиков и на дальнейший экспорт – в феврале ожидалась перевалка 1,6-1,7 млн тонн, в марте – 2,4-2,5 млн тонн. Что приводило бы к ожидаемой цифре в 23,5-23,7 млн тонн экспорта с начала августа прошлого года. Исполнительный директор исследовательского центра «Совэкон» Андрей Сизов полагает, что в феврале отгрузка не превысит январских показателей.

Слухи же о введении в апреле ограничения на вывоз российского зерна лишь подогрели ажиотаж на мировом рынке, цены на фьючерсы на котором поднимались вплотную к планке 300 долларов за тонну на условиях FOB («франко-борт» – продажа в портах). По данным агентства Bloomberg, на бирже в Чикаго мартовские фьючерсы на пшеницу в среднем подорожали за январь на два процента.

Южнороссийские трейдеры вполне уверенно выигрывали тендеры в Египте по продаже продовольственной пшеницы за 295 долларов за тонну. Тогда как в сентябре они продавали на тех же условиях ее с поставкой во второй декаде декабря по цене 261-263 доллара за тонну.

Как сообщил «РБГ» министр сельского хозяйства и продовольствия Ростовской области Вячеслав Василенко, на Дону угрозы гибели урожая нет, так как значительный снеговой покров надежно укрыл озимые.

### ИНТЕРФАКС; 12.03.2012; РОСТРАНСНАДЗОР ПОКА НЕ ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ О РАССЛЕДОВАНИИ СТОЛКНОВЕНИЯ 2 СУДОВ НА ВОЛГЕ

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) РФ пока не приняла решение о расследовании столкновения двух судов на воздушной подушке на реке Волга под Нижним Новгородом, сообщил «Интерфаксу» представитель надзорного ведомства.

По его словам, сейчас на место происшествия выехал территориальный представитель ведомства. Только после обследования Ространснадзор примет решение о классификации данного ЧП. «Пока решение о проведении расследования не принято», – отметил он.

Как сообщал ранее Следственный комитет РФ, причиной столкновения судов на воздушной подушке, в результате которого пострадали шесть человек, могло быть ограничение видимости в условиях снегопада. Сейчас следователи проводят проверку инцидента, опрашивают свидетелей. «По результатам проверки будет принято процессуальное решение», – отмечали в СК РФ.

Как сообщалось, вблизи Нижнего Новгорода на Волге произошло столкновение двух судов на воздушной подушке с пассажирами.

«Пострадали шесть человек, двое из них в тяжелом состоянии, четверо в состоянии средней тяжести. Все они госпитализированы», – сказал агентству «Интерфакс-Поволжье» представитель пресс-службы Главного управления МЧС РФ по Нижегородской области.

По предварительным данным, в результате происшествия пострадали два капитана и четыре пассажира, все они сейчас находятся в ЦРБ города Бор, говорится в сообщении МЧС.

Сигнал о столкновении судов на воздушной подушке (СВП) «Хивус-10», совершающих регулярные пассажирские перевозки на Волге по маршруту Нижний Новгород – Бор поступил спасателям в 15:25 МСК. Авария произошла в полукилометре от борского берега.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА СОБОЛЬ; 13.03.2012; АБОНЕМЕНТ НА СТОЯНКУ

Самолеты Sukhoi SuperJet приносят деньги «Аэрофлоту» и в небе, и на земле. Как стало известно «Ведомостям», производитель – «Гражданские самолеты Сухого» компенсирует авиакомпании убытки от простоя лайнеров из-за поломок. А с учетом других уступок ГСС «Аэрофлот» может сэкономить десятки миллионов долларов

Вчера на коллегии Росавиации представители «Аэрофлота» отчитались об эксплуатации новинки российского авиапрома – Sukhoi SuperJet (SSJ). Первый лайнер поступил в авиакомпанию в июне прошлого года – на три года позднее заявленного в контракте срока. Сейчас в парке «Аэрофлота» уже шесть SSJ.

