**28 ЯНВАРЯ 2014**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### BUSINESS-GAZETA.RU; 27.01.2014; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ МАКСИМ СОКОЛОВ ПРИЕДЕТ В КАЗАНЬ ПРОВЕРИТЬ РАБОТУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РТ

Завтра в ГТРК «Корстон» состоится расширенное заседание коллегии vинистерства транспорта и дорожного хозяйства Татарстан «Об итогах работы транспортного комплекса РТ за 2013 год и задачах на 2014 год». Будут подведены итоги года, а также определен основной план работ на этот год, сообщает пресс-служба правительства РТ. В заседании примут участие президент Татарстана Рустам Минниханов и министр транспорта РФ Максим Соколов.

### ИТАР-ТАСС; 27.01.2014; МИНТРАНС НЕ ИСПОЛЬЗОВАЛ В 2013 ГОДУ 38,9 МЛРД РУБ. БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ

Общая сумма средств, не использованных Министерством транспорта в 2013 году, составила 38,9 млрд руб. (годом ранее – 73,8 млрд руб.), сообщила пресс-служба министерства после совещания, на котором были рассмотрены итоги исполнения бюджета в 2013 году и вопросы организации исполнения бюджета в 2014 году. Совещание провел министр транспорта РФ Максим Соколов.

«Около 90% этих средств составляют средства Федерального дорожного фонда и Инвестиционного фонда Российской Федерации (34,9 млрд руб.), – говорится в сообщении министерства. – В соответствии с действующим бюджетным законодательством указанные средства могут быть использованы на те же цели в 2014 году».

Объем средств бюджета, выделенный Минтрансу как субъекту бюджетного планирования в 2013 году, составил 815,7 млрд руб. Кассовое исполнение бюджета – 776,8 млрд руб., или 95,2% годовых бюджетных назначений (годом ранее – 91,5%).

В 2014 году основные инвестиции бюджета в сфере транспорта будут направлены на строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры – 400,7 млрд руб. (52% общего объема расходов). На содержание и ремонт транспортной инфраструктуры (в основном федеральные автомобильные дороги и внутренние водные пути) будет направлено 219,3 млрд руб. (28,5% общего объема расходов).

Кроме того, 94,5 млрд руб. (12,3% общего объема расходов) Минтранс направит на господдержку организаций транспортного комплекса, оказывающих госуслуги и выполняющих социально значимые перевозки пассажиров.

В 2014 году будет продолжена практика предоставления субсидий на обеспечение выполнения социально значимых перевозок: ж/д перевозки в дальнем сообщении в плацкартных и общих вагонах, перевозки в Калининградскую область, пригородные перевозки. Гражданская авиация получит деньги на льготные перевозки с Дальнего Востока в европейскую часть страны и обратно, а также из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург и в обратном направлении, субсидирование региональных перевозок.

### РИА НОВОСТИ; 27.01.2014; МИНТРАНС РФ В 2013 Г НЕ ИСПОЛЬЗОВАЛ ПОЧТИ 39 МЛРД РУБ ГОССРЕДСТВ

Министерство транспорта РФ в 2013 году не использовало 38,9 миллиарда рублей бюджетных средств против 73,8 миллиарда рублей годом ранее, говорится в сообщении министерства.

Около 90% этих средств, согласно сообщению, составляют средства Федерального дорожного фонда и Инвестиционного фонда РФ (34,9 миллиарда рублей). «В соответствии с действующим бюджетным законодательством, указанные средства могут быть использованы на те же цели в 2014 году», – отмечают в Минтрансе.

В 2013 году за счет средств федерального бюджета построено и реконструировано 596,7 километра автодорог федерального значения, что на 145,2 километра больше запланированных объемов; введен в эксплуатацию на условиях государственно-частного партнерства новый выход на МКАД с федеральной автодороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск.

Госсредства также направлены на завершение реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах Казань, Абакан, Магадан и Пенза, введение в эксплуатацию удлиненной полосы в аэропорту Внуково, реконструкцию аэродрома Бугуруслан; строительство морпорта Сочи с береговой инфраструктурой для создания международного центра морских пассажирских и грузовых перевозок.

Помимо этого, реализовано пять программ субсидирования перевозок пассажиров на водном транспорте, что позволило перевезти более 1,140 миллиона пассажиров и открыть более 80 новых маршрутов и другое.

Объем средств федерального бюджета, выделенный Минтрансу в 2013 году в целом, составил 815,7 миллиарда рублей. В соответствии с федеральным бюджетом на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов объем бюджетных ассигнований, выделенный Минтрансу, составляет 770 миллиардов рублей.

### KOMMERSANT.RU; 27.01.2014; ИГОРЬ ЛЕВИТИН ВОШЕЛ В СОСТАВ НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА ГОСКОРПОРАЦИИ «РОСТЕХНОЛОГИИ»

Помощник президента России Игорь Левитин и заместитель главы администрации президента Андрей Войно включены в состав наблюдательного совета госкорпорации «Ростехнологии». Соответствующий указ российского президента Владимира Путина опубликован в понедельник на официальном интернет-портале правовой информации. Полномочия членов наблюдательного совета госкорпорации Александры Левицкой и Людмилы Тяжельниковой прекращены.

### АРГУМЕНТЫ НЕДЕЛИ; 27.01.2014; АЭРОПОРТЫ ЯКУТИИ И МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛУЧИЛИ 30 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ

Руководитель Росавиации Александр Нерадько посетил с рабочим визитом Республику Саха (Якутия), где провёл ряд совещаний по вопросам устойчивого и безопасного развития авиатранспортного комплекса региона, об этом сообщили в пресс-службе Росавиации.

Как подчеркнули в пресс-службе, на совещании, посвящённом вопросам реконструкции аэропортовых комплексов на территории республики Якутии в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года», Александр Нерадько сообщил, что изначально предлагалось осуществить реконструкцию 22 якутских аэродромов, а также 2 аэродромов в Магаданской области. Планировалось, что общий объём финансирования этих работ составит 32 млрд рублей.

«Однако процессы, которые происходили в экономике, и необходимость выделения дополнительных средств на ликвидацию необычайного по масштабу стихийного бедствия на Дальнем Востоке привели к ограничению бюджета», – отмечается в информационном сообщении Росавиации.

Тем не менее, по словам Александра Нерадько, 15 аэропортов в Якутии и два аэропорта в Магаданской области получили тот бюджет, о котором говорилось, – почти 30 миллиардов рублей. Как подчеркнул Александр Нерадько, из этой суммы в этом году на территории Якутии необходимо произвести проектно-изыскательские работы на 1,3 миллиарда рублей, говорится в сообщении Росавиации.

Руководитель Росавиации также посетил возводящееся здание Укрупнённого центра организации воздушного движения. «В соответствии с Концепцией развития аэронавигационной системы Российской Федерации вскоре на территории России будет функционировать 13 укрупнённых центров управления воздушным движением, один из которых начнёт свою работу в 2015 году в Якутске», – отметили в пресс-службе Росавиации.

