

СЕРИЯ «НА СТОЛ РУКОВОДИТЕЛЮ!»

# ТРАНСПОРТ РОССИИ И ЗАРУБЕЖЬЯ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Выпуск №17 (966)

15-21 апреля 2013 г.

СОБЫТИЯ  
НЕДЕЛИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
КОНЬЮНКТУРА

НОВОСТИ  
КОМПАНИЙ



Всероссийский  
научно-исследовательский  
институт потребительского  
рынка и маркетинга

 **ЦПКР**  
медиа

**Главный редактор**

Фролов И.Н.

**Выпускающий редактор**

Никоненко С.А.

**Верстка**

Беляков Д.А.

**Адрес редакции:**

101000, Москва

Архангельский пер., д. 3

стр. 1.

**Телефон отдела подписки**

(495) 748-08-09

**Электронная почта**

[mail@cpkr.ru](mailto:mail@cpkr.ru)

Мониторинг охватывает более 5000 печатных и электронных СМИ. Составители берут на себя ответственность за отбор и использование конкретных материалов СМИ исходя из критериев их социально-политической и экономической значимости, авторской оригинальности и новизны, а также представительности различных точек зрения.

© ВНИИПРИМ

© ЦПКР-медиа

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ЦЕЛОМ .....</b>	<b>4</b>
Государственное регулирование.....	4
Международные связи .....	20
Аварии, катастрофы, стихийные бедствия .....	21
<b>АВИАТРАНСПОРТ.....</b>	<b>23</b>
Полеты иностранных авиаперевозчиков в Россию.....	23
Авиакомпании.....	23
• Аэрофлот - российские авиалинии.....	23
• Трансаэро.....	25
• Сибирь.....	26
• Ак барс аэро .....	27
• ИрАэро .....	27
• Татарстан.....	28
Аэропорты .....	29
• Домодедово.....	29
• Шереметьево .....	29
• Казань.....	30
• Храброво .....	31
Авиастроение .....	31
Зарубежные новости.....	32
• American Airlines .....	32
• Boeing.....	32
• Lufthansa .....	32
<b>ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ .....</b>	<b>33</b>
• Пароходства .....	33
• Порты .....	33
• Судостроение.....	37
<b>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ .....</b>	<b>40</b>
РЖД.....	40
Деятельность Первой грузовой компании .....	48
<b>АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ .....</b>	<b>49</b>
Дорожное строительство.....	49
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ .....</b>	<b>54</b>
Указатель упоминаемых предприятий и организаций .....	54

## СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ЦЕЛОМ

### Государственное регулирование

#### Дмитрий Медведев поддержал выделение 260 млрд рублей на БАМ и Транссиб

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев признал целесообразным внесение в уставный капитал ОАО «РЖД» в 2013-2017 годах средств федерального бюджета в размере не менее 260 млрд рублей на реализацию первоочередных проектов по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Такое поручение было дано по итогам заседания Государственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока, Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области. **«Минтрансу России, Минфину России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти представить в правительство РФ проект соответствующего решения правительства РФ», - говорится в сообщении.** «Объемы дополнительного финансирования на преодоление этих транспортных диспропорций железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба в 2013-2017 годах составят не менее 260 млрд рублей. Признано целесообразным внести их в уставный капитал Открытого акционерного общества «Российские железные дороги». При этом средства федерального бюджета, вложенные в транспортную инфраструктуру, должны создать, как принято говорить, мультипликативный эффект. Я имею в виду в целом развитие макрорегиона, появление новых современных рабочих мест и увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней», - заметил ранее Медведев (*PIA PrimaMedia, 2013, 17 апреля*).

#### Дмитрий Медведев будет держать аэродром Тикси в Якутии под контролем

Председатель правительства РФ Дмитрий Медведев будет держать под контролем ситуацию вокруг аэропорта Тикси в Якутии, который открылся после полугодового простоя 16 апреля. Об этом журналистам федеральных СМИ сообщила пресс-секретарь премьер-министра РФ Наталья Тимакова. Заполярный аэродром, принадлежащий Минобороны, но используемый и для гражданской авиации, был закрыт 1 октября 2012 года, что практически сделало невыездными местных жителей. После вмешательства в ситуацию федеральных ведомств, на аэродроме организовали вертолетную площадку, доставка пассажиров и грузов осуществлялась в населенные пункты Усть-Куйга и Депутатский, которые имеют прямое сообщение с Якутском. 16 апреля Минобороны официально объявило о возобновлении работы аэродрома. Сейчас ведется установка и сертификация необходимого оборудования, доставленного в Тикси еще в августе 2012 года. По словам Тимаковой, Дмитрий Медведев последовательно отслеживал эту ситуацию с момента ее возникновения еще при министре обороны Сердюкове и давал поручения решить возникшую проблему. «Аэродром Тикси будет под постоянным контролем премьера и в дальнейшем», - подчеркнула она (*PIA PrimaMedia, 2013, 17 апреля*).