За несколько месяцев лайнеры налетали 2381 час, а должны были в полтора раза больше, констатировал заместитель главного инженера департамента авиационно-технического обеспечения «Аэрофлота» Константин Мохна. Суточный налет составил в среднем 3,9 часа при стандартном показателе для региональной техники в 8-9 часов. Простои были вызваны неисправностями из-за технических неполадок и несвоевременной поставки запчастей, отметил Мохна.

Но как минимум прямых убытков от простоя самолетов «Аэрофлот» не несет. Их авиакомпании оплачивает производитель – «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), говорит близкий к «Аэрофлоту» источник. Близкий к ГСС источник это подтверждает. Размер компенсационных платежей собеседники «Ведомостей» не называют.

Гранды мирового авиапрома – Boeing и Airbus не практикуют возмещения убытков авиакомпаниям от простоя самолетов даже при условии ввода новой техники, говорит источник, близкий к одному из производителей. Нередко перевозчики на стадии подписания контракта сами заказывают пакет «эксплуатационной поддержки самолета», которая стоит сотни тысяч долларов в год, отмечает он. Представители российских офисов Boeing и Airbus от комментариев отказались.

Но руководитель аналитического отдела «Авиапорта» Олег Пантелеев считает оправданными более высокие требования авиаторов к новой российской технике, нежели к «иномаркам». Все дело в отсутствии рыночной истории у этих самолетов. Поэтому-то авиакомпании не хотят брать на себя эти риски, говорит он.

Впрочем, это далеко не единственная уступка ГСС «Аэрофлоту» как стартовому заказчику. Всего авиакомпания законтрактовала 30 самолетов и получила скидку в 38%. Еще в прошлом году стало известно, что каждый самолет ей обходится в $19 млн вместо $31 млн каталожной цены. Помимо этого ГСС предоставила авиакомпании бесплатное инжиниринговое обслуживание, техническую поддержку, обучила пилотов-инструкторов и обеспечила тренажер для их подготовки, говорит близкий к компании источник. Близкий к «Аэрофлоту» источник сказал, что все это вместе тянет на несколько десятков миллионов долларов.

Другие перевозчики вряд ли получат такие же условия при покупке SSJ, уверен сотрудник авиакомпании из первой десятки. «Аэрофлот» получил их, как стартовый заказчик, считает он.

Поломки не порок

Частые неполадки – нормальные показатели для нового самолета. Высокий уровень надежности достигается лишь через 3–4 года после начала поставок, говорит представитель ГСС. Он приводит в пример бразильскую Embraier, самолеты которой по решению федерального агентства воздушного транспорта страны даже на некоторое время выводились из эксплуатации для устранения неполадок.

### МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ; МИХАИЛ КУКУШКИН; 13.03.2012; ОПАСНЫЙ ВЫБРОС

Европейские авиастроители не хотят торговых войн из-за квот на парниковые газы

У системы квотирования выбросов парниковых газов авиацией, введенной на территории Евросоюза с начала этого года, впервые появились влиятельные критики внутри самого ЕС. Ранее против нее выступили все крупнейшие авиационные державы мира, включая Россию. Вчера ведущие авиастроительные и авиатранспортные компании Европы призвали свои правительства не допустить торговой войны с этими странами. В Еврокомисии «МН» дали понять, что намерены придерживаться своей позиции.

Совместное письмо в адрес премьер-министров Великобритании, Франции, Испании и федерального канцлера Германии подписали руководители авиастроительного концерна Airbus, двигателестроительных компаний MTU Aero Engines (Германия) и Safran (Франция), а также крупнейших авиаперевозчиков Старого Света: Air Berlin, Air France, British Airways, Iberia, Lufthansa и Virgin Atlantic. Коммерсанты предупреждают политиков, что квоты могут спровоцировать другие страны на «реальные ответные меры с серьезными последствиями для европейского авиационного бизнеса».