### РИА НОВОСТИ; 27.01.2014; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ НЕ СОВЕРШАЛ ДЕМОНСТРАЦИОННЫЙ ПОЛЕТ НА BOMBARDIER В ЯКУТСКЕ – ВЕДОМСТВО

Росавиация опровергла информацию об участии главы ведомства Александра Нерадько в демонстрационном полете на самолете Bombardier Q400 в Якутске.

Ранее в ряде СМИ появилась информация о том, что руководитель Росавиации совершил в Якутске демонстрационный полет на воздушном судне Bombardier Q400 в рамках конференции, посвященной эксплуатации этого самолета на Дальнем Востоке.

«Росавиация сообщает, что эта информация не соответствует действительности. Александр Нерадько не совершал демонстрационного полета на этом самолете в рамках участия в конференции «Перспективы эксплуатации воздушных судов Bombardier Q400 в Республике Саха (Якутия) и Дальневосточном регионе», – говорится в сообщении ведомства в понедельник.

Отмечается, что по роду своей службы руководитель Росавиации участвует в летно-технических конференциях по обобщению опыта летной и технической эксплуатации различных типов воздушных судов. «За последнее время были проведены летно-технические конференции по самолетам Ан-140, Ан-148, Ту-204 и RRJ-95, в которых руководитель Росавиации принял личное участие», – добавляется в сообщении ведомства.

### ИТАР-ТАСС; 27.01.2014; РОСАВТОДОР: МИНПРИРОДЫ СОГЛАСОВАЛО СТРОЙКУ ДУБЛЕРА ЩЕЛКОВСКОГО ШОССЕ В «ЛОСИНОМ ОСТРОВЕ»

«Согласование от правительства Московской области ожидаем в течение месяца», – заявил глава Росавтодора

Строительство дублера Щелковского шоссе через территорию национального парка «Лосиный остров» согласовано с Министерством природных ресурсов. Об этом сообщил журналистам руководитель Федерального дорожного агентства (Росавтодор) Роман Старовойт. «Согласование от правительства Московской области мы ожидаем в течение месяца», – добавил глава Росавтодора. «Строительство уже идет, но до согласования с московскими властями оно не может начаться в районе «Лосиного острова», – заявил Старовойт.

По его словам, проект предусматривает вырубку около 40 га леса. «Но это незначительно по сравнению с тем, в каких масштабах вырубка будет компенсироваться», – заявил глава Росавтодора. Он не уточнил объем компенсационных мер.

Ранее сообщалось, что Минприроды готово согласовать проект при условии присоединения к территории национального парка трех подмосковных лесничеств. В результате реализация проекта затормозилась до соответствующего решения властей Московской области.

Щелковское шоссе – одна из самых загруженных автотрасс на территории Москвы и Московской области, ежедневный поток автомобилей в несколько раз превышает пропускную способность дороги. Первоначальный проект строительства дублера этой трассы предполагал вырубку около 200 га леса на территории «Лосиного острова». Новое шестиполосное шоссе пройдет через Балашихинский и Щелковский районы Московской области, протяженность дороги от МКАД до поселка Чкаловский составляет 19,8 км.

### ИНТЕРФАКС; 27.01.2014; РОСАВТОДОР К АПРЕЛЮ ПРЕДСТАВИТ В МИНТРАНС РФ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО РАЗВИТИЮ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА

Федеральное дорожное агентство РФ (Росавтодор) к 1 апреля представит в министерство транспорта РФ план мер по реализации концепции развития объектов дорожного сервиса (ОДС), сообщил «Интерфаксу» руководитель Росавтодора Роман Старовойт по итогам «круглого стола» по развитию объектов дорожного сервиса, состоявшегося в понедельник в Подмосковье.

«Минтранс поручил провести дополнительное общественное обсуждение и представить план мер по реализации концепции. Мы представили концепцию в министерство в ноябре прошлого года, так что мы идем по графику», – отметил он.

Как говорится в материалах Росавтодора, концепция, в частности, предусматривает изменения в действующее законодательство, по которым Росавтодор получит полномочия по резервированию, изъятию и реализации земельных участков под ОДС, а также сможет заказывать проектирование, строительство, содержание, ремонт и реконструкцию ОДС.

Кроме того, предусмотрено создание «единого окна» по взаимодействию с инвесторами, а также разработка стандартов размещения и типов ОДС. Также будет разработана генеральная схема размещения таких объектов с включением их в проекты строительства и реконструкции автодорог.

По словам начальники управления земельно-имущественных отношений Росавтодора Юрия Лахова, на сегодня системных решений по организации таких комплексов нет. Сейчас в каждом отдельном случае этим занимается экспертная группа. В перспективе планируется выработать типовые стандарты наполнения таких комплексов.

Предполагается также, что в 2013-2015 годах будут реализованы пилотные проекты развития ОДС, «в том числе с применением механизмов ГЧП», а также переход к приоритетному использованию механизмов государственно-частного партнерства.

По словам участников совещания и представителей бизнеса, необходимо также принять стандарты по информационным знакам и рекламным щитам для объектов дорожного сервиса, а также «знать перспективы развития дорог и упростить существующие технические условия для подвода инженерных коммуникаций».

По словам президента Ассоциации компаний придорожного сервиса и туризма Дениса Арсентьева, рекомендуемый срок окупаемости для таких объектов – 5-8 лет. «Десять лет – уже неинтересно», – отметил он, добавив, что без господдержки развитие таких объектов невозможно. По его данным, примерная стоимость ОДС – 300 млн рублей, из них 20-30 млн – строительство полос торможения и разгона. Еще 20-30 млн – строительство парковки. Говоря о средствах господдержки, Арсентьев назвал субсидирование строительства ОДС, а также предложил использовать часть средств Федерального дорожного фонда. Однако Р.Старовойт напомнил, что напрямую средства дорожных фондов использовать на эти цели запрещено законом. «Строительство переходно-скоростных полос в рамках реконструкции дорог – это пока единственное, что я вижу, как деньгами мы можем поучаствовать», – пояснил он.

Росавтодор в ноябре 2013 года представил в Минтранс концепцию развития ОДС, которая разрабатывалась совместно с представителями общественности и бизнеса. В рамках пилотных проектов рабочая группа Росавтодора выбрала Московскую и Ленинградскую области, Краснодарский край и Дальний Восток. В июле 2013 года началась реализация проекта ОДС на участке Кольцевой автомобильной дороги в Санкт-Петербурге, а также был поддержан проект комплексного развития территории у стелы «Европа – Азия» на федеральной трасе М-5 «Урал», который предполагает создание там туристического центра.

По данным Росавтодора, на сегодняшний день около 40% объектов дорожного сервиса на федеральных магистралях не оборудованы необходимыми парковочными местами. Только 15% имеют стоянки для грузовых автомобилей, менее 40% оснащены удобствами.

### РБК DAILY; АЛИНА ЕВСТИГНЕЕВА, ЮЛИЯ СИНЯЕВА, ЕВГЕНИЙ НОВИКОВ; 28.01.2014; МЕГАСТРОЙКАМ РЖД И «АВТОДОРА» ДАЮТ ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ

Минфин упрощает доступ к средствам Фонда национального благосостояния (ФНБ) для инфраструктурных проектов. В пятницу ведомство опубликовало проект постановления правительства, который снимает с РЖД и «Автодора» требование по проведению аудита целесообразности финансирования строительства Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) и модернизации Транссиба и БАМа.