## **Дмитрий Медведев заявил о направлении 440 млрд руб. пенсионных накоплений на покупку инфраструктурных облигаций под государственные гарантии РФ**

Относительной новостью в выступлении премьера перед депутатами Госдумы стало сообщение о будущем направлении 440 млрд руб. пенсионных накоплений на покупку инфраструктурных облигаций под государственные гарантии РФ. Ранее называлась сумма в 100 млрд руб., которые предполагалось вложить в облигации РЖД - сейчас речь также идет о бондах ФСК, АИЖК, «Оборонпрома» и «Роснано». По другим актуальным темам последних месяцев определенности в высказываниях премьера было меньше. Пенсионная формула все еще не готова («Речь идет о том, чтобы лучшей степени учитывать заработную плату и продолжительность трудового стажа»); споры о размере страховых взносов для индивидуальных предпринимателей не закончены («Должен быть дифференцированный режим в зависимости от того, сколько получает предприниматель и самозанятый человек»); правовой статус Росфинагентства, которому планируется передать управление госдолгом и нефтегазовыми накоплениями, пока не определен («Ну, видимо, это будет какая-то некоммерческая организация, какой-то фонд») сообщение о будущем направлении 440 млрд руб. пенсионных накоплений на покупку инфраструктурных облигаций под государственные гарантии РФ (*Коммерсантъ, 2013, 18 апреля*)

В ноябре 2012г. президент РФ Владимир Путин поручил до конца текущего года разработать нормативную базу для использования пенсионных средств в инфраструктурных облигациях. «Нужна нормативная база, нужны законы, подзаконные акты, которые позволяли бы нам выпускать соответствующие инфраструктурные облигации для использования этих средств в надежных долгосрочных и прибыльных инфраструктурных проектах», - отметил В.Путин. Он напомнил, что правительство РФ уже достаточно давно говорит об этом и ни у кого нет сомнений в том, что это будет «наиболее эффективное и надежное их применение» (*РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 17 апреля*).

## **Правительство до сих пор не согласовало параметры финансирования строительства двух серийных атомных ледоколов проекта 22220 мощностью 60 МВт (ЛК-60), заказчиком которых является ФГУП «Атомфлот»**

Конкурс на строительство судов был объявлен еще в январе, изначально его итоги планировалось подвести к концу февраля. В последнем извещении на сайте госзакупок говорится, что победитель конкурса должен быть определен 3 июня. Начальная цена первого ледокола установлена на уровне 42 млрд руб., второго - 44,1 млрд руб. По словам источников, знакомых с ситуацией, причина задержки в том, что Минфин не может договориться с Минэкономки и «Росатомом» о структуре финансирования ледоколов. *Замминистра финансов Андрей Иванов в письме от 26 марта предложил заместителю гендиректора «Росатома» Татьяне Ельфимовой внести изменения в проект постановления правительства, которое определяет бюджетные инвестиции в строительство ледоколов.* Иванов считает, что бюджет должен дать только 38,9% от стоимости первого ледокола, то есть 16,3 млрд руб. (предусмотрены федеральным бюджетом на 2013 год и плановый период 2014 и 2015 годов).

*В 2016-2019 годах финансирование строительства должно быть обеспечено «исключительно за счет внебюджетных источников в объеме 25,6 млрд руб.».* По



второму ледоколу чиновник предлагает ограничить бюджетное финансирование до 2016 года до 30% от стоимости, то есть 13,2 млрд руб. В 2016-2020 годах Минфин тоже надеется на внебюджетные источники, которые предоставят 30,8 млрд руб. В итоге общий объем бюджетного финансирования двух ледоколов составит 29,5 млрд руб., а внебюджетного - 56,5 млрд руб. На другие варианты Минфин не готов.

*По данным источников в правительстве, Минэкономики в ноябре 2012 года согласовало проект постановления, по которому бюджет должен был оплатить ледоколы полностью.* 15 апреля в министерстве заявили, что его позиция «остается прежней». В «Росатоме», по данным источников, также ожидали, что строительство ледоколов будет финансироваться из бюджета. «На тему внебюджетного финансирования Минфин проводил консультации, но позиции по этому вопросу не сошлись», - говорят собеседники. «Росатом» не устраивает вариант, при котором «под внебюджетным финансированием рассматриваются средства самой госкорпорации», у которой «и так достаточно инвестиционных проектов», добавляет один из источников. «В качестве компромисса возможно кредитное финансирование со стороны госбанков», - добавляет еще один собеседник, знакомый с позицией госкорпорации. Другой источник добавляет, что средства могли бы дать грузоотправители, которым нужны ледоколы для проводки судов по Северному морскому пути (СМП). Компромисс между сторонами должен быть найден на совещании у вице-премьера Дмитрия Рогозина 23 апреля. В «Атомфлоте» и на Балтзаводе, который уже строит головной ЛК-60 и считается основным претендентом на строительство двух серийных ледоколов, от комментариев отказались. Потенциальными потребителями услуг новых ледоколов в первую очередь являются НОВАТЭК и «Газпром».