Официально авиация включена в Европейскую систему торговли квотами на выбросы (EU ETS) с благородной целью – создать для авиакомпаний экономический стимул для внедрения более экономичных воздушных судов и снижения экологического ущерба. Те компании, которые не захотят пойти по этому пути, вынуждены будут покупать квоты на выбросы на европейском углеродном рынке. С 1 января 2012 года система распространяется на рейсы всех авиакомпаний, европейских и неевропейских, совершаемые в пределах воздушного пространства ЕС, а также начинающихся или заканчивающихся там. Неевропейские государства, в том числе США, Китай и Россия, возмущены тем, что Европа в этом деле пошла на односторонние действия, не дожидаясь, пока по проблеме парниковых выбросов авиации будет достигнуто глобальное соглашение в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Кроме того, первые фактические выплаты намечены на весну 2013 года. Так как приобретать квоты нужно будет на аукционах, сейчас никто не может достоверно определить, во сколько они обойдутся. И это обостряет нервозность среди игроков рынка. Китай уже запретил своим авиакомпаниям делать какие бы то ни было выплаты в рамках EU ETS. Россия и США рассматривают возможность принять такие же меры в законодательном порядке.

21-22 февраля в Москве прошла конференция стран – противников европейских парниковых квот для авиации. По ее итогам 29 государств подписали декларацию о решимости совместно добиваться отмены или отсрочки применения квот. Они оставили за собой возможность обложить европейские авиакомпании дополнительными пошлинами, а также приостановить и пересмотреть переговоры по увеличению коммерческих прав на полеты. Вчера представитель Минтранса России подтвердил «МН», что позиция нашей страны и ее готовность к ответным мерам в отношении ЕС остается неизменной. Правда, и позиция Евросоюза не изменилась ни на йоту. Отвечая на претензии критиков, высокопоставленный представитель ЕС в Москве несколько недель назад убеждал корреспондента «МН», что Евросоюз не против глобального решения в рамках ИКАО. До вчерашнего дня позиция ЕС не встречала критики со стороны европейских компаний.

В письме главам правительств особенно примечательны подписи глав Airbus и двигателестроительных компаний. Если насчет авиаперевозчиков (в том числе европейских) всегда было ясно, что система квот им невыгодна, то авиастроителям она на первый взгляд несет очевидные плюсы. Российские чиновники в неофициальном порядке даже высказывали подозрение, что именно повышение спроса на высокотехнологичные самолеты и двигатели нового поколения и составляет главную цель всей задумки с квотами. А экология тут, мол, в лучшем случае на втором месте.

Как оказалось, потенциальные выгоды кажутся европейским авиастроителям не столь убедительными, как вполне вероятные сегодняшние потери от торговой войны с неевропейскими партнерами. В письме главам правительств четырех стран Airbus сообщает, что три китайские авиакомпании отказываются подписывать уже согласованные контракты на 45 самолетов A330 общей стоимостью до $12 млрд. Концерн считает, что «это ставит под угрозу рабочие места более тысячи сотрудников Airbus в Европе и еще как минимум тысячи на предприятиях – поставщиках комплектующих».

Представитель Еврокомиссии по вопросам борьбы с изменениями климата Исаак Валеро-Ладрон напомнил вчера «МН», что введение квот получило полную поддержку всех стран – членов ЕС, а в декабре прошлого года Европейский суд подтвердил соответствие этой меры законодательству ЕС. В случае достижения глобального соглашения соответствующее законодательство ЕС будет пересмотрено. А до тех пор Евросоюз продолжит исполнять те законы, которые действуют сейчас. «Мы также должны ясно дать понять, что не допустим со стороны третьих стран дискриминации или санкций в отношении европейских компаний», – сказал Валеро-Ладрон.

### ATO.RU; 12.03.2012; «ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ФУНКЦИИ ВЫДАЧИ ДОПУСКОВ НА ВЫПОЛНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ КОМИССИЕЙ ВЫЗЫВАЕТ СОМНЕНИЯ»

А.В. Леонов, член комитета АЭВТ по правилам коммерческой деятельности авиакомпаний

Изучив и проанализировав проект изменений в приказ Минтранса России «Об утверждении Положения о порядке работы Межведомственной комиссии по допуску перевозчиков к выполнению международных перевозок пассажиров и (или) грузов» хотелось бы высказать ряд мыслей, касающихся содержания данного документа.

Не оспаривая право органа исполнительной власти Российской Федерации в области ГА по передачи функции выдачи допусков на выполнение международных перевозок от ФАВТ к Межведомственной комиссии, хотелось бы высказать ряд сомнений относительно эффективности выполнения данной функции вышеупомянутой комиссией.