Согласно действующему законодательству (постановление правительства от 5 ноября 2013 года №990 «О порядке размещения средств ФНБ») любые проекты, претендующие на деньги ФНБ, должны пройти аудит целесообразности финансирования. Решение о выделении средств после анализа аудиторского заключения подписывают министры экономического развития и финансов. Без него утвержденные распоряжением правительства № 2044-Р ин­фраструктурные проекты (БАМ, Транссиб и ЦКАД) не могут рассчитывать на получение госденег. На каждый проект из ФНБ запрашивается по 150 млрд руб.

В Минфине подтвердили, что решение о целесообразности инвестирования средств ФНБ в проекты модернизации БАМа и Транссиба и строительство ЦКАД принято правительством вне установленного порядка отбора инвестпроектов. «Однако это вовсе не означает, что эти проекты не прошли необходимую экспертизу в уполномоченных ведомствах», – подчеркнули в ведомстве Антона Силуанова. Внесение поправок вызвано необходимостью ускорения получения проектами денег, отмечают в Минфине. Все остальные проекты, претендующие на финансирование из ФНБ, должны будут проходить установленную процедуру отбора.

Проведение оценки целесообразности инвестирования для ЦКАД не предусматривалось с самого начала, утверждает представитель «Автодора», распорядителя госсредств по этому проекту. Этот проект, наряду с модернизацией железной дороги в Сибири и на Дальнем Востоке, оценивался в первую очередь со стратегической, а не с финансовой точки зрения, говорит он. При этом, как подчеркивают в «Автодоре», в Минэкономразвития, Минфин и Совет при президенте компания предоставляла финансово-экономическое обоснование ЦКАД, на основании которого проект был признан самоокупаемым. «Окупаемость проекта основана на возврате средств от взимания платы за проезд», – отмечают в госкомпании.

Как заявлял в июне прошлого года президент Владимир Путин, ЦКАД финансируется для того, чтобы изменить логистику перевозок в европейской части России и разгрузить Москву от транзита. БАМ и Транссиб должны улучшить доступ к растущим азиатским рынкам.

В РЖД, распорядителе средств по модернизации БАМа и Транссиба, вносимые поправки назвали техническими. В компании указали, что эти стройки не принесут быстрого дохода, поэтому и требование получения положительного заключения об окупаемости к ним не может быть применено. Зато правка Минфина ускорит получение финансирования проектами, уверены в компании.

Если аудит целесообразности инвестирования в БАМ, Транссиб и ЦКАД не проводился, то технологический и ценовой аудит (ТЦА) все же имел место. Для РЖД его недавно провели Deloitte, EY и PwC, которые нашли сметную стоимость проекта завышенной и предложили отказаться от ряда трат.

«Уже активно обсуждались результаты аудита для РЖД. Первые положительные результаты есть: аудиторы выявили риски, а эксперты представили замечания по их минимизации. Эти замечания будут учтены при выборе моделей реализации проектов в рамках реконструкции БАМа и Транссиба. Эксперты будут сопровождать проект и далее», – говорит чиновник «открытого правительства».

Изначально РЖД на проект по реконструкции БАМа и Транссиба просили около 1,3 трлн руб., однако в результате сумма сократилась до 562 млрд руб. до 2018 года, напоминает федеральный чиновник. Возможно, дополнительный аудит позволил бы изыскать еще «узкие места».

ТЦА первой очереди ЦКАД состоится в ближайшее время. В настоящий момент рассматриваются заявки на конкурс по его проведению. Их подали «НЭО-Центр» в партнерстве с «Мотт Макдональд Р», «Делойт и Туш СНГ», ООО «СЕТЕК Инжиниринг» в партнерстве с КПМГ, а также «КОВИ Консалтинг», сообщало на прошлой неделе ИТАР-ТАСС. Наименьшую цену – 26 млн руб. – предложили в «Делойт и Туш СНГ».

Руководитель корпоративной практики юридической группы «Яковлев и партнеры» Владислав Добровольский опасается, что отход от установленных правил создаст условия для «коллективной безответственности» чиновников. «Уже сейчас понятно, что никакой госэкспертизы проектов на предмет самоокупаемости не было и не будет, и в очередной раз средства будут израсходованы и перерасходованы вслепую», – считает эксперт. И это вопреки тому, что Бюджетный кодекс обязывает обеспечивать не только сохранность средств ФНБ, но и доходность их размещения.

Решение отменить аудит целесообразности разовое и касается только двух инфраструктурных проектов, которые имеют особое значение для государства, отмечает юрист «Хренов и партнеры» Алексей Долгов. Он сомневается, что оно будет распространено на другие проекты.

Сейчас проекты по строительству ЦКАД и реконструкции БАМа и Транссиба проходят общественное и экспертное обсуждение. Его цель – оптимизация трат, повышение прозрачности расходования средств и разработка стандарта технологического и ценового аудита.

### ВЕДОМОСТИ; МАРГАРИТА ЛЮТОВА; 28.01.2014; КОНЦЕССИОННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНО ЗАКЛЮЧАТЬ БЕЗ КОНКУРСА

Как стало известно «Ведомостям», чиновники могут получить право распределять концессионные соглашения без конкурса – просто тем, кто себя предложит

Норма, не предусматривающая проведения конкурсов, может появиться в законе «О концессионных соглашениях». Проект поправок (есть у «Ведомостей») согласован со всеми ведомствами и внесен в правительство, сообщил представитель Минэкономразвития. Отзыва правительственной комиссии по законопроектной деятельности на документ еще нет, говорит чиновник правительства.

\*\*\*

Сейчас в России заключено около 600 концессионных соглашений, но сколько из них реально действующих, не известно. Самые крупные федеральные концессионные проекты реализует госкомпания «Автодор». Только в 2014 г. «Автодор» намерен объявить пять концессионных конкурсов на сумму около 370 млрд руб., среди них две секции Центральной кольцевой автодороги, на которые пойдут средства фонда национального благосостояния, и очередной участок трассы Москва – Санкт-Петербург.

Новелла не должна коснуться проектов «Автодора», сказал федеральный чиновник: подготовка конкурсов уже ведется, говорить о частной инициативе в этом случае нельзя. В «Автодор» законопроект еще не поступал, сообщил представитель госкомпании.

Сейчас многие компании не готовы вкладываться в подготовку проекта – боятся потерять вложенное, если государство не будет проект запускать, замечает партнер Gide Loyrette Nouel Александр Долгов, чтобы стимулировать частную инициативу, нужны гарантии компенсации затрат, а не отказ от конкурсов. Например, если компания, предложившая проект, проиграет конкурс, то победитель должен будет возместить затраты на разработку проектной документации (их можно ограничивать в зависимости от стоимости объекта), объясняет Долгов.

«Протащить свой проект можно и сейчас», – считает менеджер регионального концессионного проекта: отказ от конкурса через 30 дней не поможет поощрить инициативу, а зато может ограничить и без того слабую конкуренцию на этом рынке.