*Для привлечения средств из внебюджетных источников «Росатому» придется кредитоваться, предоставляя в качестве гарантий долгосрочные договоры на проводку судов с помощью этих ледоколов, говорит Валерий Нестеров из Sberbank Investment Research.* Гарантии, отмечает аналитик, может предоставить перевозчик, который также должен иметь долгосрочные контракты с поставщиком. По такой схеме, в частности, собирается работать НОВАТЭК, который проводит тендеры по выбору перевозчиков газа с его проекта «Ямал СПГ». Предполагается, что перевозчики, среди которых «Совкомфлот», заключив контракты на поставку газа с «Ямал СПГ», получат под них кредиты и начнут строить танкеры. Но эта цепочка, говорит Валерий Нестеров, завязана на принятие окончательного инвестиционного решения по «Ямалу СПГ», которое, в свою очередь, зависит от либерализации экспорта сжиженного газа из России. Министр энергетики Александр Новак в середине марта обещал, что решение может быть принято в течение месяца, но 15 апреля сказал, что теперь оно ожидается только в конце июня. «Получается замкнутый круг», - резюмирует Валерий Нестеров (*Коммерсантъ*, 2013, 16 апреля).

## ■ Минфин выступил против нулевого НДС для железнодорожников

Минфин выступил резко против предоставления налоговых льгот РЖД. Речь идет о применении нулевой ставки налога на добавленную стоимость к железнодорожным компаниям, осуществляющим пассажирские пригородные железнодорожные перевозки. О своей позиции ведомство известило правительство в начале апреля, рассказал источник в Минфине. Ранее сообщалось, что президент «Российских железных дорог» Владимир Якунин написал письмо зампреду правительства Аркадию Дворковичу с просьбой предоставить дочерним компаниям РЖД, осуществляющим пригородные пе-

ревозки, налоговые льготы по НДС. Правительство, в свою очередь, поручило Минфину, Минэкономразвития и Минтрансу проработать возможность предоставления льгот.

**Механизм освобождения от НДС предусматривает, что пригородная компания не исчисляет и не уплачивает в бюджет НДС с пригородных перевозок (то есть, продавая билеты перевозчик не учитывает этот налог).** Вместе с тем на основании п. 2 ст. 170 Налогового кодекса перевозчик, освобожденный от уплаты НДС, теряет право на налоговый вычет из бюджета и должен включать в свои расходы по пригородным перевозкам НДС, предъявленный владельцем инфраструктуры, арендодателями подвижного состава, другими поставщиками и подрядчиками. Как следствие, стоимость перевозки железнодорожным транспортом в пригородном сообщении увеличивается. Этот фактор влияет на снижение экономической привлекательности пригородных перевозок, говорилось в письме главы РЖД. Якунин просил правительство дать возможность пригородным компаниям платить 0% НДС по счетам за аренду вагонов и их ремонт, за аренду инфраструктуры (рельсы, вокзалы) и другие услуги. А выставленные поставщиками суммы НДС получать в качестве вычета из федерального бюджета. По данным РЖД, если предложения будут реализованы, то это позволит компаниям суммарно экономить не менее 12 млрд рублей в год.

**Минфин высказался против налоговых льгот из-за того, что, по мнению ведомства, такое решение сократит доходы бюджета.** «Принятие решение об установлении нулевой ставки налога по указанным услугам в целях предоставления возможности получать возврат из бюджета налога по материальным ресурсам, приобретаемым для оказания данных услуг, приведет к сокращению доходов федерального бюджета», — говорится в письме ведомства отправленного в правительство. Кроме того, отмечает Минфин, подобное решение создаст прецедент и спровоцирует такие же предложения по другим видам транспорта, что приведет к дополнительному уменьшению доходов бюджета. В Минфине не смогли предоставить комментарий. В РЖД напомнили, что принятие меры, о которой просил Владимир Якунин, позволит перевозчикам в пригородном сообщении минимизировать свои затраты. Тем самым в конечном итоге снизится стоимость перевозки для пассажира, утверждают в РЖД.