Участие членов комиссии в ее работе без права замены (пункт 4 приказа) ставит под сомнение возможность формирование кворума и как следствие этого, проведение регулярных и своевременных заседаний.

Теперь что касается предоставления письменной позиции по вопросам повестки дня в письменной форме (пункт 5) в случае невозможности личного участия члена комиссии в заседании. Данная процедура, на мой взгляд, не в полной мере будет способствовать объективности рассмотрения поданных заявок, так как в ходе заседания комиссии могут возникнуть различные спорные моменты, основанные на доводах сторон (перевозчиков), подавших заявки на допуски. Более того, на сегодняшний день непонятно, что из себя будет представлять обобщенная информация по планируемым к рассмотрению на Комиссии вопросам (пункт 7 Приказа), которую будет готовить и рассылать членам Комиссии ФАВТ. Как заявитель сможет проконтролировать, насколько эта информация объективна?

Исходя из сложившейся за последние годы практики, а также, учитывая межведомственный характер состава комиссии, вызывает большие сомнения возможность выполнения положений пунктов 9 и 10 проекта в заявленные сроки. Несвоевременность проведения заседаний Комиссии по допускам отрицательно сказывается на производственной и коммерческой деятельности перевозчиков.

Что касается критериев допуска.

Критерий 3. Представляется сомнительным использование данного критерия при принятии решений по допуску в условиях отсутствия действующего отраслевого нормативно-правового акта по данному вопросу.

Критерий 4. Кто, как и на основании, каких данных будет проверять аффилированность одной и/или нескольких компаний назначенному перевозчику? Возникают большие сомнения в том, что органы исполнительной власти в области ГА на сегодняшний день располагают объективной информацией, позволяющей определить аффилированность в соответствии с действующим законодательством.

Для справки:

В соответствии со ст. 4 Закон РСФСР от 22 марта 1991 г. N 948-I «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» под аффилированными лицами понимаются – физические и юридические лица, способные оказывать влияние на деятельность юридических и (или) физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность.

Аффилированными лицами юридического лица являются:

• член его совета директоров (наблюдательного совета) или иного коллегиального органа управления, член его коллегиального исполнительного органа, а также лицо, осуществляющее полномочия его единоличного исполнительного органа;

• лица, принадлежащие к той группе лиц, к которой принадлежит данное юридическое лицо;

• лица, которые имеют право распоряжаться более чем 20 процентами общего количества голосов, приходящихся на голосующие акции либо составляющие уставный или складочный капитал вклады, доли данного юридического лица;

• юридическое лицо, в котором данное юридическое лицо имеет право распоряжаться более чем 20 процентами общего количества голосов, приходящихся на голосующие акции либо составляющие уставный или складочный капитал вклады, доли данного юридического лица;

• если юридическое лицо является участником финансово-промышленной группы, к его аффилированным лицам также относятся члены советов директоров (наблюдательных советов) или иных коллегиальных органов управления, коллегиальных исполнительных органов участников финансово-промышленной группы, а также лица, осуществляющие полномочия единоличных исполнительных органов участников финансово-промышленной группы;

Кроме того, если уже зашла речь об аффилированности, то необходимо учитывать и факт вхождения перевозчиков в международные альянсы, зарубежные участники которых являются назначенными перевозчиками на рассматриваемых маршрутах.

Критерий 7. Использование данного критерия, считаю преждевременным, до тех пор, пока стандарты IOSA не будут официально признаны (введены в действие) как неотъемлемая часть национальных стандартов безопасности. В соответствии с последними данными ИАТА, только 14 российских авиакомпаний имеют данный сертификат. Причем 9 из 14 авиакомпаний вынуждены были получать его в связи со своим членством в данной организации.

Исходя из вышеизложенного, принятие данного документа без соответствующих доработок считаю преждевременным.

В заключении хотелось бы порекомендовать авторам данного документа, рассмотреть возможность включения в состав Межведомственной комиссии представителя общественной отраслевой организации, объединяющей ведущих перевозчиков РФ, с правом совещательного голоса.