### ИЗВЕСТИЯ; ОЛЕСЯ ЕЛЬКОВА; 28.01.2014; ЧИНОВНИКИ СОЗДАДУТ БАЗУ ВСЕХ ЗАПРАВОК И ПРИДОРОЖНЫХ КАФЕ

Интернет-приложение поможет гражданам ориентироваться на трассе

Федеральное дорожное агентство Минтранса (Росавтодор) предлагает создать специализированный сайт, а также мобильное приложение, в котором будет собрана вся информация о кафе, гостиницах, автозаправках и других объектах дорожного сервиса (ОДС) вдоль федеральных трасс. Пользователи смогут не только узнать, сколько добираться до необходимого объекта, но и оставить отзыв о нем, чтобы чиновникам было легче контролировать качество услуг.

«Концепцией развития объектов дорожного сервиса» Росавтодор замкнул на себя большинство функций, связанных с организацией сервиса: от разработки «мастер-плана» их размещения и изъятия земель под строительство до заказа на проектирование, строительство и последующее содержание объекта.

При этом, говорится в документах Росавтодора, необходимо обеспечение госконтроля за развитием сети, что невозможно без создания инструмента обратной связи с пользователями автодорог. Именно потребители должны оценивать качество сервиса и осуществлять «общественный контроль» их работы.

Поэтому чиновники предлагают создать специализированный сайт либо раздел на сайте Росавтодора с перечнем ОДС на федеральных трассах, с фото, рейтингами, отзывами и рекомендациями пользователей, а также разработать аналогичное приложение для мобильных устройств. В качестве примера первого Росавтодор называет сайт Motorway Services, а второго – приложение NextJunction (оба сервиса помогают найти «привал» на дорогах Великобритании).

– В принципе инициатива неплохая. Интернет и мобильные приложения становятся все популярнее, и такая информация столь же полезна, как дорожный знак «кафе через 200 м», – комментирует вице-президент движения автомобилистов России Леонид Ольшанский. – С другой стороны, наверняка это будет делаться на бюджетные деньги. А на дорогах есть и более насущные проблемы, требующие вложения средств.

Существует множество геоинформационных сервисов – от Народной карты «Яндекса» и Google Maps до отечественных приложений 4Fingers и AlterGeo, с помощью которых также можно искать нужные места и обмениваться впечатлениями от их посещения, напоминает интернет-эксперт Антон Носик. – Ничего плохого в том, что Росавтодор хочет создать собственное специализированное приложение для обозначения придорожных объектов, нет. Но если бы это была коммерческая компания, она взяла бы за основу платформу того же «Яндекса» или Google и разработка приложения обошлась бы всего в $20-30 тыс. А поскольку речь идет о государственном участии, не исключено, что агентство захочет все разрабатывать с нуля, тогда затраты денег и времени будут на порядок больше, – предупреждает Носик.

«Концепция развития объектов дорожного сервиса» разработана в соответствии с «Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года». Согласно концепции, отечественные автодороги федерального значения должны быть оснащены достаточным количеством АЗС, автостанций, гостиниц, кемпингов, пунктов общепита, станций техобслуживания и так далее. Определять места и стандарты размещения ОДС будет государство, то есть по существу будет формироваться госзаказ на объем и качество услуг. Первые 2-3 проекта в соответствии с утвержденным стандартом должны быть реализованы уже в 2014 году.

### ИА REGNUM; 27.01.2014; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ МЕЖПОСЕЛКОВОЙ ДОРОГИ ПОТРАТЯТ 528 МЛН РУБЛЕЙ (КАМЧАТКА)

На Камчатке начата реконструкция участка 249-260 км автомобильной дороги Петропавловск-Камчатский – Мильково – Ключи – Усть-Камчатск. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщили в министерстве транспорта и дорожного строительства Камчатского края.

Работы проводятся в рамках реализации мероприятия федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 года». В министерстве пояснили, что контракт был заключен в декабре 2013 года и рассчитан на два года. Срок окончания работ – ноябрь 2015 года. Общая стоимость реконструкции составляет 528 млн рублей. В настоящее время подрядная организация ведет разборку дорожного полотна.

Ранее, в период с 2009 по 2013 годы, была проведена реконструкция двух участков автомобильной дороги Петропавловск-Камчатский – Мильково общей протяженностью более 40 км. Также в настоящее время ведется проектирование реконструкции участков 106 – км 112, км 152 – км 170 и км 231 – км 249. Кроме того, продолжается строительство трех мостовых переходов через р. Камчатка и ее протоки в п. Ключи. Сдача в эксплуатацию в 2014 года данных объектов позволит обеспечить бесперебойное транспортное сообщение с п. Усть-Камчатск.

### КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА; 28.01.2014; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЗАВЕРНУЛИ К ПРЕМЬЕРУ

Чтобы он защитил их от ФАС

Глава ОАО РЖД Владимир Якунин вынес давний конфликт монополии с ФАС на суд премьера Дмитрия Медведева. Топ-менеджер потребовал, чтобы правительство решило вопрос о штрафе 2,24 млрд руб., который ФАС наложила на ОАО РЖД еще в 2012 году. Ведомство сочло, что монополия злоупотребила положением на рынке и не предоставляла услуги по перевозке грузов по гостарифам. В ОАО РЖД указывают причиной проблем реформу отрасли и просят отозвать претензии ФАС. Эксперты называют требования монополии бессмысленными.

В распоряжении «Ъ» оказалось письмо президента ОАО РЖД Владимира Якунина Дмитрию Медведеву от 17 декабря 2013 года. Топ-менеджер просит премьера разрешить тянущийся с конца 2011 года конфликт с ФАС вокруг доступности железнодорожных перевозок по гостарифам для грузоотправителей. ОАО РЖД является, по сути, единственным в стране железнодорожным перевозчиком, и его услуги публичны, то есть монополия обязана удовлетворять заявки грузоотправителей на перевозку и предоставлять им подвижной состав. Вагоны ОАО РЖД исходно работали по прейскуранту 10-01 (гостариф) и нередко были заметно дешевле парка частных операторов. Но к 2011 году ОАО РЖД передало около 350 тыс. вагонов дочерним Федеральной грузовой компании (ФГК) и Первой грузовой компании (сейчас принадлежит UCLH Владимира Лисина). После этого, как указывала ФАС, ОАО РЖД стало реже предоставлять вагоны по прейскуранту, а иногда отказывалось это делать. Но из-за более высоких цен многие грузоотправители не хотели работать с частными операторами. ОАО РЖД разрешили арендовать вагоны ФГК и частных операторов, но монополия платила всего около 1 тыс. руб. за вагон в сутки при рыночной цене 1,6 тыс. руб., так что частных операторов это предложение заинтересовало не слишком сильно.

Ряд грузоотправителей пожаловались в ФАС, и в декабре 2011 года служба признала монополию виновной в злоупотреблении доминирующим положением. Чиновники заявили, что при создании дочерних компаний ОАО РЖД было предписано соблюдать права грузоотправителей на использование подвижного состава «как перевозчика, так и любого другого собственника или арендатора» на равных условиях. Но «при избытке вагонов количество удовлетворенных заявок крупных грузоотправителей снизилось с 90% до 60%, а малых и средних – с 75% до 35%», заявляли в ФАС. В ноябре 2012 года ФАС оштрафовала ОАО РЖД на 2,24 млрд руб.

Формально ОАО РЖД и сейчас остается единственным железнодорожным перевозчиком (за немногими исключениями, принципиально на рынок не влияющими) и, как и прежде, должно удовлетворять все заявки. Но в ОАО РЖД говорят, что их число снизилось и, как правило, заявляются к перевозке спецгрузы. Источник «Ъ» среди операторов поясняет, что цены на частные вагоны упали вдвое, и сегодня полувагон можно арендовать за 600-750 руб. в сутки. Но штрафа это не отменяет, и ОАО РЖД пытается оспорить его в суде. В ноябре 2013 года ФАС выиграла апелляцию, после чего Владимир Якунин и написал премьеру, потребовав повлиять на позицию службы. «Рассмотрение спора в суде означает оценку хода реформы железнодорожного транспорта, что является прерогативой правительства»,– утверждает глава ОАО РЖД. Он предлагает либо обязать государство возмещать монополии расходы на вагоны с рынка, либо вернуть ей около 350 тыс. вагонов.

Передача вагонов монополии дочерним структурам действительно была частью программы реформы отрасли. Вопрос последствий такого шага при публичности договора перевозки поднимался, но в итоге так и не был закреплен и оговорен до конца. При этом между ФАС и ОАО РЖД уже давно тлеет конфликт, в ходе которого их руководители Игорь Артемьев и Владимир Якунин не стесняются в выражениях. Чиновник в 2013 году называл ОАО РЖД «железнодорожным «Газпромом»« и «типично советской монополией», отмечая, что руководство компании ведет целенаправленную линию против развития конкуренции. В картотеке арбитражного суда можно найти десятки исков ФАС к ОАО РЖД.

Дмитрий Медведев в ответ на жалобу господина Якунина 30 декабря прошлого года поручил первому вице-премьеру Игорю Шувалову, вице-премьеру Аркадию Дворковичу и Игорю Артемьеву разобраться и доложить о результатах. Представители вице-премьеров на запросы не ответили, но, по данным «Ъ», Игорь Шувалов потребовал от ФАС, Минтранса и Минэкономики предложений к 24 января. В ОАО РЖД**,** Минтрансе и Минэкономики комментировать ситуацию не стали, в ФАС пообещали высказать позицию на совещании в правительстве (дата неизвестна). Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что предложенные ОАО РЖД варианты – «мягко говоря, странные». «Не понимаю, зачем вносить поправки в закон, если проблемы больше нет и не может возникнуть, или, например, возвращать ОАО РЖД вагоны»,– поясняет он, добавляя, что принудить ФАС отказаться от претензий правительство тоже не может, раз было вынесено решение и спор уже в суде.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ САВАНКОВА; 28.01.2014; ПОЙДУТ ПО ШПАЛАМ

Убыточные поезда отменят из-за долгов

С 1 февраля отменяется последний рейс пригородного поезда Пенза-Ртищево, ежедневно курсирующего между Пензенской и Саратовской областями.

Пригородная пассажирская компания (ППК) «Черноземье» уведомила об этом региональные власти. Это означает, что работающие в Пензе селяне не смогут вернутся домой после восьми часов вечера. Рабочий день продавцов, кондукторов да и самих железнодорожников заканчивается позже. Билет на электричку от Пензы до Колышлея, например, стоил 84 рубля без учета льгот. На автобусе – в два раза дороже, да и после восьми вечера они тоже не ходят. По сведениям вокзала Пенза-III, на последнюю электричку ежедневно продавалось около 300 билетов. Это немного. Но большинству этих пассажиров с изменением расписания электрички придется менять работу.

Причины принятого решения в ППК «Черноземье» объяснили так: «Срок действия договора по организации пригородного сообщения между администрацией Саратовской области и ОАО «ППК «Черноземье» истек 31 декабря 2013 года. По Пензенской области нет согласования размеров движения и сумм выпадающих доходов, подлежащих компенсации, вследствие государственного регулирования тарифов».

В пензенском областном правительстве действия железнодорожников не одобряют.

«Предпринимаемые решения без согласования и уведомления должным образом уполномоченного органа исполнительной власти в регионе противоречат достигнутым договоренностям, требованиям антимонопольного законодательства и создают угрозу социальных последствий», – говорится в официальном обращении, направленном министерством строительства, транспорта и дорожного хозяйства Пензенской области транспортникам.

Действующий между властями и железнодорожниками договор заключен до 2015 года, и пенензские власти не видят причин для его расторжения. В декабре областной минтранс направил свои предложения в виде заказа, где объемы движения по маршрутам пригородных поездов сохранились на уровне прошлого года. В бюджете на 2014 год заложены ассигнования в 8,7 миллиона рублей на компенсацию несоответствия между экономически обоснованным тарифом и реальными расходами железнодорожников. Однако стороны не сошлись в арифметике.

На территории Пензенской области тариф для перевозки пассажиров железнодорожным транспортом пригородного сообщения утвержден в 12 рублей за 10-километровую зону. В Саратовской области тот же тариф составляет 15 рублей.

– Это значительно ниже себестоимости пригородных перевозок. Поэтому федеральным законом предусмотрено, что потери в доходах владельца инфраструктуры и перевозчика возмещаются за счет средств региональных бюджетов, – пояснил генеральный директор ППК «Черноземье» Виктор Шубин.

В 2011 году из бюджета Саратовской области на компенсацию потерь было выделено 20 миллионов рублей, что покрыло лишь 47 процентов выпадающих доходов. Из бюджета Пензенской области направили 2,46 миллиона рублей, что покрыло лишь девять процентов выпадающих доходов, которые, по подсчетам перевозчика, составили 25 миллионов рублей.

Существенно ситуация не изменилась и в последние годы. На текущий момент задолженность по пригородным железнодорожным перевозкам в Саратовской области составляет 183 миллиона рублей, в Пензенской области – 136 миллионов рублей.

### ИНТЕРФАКС; 27.01.2014; РЖД В 2014-15 ГГ. ХОТЯТ ПРИВЛЕЧЬ ЧЕРЕЗ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЛИГАЦИИ 150 МЛРД РУБ.

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2014-2015 годах рассчитывает привлечь 150 млрд руб. за счет механизма инфраструктурных облигаций, говорится в проспекте к планируемому выпуску евробондов, с которым ознакомился «Интерфакс».

«Обществом размещены во Внешэкономбанке 6 выпусков инфраструктурных облигаций на общую сумму 150 млрд руб. в 2013 г., и в дальнейшем (компания – ИФ) рассчитывает использовать этот же тип облигаций в 2014 и 2015 гг. в дополнительном объеме 150 млрд руб.», – говорится в документе.

Как сообщалось ранее, за счет инфраструктурных облигаций с льготной процентной ставкой РЖД финансируют проекты со сроком окупаемости в 15-20 лет. На рынке капитала отсутствуют средства такой срочности (рублевая ликвидность в РФ доступна на срок до 10 лет, максимальный спрос приходится на обязательства сроком 3-5 лет), поясняла ранее компания важность этого инструмента.

С начала 2013 г. компания уже разместила такие бумаги на сумму 75 млрд руб. (из лимита в 100 млрд руб.). При этом Внешэкономбанк принял решение о расширении этого лимита, увеличив его до 150 млрд руб. Таким образом, в сентябре, октябре и ноябре размещались еще 3 выпуска инфраструктурных облигаций по 25 млрд руб. ежемесячно «с различными сроками погашения» – от 15 до 25 лет.

При этом осенью 2013 г. замглавы департамента корпоративных финансов РЖД Павел Ильичев заявлял, что в 2014 г. компания надеется привлечь с помощью этого инструмента 50-100 млрд руб., в противном случае ей придется сокращать инвестиционную программу. «Решение правительства было (выделять – ИФ) по 100 млрд руб. в год в 2013-2015 гг. Но по 2014 г. есть известный «трабл» с изменением пенсионной системы. Поэтому сейчас пока, по расчету ВЭБа и ПФР, средств на (инфраструктурные бонды – ИФ) не будет – с точки зрения того, что у них отсутствует приток новых денег. Поэтому мы сейчас ведем диалог», – говорил топ-менеджер в конце октября. Общий объем заимствований РЖД в 2014 г. предварительно оценивается в 124 млрд руб.

Монополия в проспекте также уточняет, что те 50 млрд руб., которые компания получила в 2013 г. через инфраструктурные облигации сверх запланированного лимита, предполагается направить на развитие железнодорожной инфраструктуры и закупку локомотивов в 2014 г. Окончательный список проектов будет утверждаться Внешэкономбанком. Большинство полученных средств, привлеченных с помощью этого инструмента, на сегодняшний день также инвестированы в приобретение локомотивов и развитие инфраструктуры.

### ИНТЕРФАКС; 27.01.2014; РЖД В 2014 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ НЕ НАНИМАТЬ НОВЫХ СОТРУДНИКОВ НА ЗАМЕНУ УШЕДШИМ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2014 году не планирует массовых сокращений, однако не будет нанимать новых сотрудников на замену тем, кто покидает компанию или уходит на пенсию, говорится в проспекте к евробондам монополии, с которой ознакомился «Интерфакс».

Кроме того, перевозчик пересмотрит политику индексации заработной платы: увеличиваться она будет один, а не два раза в год.

Ранее президент РЖД Владимир Якунин заявлял, что неполная занятость сотрудников компании в 2014 г., скорее всего, будет выражаться в виде сокращенной рабочей недели. При этом В.Якунин назвал этот инструмент балансировки корпоративного бюджета «абсолютно выморочным» и «экономически неправильным». «Это не оптимизация, это резкое сокращение расходов даже там, где их сокращать нельзя», – считает топ-менеджер, отмечая, что компания была вынуждена на это пойти, «потому что не было выбора». «Мы ничего не можем делать, потому что, если сейчас под объемы перевозок сократим профессиональный состав железных дорог, то потом их не наберем», – говорил он.

Как сообщалось ранее, в 2013 г. в режиме неполной рабочей недели работали 13,5% сотрудников РЖД. Всего в монополии работает более 1 млн человек. План оптимизации расходов компании в 2013 г. привел к экономии на общую сумму 98,7 млрд руб., напоминают РЖД в проспекте.

### РЖД-ПАРТНЕР; ДМИТРИЙ ХАНЦЕВИЧ; 27.01.2014; ДОБАВИТЬ ПРАГМАТИЗМА

Проблема продления срока службы грузовых вагонов является одной из самых острых тем для рынка железнодорожных перевозок на протяжении последних двух-трех лет. Заместитель генерального директора ООО «Трансолушнз СНГ» Дмитрий Мельничук уверен, что при разработке окончательной модели продления необходимо учитывать не только технологические аспекты, но и экономическую эффективность.

– Дмитрий Борисович, в конце декабря прошлого года Росжелдором была представлена собственная концепция продления срока службы. Окончательно ее судьба не решена, но уже сейчас ряд участников рынка высказывают свое несогласие с тем, что срок службы вагона нужно исчислять по его пробегу. А как Вы считаете?

– Выскажу крамольную мысль: возможно, сама постановка вопроса об установлении предельного срока службы для целого типа подвижного состава не совсем корректна. В любом случае срок службы вагона не должен превышать назначенный конструктором ресурс. А он чаще основан на пробеге, а не на времени жизни изделия. Если рассматривать срок эксплуатации вагона, то он назначается с учетом физических и механических характеристик материалов, из которых изготовлены комплектующие части и узлы подвижного состава, а также технологий изготовления. Такой срок не может быть единым для вагонов, произведенных на разных заводах из комплектующих от различных поставщиков. Например, некоторые литые изделия имеют ресурс в 1,5–2 млн км либо до 60 лет эксплуатации. Если на тележках установлены добросовестно собранные кузова из качественно сваренного металла, то такой вагон может при соблюдении правил эксплуатации и при необходимом техобслуживании оставаться в работе и 40, и 50, и 60 лет. Если под криво сваренные кузова подкатывать тележки, собранные из комплектующих категории Б, неаккуратно толкать вагон на горках и разгружать грейфером, то он может не протянуть и 10 лет...

– Каким образом, по Вашему мнению, можно обеспечить учет этих различий?

– Нужна гибкая система определения срока эксплуатации грузовых вагонов не по типам, а по конкретным моделям вагонов с учетом назначенного ресурса и условий эксплуатации, а также при непременном условии гарантий производственной/ремонтной компании, дающей добро на продление срока эксплуатации и несущей юридическую и финансовую ответственность за это изделие в течение продленного срока. В любом случае в условиях рыночной экономики подвижной состав должен быть не только технически надежным, но и экономически эффективным. И регулятор рынка обязан создавать такие условия, в которых эксплуатация старых технологически вагонов будет для их собственника неэффективной и экономически.

– То есть опять Россия может стать своеобразным первопроходцем в разработке соответствующей нормативной базы?

– Концепция продления назначенного срока службы грузового подвижного состава есть и на североамериканских железных дорогах. Пожалуй, принципиальное отличие от предложенного российского подхода состоит в том, что владельцы или операторы грузовых вагонов в США сами устанавливают сроки капитального ремонта в зависимости от состояния подвижного состава, которое контролируется в местах погрузки или выгрузки. Дело в том, что федеральные законы Соединенных Штатов предусматривают серьезную финансовую и административную ответственность собственника за состояние вагона и создают условия, при которых его владелец кровно заинтересован эксплуатировать подвижной состав на магистральных железных дорогах в исправном состоянии и соответствовать всем техническим требованиям и стандартам Ассоциации американских железных дорог. Таким образом, общий срок эксплуатации вагонов в Северной Америке не назначается, а зависит от реальных условий самой этой эксплуатации. В среднем можно говорить о том, что грузовой подвижной состав, в том числе и полувагоны, работает на сети железных дорог США до 50 лет. Этот срок эксплуатации связан прежде всего со сроком службы литья, который тоже составляет 50 лет. После 50 лет эксплуатации грузового вагона его срок службы может быть продлен по итогам комиссионного осмотра и положительного заключения экспертов. Максимальный срок продления составляет 10 лет.

– Значит ли это, что предлагаемая Росжелдором концепция требует значительной доработки?

– В целом ее реализация способствует более прагматичному подходу к грузовому подвижному составу, а именно: грузовой вагон должен возить груз максимально долго и безопасно, а не простаивать на ремонтах в депо. Но настоящая редакция, несомненно, должна быть доработана с учетом лучшего мирового опыта. В частности, речь идет о естественном обновлении парка, внедрении инновационных вагонов с увеличением их грузоподъемности, допустимых скоростей движения, повышением безопасности движения и уменьшением стоимости жизненного цикла.

Поэтому продление срока службы грузовых вагонов следует ограничить до 30–40 лет с проведением глубокой модернизации ходовых частей: внедрения колесных пар с кассетными подшипниками и адаптером, упругих боковых скользунов постоянного контакта, использования билинейных пружин с увеличенным статическим прогибом и долговечных фрикционных клиньев. Кроме того, необходимо проведение других мероприятий по повышению надежности грузовых вагонов.

### PORTNEWS.RU; 27.01.2014; В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ С НАЧАЛА ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ ПРОВЕДЕНО 80 СУДОВ

В Финском заливе, по данным на 27 января 2014 года, находятся 14 ледоколов. Как сообщает пресс-служба Росморречфлота, с начала зимней навигации осуществлена проводка 80 судов.

На проводке задействованы 7 ледоколов. Из них ледокольную проводку осуществляют: на порт «Большой порт Санкт-Петербург» – 3 ледокола («Семен Дежнев», «Мудьюг», «Юрий Лисянский»), на порты Выборг и Высоцк – 2 ледокола («Капитан Измайлов», «Иван Крузенштерн»), на морской порт Усть-Луга – 2 ледокола («Санкт-Петербург», «Капитан Зарубин»). 7 ледоколов находятся в эксплуатационном резерве.

Судов, ожидающих ледокольной проводки, не имеется.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР БЕЗМЕНОВ; 28.01.2014; АКТИВНОСТЬ БИЗНЕСА

Проектирование аэропорта Южный ведется по графику

В Федеральном агентстве воздушного транспорта России состоялось заседание рабочей группы по координации проектирования и строительства аэропортового комплекса Южный в Ростове-на-Дону. Представители немецкой компании «Ассманн Бератен+Планен», которой предстоит спроектировать пассажирский терминал аэропорта, инфраструктурные объекты, внутренние дороги и ландшафт, представили эскизы схем аэровокзального здания и сооружений служебно-технической территории. Проектирование ведется на основе архитектурной концепции лондонской компании TwelveArchitects. Завершить работу планируется в апреле и уже в конце текущего года приступить к строительству комплекса. Ввод аэропорта в эксплуатацию намечен на четвертый квартал 2017 года.

### РИА НОВОСТИ; 27.01.2014; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ В ИСКЕ К РФ НА 125 МЛН РУБ ЗА ИЗЪЯТИЕ ЗЕМЕЛЬ ПОД АЭРОПОРТ «ВНУКОВО»

Арбитражный суд Москвы отклонил заявление сельхозпредприятия ФГУП «Толстопальцево» о пересмотре решения, согласно которому компании было отказано в иске о взыскании с России в лице Росавиации 125 миллионов рублей в связи с изъятием земель под расширение аэропорта «Внуково», передает корреспондент РАПСИ из зала суда.

ФГУП «Толстопальцево» просило суд о пересмотре решения суда по вновь открывшимся обстоятельствам. Арбитраж Москвы в апреле 2013 года отклонил иск ФГУП «Толстопальцево», апелляционная и кассационная инстанции подтвердили это решение. В январе Высший арбитражный суд РФ отклонил заявление компании о пересмотре дела в порядке надзора.

Представитель сельхозпредприятия на заседание не явился.

Представитель Росавиации в свою очередь заявил, что компания указывает, что новым обстоятельством является постановление Пленума ВАС, которое было принято в 2012 году. По словам представителя, это постановление никак не может быть новым обстоятельством по делу.

Суды Московского округа установили, что правительство РФ приняло постановление о расширении аэропорта, наделив Росавиацию полномочиями по изъятию земельных участков.

Ведомство в мае 2012 года издало приказ об изъятии у ФГУП «Толстопальцево» Российской академии сельхознаук трех участков, находящихся в федеральной собственности и принадлежавших предприятию на праве бессрочного пользования.

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» (АГА) и ФГУП «Толстопальцево» в сентябре 2012 года подписали соглашение о возмещении предприятию убытков в размере 125 миллионов рублей.

Так как денежные средства получены не были выплачены компании, был подан иск.

Суды, отказывая в иске, указали, что истец не исполнил своих обязательств по соглашению с ФГУП «АГА», на которое были возложены полномочия по осуществлению мероприятий по выкупу в собственность РФ изымаемых для госнужд земельных участков, так как не прекратил право бессрочного пользования в установленный соглашением 90-дневный срок.

### AVIAPORT.RU; ЕКАТЕРИНА ТРОПОВА; 27.01.2014; ВЕТЕРАН ПРИВАТИЗАЦИИ

Глава Минэкономразвития Алексей Улюкаев на форуме в Давосе сообщил журналистам, что приватизация «Аэрофлота» может состояться уже в 2014 году. С одной стороны, планы по незначительному размытию госпакета перевозчика в текущем году озвучивались и ранее, но приватизацией этот процесс называть рано. С другой, ответственные ведомства, высказываясь на этот счет, в принципе назвали продажу госпакета нецелесообразной.

Приватизация «Аэрофлота» может начаться уже в 2014 году, заявил глава МЭР Алексей Улюкаев на форуме в Давосе агентству «Прайм». «Аэрофлот», «Совкомфлот», Новороссийский морской торговый порт, продолжение истории с ВТБ, первые 5% РЖД, 19% «Роснефти». Все это вполне реальные сделки», – цитирует агентство ответ министра на вопрос о возможных сделках по приватизации в нынешнем году. И это, прямо скажем, далеко не первый эпизод в обсуждении продажи госпакета перевозчика, при том, что на текущий год были заявлены другие планы. Что же касается приватизации, сомнению подвергаются не только ее сроки, но и целесообразность сделки в принципе.

«Аэрофлот» нужно есть по частям

Последнее из того, что более-менее конкретно обсуждалось в рамках дискуссий о приватизации «Аэрофлота», перспектива размещения на бирже пакета в 10% акций компании, где 3,55% принадлежат «Ростеху», 4,66% казначейских акций и 2,34% – допэмиссия. Гендиректор компании Виталий Савельев в интервью агентству Bloomberg в конце прошлого года говорил о том, что доля находящихся в свободном обращении акций компании уже в 2014 году может увеличиться до 16% с имеющихся 6%. Пойти на этот шаг нужно, чтобы перед планируемой приватизацией определить рыночную стоимость компании. С таким раскладом вещей соглашались и в Росимуществе. Так что, конечно, этот шаг имеет отношение к приватизации, но несколько опосредованное.

«Речь не идет о приватизации, потому что это не продажа госпакета. Это небольшая дополнительная эмиссия, продажа казначейских и квазигосударственных бумаг, и средства от продажи получит сам эмитент. Другой вопрос, как государство, в качестве акционера «Аэрофлота», распорядится полученными в ходе этого размещения средствами, но речь не идет о как таковой приватизации, и вряд ли МЭР может конкретно говорить о сроках реализации этих планов», – предполагает заместитель генерального директора ИК «Регион» Анатолий Ходоровский. Хотя, конечно, в рамках допэмиссии госпакет и сократится с 51,17% акций до 50%+1 акция.

Вместе с тем, что касается как таковой продажи госпакета, согласно ранее озвученным планам Росимущества, эту процедуру предполагалось начать не ранее 2015 года. Согласно задумке министерства, как раз допэмиссия, продажа казначейских акций и, по возможности, пакета «Ростеха» должна позволить компании привлечь дополнительные средства – порядка $250-300 млн. Деньги понадобятся на реализацию масштабных проектов, в частности, организацию работы дальневосточной «дочки» и создание лоукостера, что, в свою очередь, должно повысить инвестиционную привлекательность перевозчика перед последующей приватизацией.

Реализацию в ближайшее время этих планов специалисты считают вполне возможной. По прогнозам аналитика ИФК «Метрополь» Андрея Рожкова, продажа акций может состояться уже весной. «Вариант продажи этой доли обсуждался уже в ноябре-декабре, но о сроках твердо не говорилось, вопрос оставался открытым. Но когда речь идет о небольшой доле, решение может быть принято достаточно быстро, и, вероятно, продажа состоится в весеннее или осеннее окно приватизации», – сказал он агентству «АвиаПорт». Аналитик ФК «Открытие» Ирина Ступаченко полагает, что такой шаг, в сущности, не скажется на деятельности перевозчика и роли государства в его управлении, но позволит получить некоторую, хоть и небольшую в масштабах государства, сумму от продажи акций. «Аэрофлот» давно собирался продать свой казначейский пакет акций, что в совокупности с пакетом ГК «Ростех» и снижением федерального пакета с 51,17% до 50% путем допэмиссии на 2,34% уставного капитала приведет к выходу на фондовый рынок дополнительно 10,55% акций «Аэрофлота» и станет первым этапом на пути к его приватизации», – говорит И.Ступаченко.

А ты купи слона...

Что касается дальнейших шагов, направленных на передачу компании в частные руки, согласно планам Росимущества, решения по сокращению госпакета до 25% должны приниматься не раньше, чем в 2015 году, с учетом всех обстоятельств, в частности перспектив снятия регуляторных и административных ограничений. Мнения экспертов относительно реализуемости этих планов, как всегда, расходятся. А.Рожков считает, что следующих по логике процесса новостей – о сокращении доли государства с контрольной до блокирующей, ждать следует, но не раньше 2016 года. А вот И.Ступаченко из «Открытия» считает, что этого не произойдет. «По моему мнению, до 2020 года приватизации «Аэрофлота» в полном смысле этого слова, скорее всего, не будет – нет государству никакого смысла снижать пакет ниже контрольного», – прогнозирует аналитик.

Причины, по которым государство не должно оказываться от своей доли в крупнейшей авиакомпании, называются самые разные. Так, по словам И.Ступаченко, приватизировать компанию нецелесообразно хотя бы в силу того, что, имея глобальные инвестиционные планы, «Аэрофлот» без госучастия не сможет заключать лизинговые сделки на столь же выгодных, как сейчас, условиях. Кроме прочего, в случае потери государством контроля над перевозчиком, особенно остро встанет вопрос получения «Аэрофлотом» транссибирских роялти.

«Аэрофлот» нужен самим

Государство попросту не сможет найти покупателя на свой пакет, считает А.Ходоровский из УК «Регион», поэтому дальше упомянутого размытия госпакета до 50% дело пока не дойдет. В России желающих купить «Аэрофлот» не наблюдается, а за рубеж его продавать не хотят. «Продать компанию сейчас, при такой конъюнктуре нашего рынка ценных бумаг, можно только стратегическому инвестору. В России пока таковых нет, а против продажи стратегического актива иностранцам выступает, например, Минтранс, и не только он один», – говорит эксперт.

Инициативу продать «Аэрофлот» стратегу ровно год назад озвучил вице-премьер Игорь Шувалов. И уже тогда на рынке предположили, что компанией могут заинтересоваться партнеры по альянсу SkyTeam. А такой уклад обстоятельств может привести к тому, что Россия может потеряет контроль над стратегически важным активом. Опасаются в Госдуме. «Для обеспечения конкурентоспособности наших корпораций на международном уровне им нужна государственная поддержка. Госполитика должна быть направлена на обеспечение их деятельности. А если, не дай Бог, приватизировать «Аэрофлот», неизвестно, кто выиграет», – заявил ранее глава комитета по экономической политике Игорь Руденский.

Кроме прочего, полный выход государства из капитала «Аэрофлота» и продажа национального перевозчика иностранному инвестору ставит под удар принципы межправительственных соглашений – при назначении перевозчика на маршрут учитывается не только место его регистрации, но и «национальность» капитала, напоминает А.Ходоровский.

### AVIAPORT.RU; ЕКАТЕРИНА ТРОПОВА; 27.01.2014; РОСАВИАЦИЯ АННУЛИРОВАЛА СЭ «КАМЧАТСКИХ АВИАЛИНИЙ»

Федеральное агентство воздушного транспорта аннулировало сертификат эксплуатанта авиакомпании «Камчатские авиалинии», следует из информационной справки, размещенной на сайте ведомства.

Согласно информации Росавиации, сертификат эксплуатанта «Камчатских авиалиний» аннулирован 24 января 2014 года в связи с истечением трех месяцев со дня приостановления его действия.

Ранее сообщалось, что перевозчик сам обратился в Росавиацию с просьбой приостановить действие сертификата. В настоящее время услуги, аналогичные предлагаемым «Камчатскими авиалиниями», на Камчатском полуострове оказывает авиакомпания «Витязь-аэро», которая ранее приобрела вертолеты «Камчатских авиалиний».

### КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЕЛЕНА КРИВЯКИНА; 28.01.2014; ТЕРРОРИСТОВ БУДУТ КОНТРОЛИРОВАТЬ С ПОМОЩЬЮ ГЛОНАСС

Кабинет министров усиливает меры обеспечения безопасности, в том числе в местах массового скопления людей.

Решено создать специальную межведомственную комиссию. В нее войдут руководители МВД, Минрегиона, МЧС, Минкомсвязи, Федеральной службы охраны, Минтранса, Минпромторга, Минспорта, Минздрава, Минобрнауки, а также депутаты Госдумы. Руководить комиссией будет вице-премьер Дмитрий Рогозин. Об этом вчера сообщил Дмитрий Медведев на совещании с вице-премьерами. Акцент собираются сделать на профилактике преступлений с помощью использования системы ГЛОНАСС. На комиссию возложат контроль не только за местами массовых скоплений граждан, но и объектами инфраструктуры. Как сообщил Дмитрий Рогозин, к этой работе также привлекут организации оборонно-промышленного комплекса.

– Дело не только в технике, но и в необходимости предложить умные подходы, когда не только работает большое количество экранов и операторов, а когда некие действия на основе алгоритмов привлекают внимание аппаратного комплекса, поскольку выбиваются из общей рутинной картины и обращают на себя внимание правоохранительных органов, что что-то происходит, – заметил Рогозин.

По его словам, должна заработать единая система обеспечения безопасности российских городов, которой раньше не было.

– С учетом последних террористических актов эта программа должна себя в полной мере оправдать, – сказал Рогозин.