**Большинство пригородных пассажирских компаний (ППК), совладельцами которых обычно являются региональные власти и РЖД, убыточны.** Каждый год эти компании предъявляют региональным властям утвержденный Федеральной службой по тарифам (ФСТ) тариф на перевозки в электричках, основанный на размере их затрат. После этого власти решают, какую долю они готовы компенсировать ППК из бюджета, оставшаяся часть становится ценой на билеты. Однако РЖД часто жалуется на то, что затраты компенсируются не полностью. Как сообщал начальник центра корпоративного управления пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер, в 2012 году ППК предъявили субъектам счет на 15,6 млрд рублей. По состоянию на осень все субъекты заплатили лишь 7 млрд рублей, то есть около половины этой суммы. При этом пригородные компании обязаны платить РЖД за инфраструктуру, которую они используют, и за аренду вагонов. До прошлого года государство компенсировало 99% этого сбора (по своим расчетам, тариф ФСТ на аренду инфраструктуры отличался в большую сторону). Однако в 2013 году компенсация резко снизилась, в будущем от нее планируется отказаться совсем. В целом дефицит денежных средств от пригородных пассажирских перевозок по итогам 2013 года ожидается в размере около 25 млрд рублей.

**По мнению главы агентства «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, льготы для НДС для всех пригородных компаний — не самый удачный механизм.** - Льгота должна распределяться не пропорционально выручке, а с учетом экономических

показателей компании и социальных потребностей региона, — отмечает аналитик. Чтобы механизм распределения субсидий способствовал повышению эффективности, по ключевым показателям деятельности пригородных компаний должны быть установлены конкретные нормативы и целевые ориентиры, считает эксперт (*Известия*, 2013, 19 апреля).

### **Министерство экономического развития РФ предлагает использовать часть средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на финансовое оздоровление авиационных корпораций**

Об этом сообщил заместитель главы МЭР Андрей Клепач, выступая на Съезде авиапроизводителей России. «Под это можно использовать возвратные механизмы и средства ФНБ. Но мы должны понимать, когда эти средства вернутся и когда будет обеспечено действительно устойчивое финансовое развитие этих корпораций. Это можно сделать только при очень честном и ответственном подходе со стороны авиакорпораций», - отметил А.Клепач. Позже в беседе с журналистами он сообщил, что такая мера может быть принята с 2014г. Объем средств ФНБ, которые могут быть использованы для финансового оздоровления авиакорпораций, А.Клепач не назвал, однако сказал, что это большие суммы (*РИА РосБизнесКонсалтинг*, 2013, 19 апреля).

### **Минэкономразвития предлагает субсидировать издержки авиаперевозчиков от эксплуатации SSJ-100**

Минэкономразвития предлагает субсидировать издержки авиаперевозчиков от эксплуатации SSJ-100, заявил замглавы ведомства Андрей Клепач на съезде авиапроизводителей России. «По нашей оценке, и мы это обсуждали, нам уже на 2013-2014 годы понадобятся дополнительные средства, в том числе хотя бы для того, чтобы скомпенсировать те потери, которые несет «Аэрофлот» и другие авиаперевозчики», - сказал чиновник. «Может быть, нам нужно сделать отдельную субсидию авиапроизводителю для того, чтобы профинансировать те издержки, которые есть на опытном или первоначальном этапе использования новых российских самолетов авиаперевозчиками, - цитирует замминистра «Интерфакс». - Думаю, что мы в рамках этого бюджетного цикла (а это означает за 1-2 месяца) с Минпромторгом, корпорацией («Объединенной авиационной корпорацией»), с «Ильюшин Финанс» должны сформулировать конкретные предложения. Иначе опять все эти проблемы нас будут держать, фактически мешать самолетам встать на крыло и в дальнейшем». Клепач уточнил, что на данный момент речь идет о компенсации издержек по эксплуатации Sukhoi SuperJet-100, а в перспективе субсидии могут распространиться на самолет MC-21. Объем возможных субсидий чиновник, ссылаясь на существующие оценки, определил в сумму до 1 млрд рублей в год.

***В парке российских авиаперевозчиков сейчас 12 самолетов SSJ-100 - десять у «Аэрофлота» и два у компании «Якутия». До конца 2013 года один SSJ-100 получит «Газпромавиа» и два самолета могут быть переданы авиакомпании «Московия» (контракт еще не подтвержден). То есть возможная субсидия на каждый из 15 эксплуатируемых в 2013 году самолетов может достигать до 66 млн рублей ежегодно - это более \$2 млн, или примерно 10% от стоимости SSJ-100. Каталожная цена лайнера с января 2012 года - \$35,4 млн в базовой версии и \$36,2 млн в версии увеличенной дальности (такой самолет первой получит «Газпромавиа»). Но, судя по отчетности «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) по РСБУ за 2012 год, средняя цена проданных в 2012 году***



самолетов, составила около \$21,2 млн (годом ранее, когда началась поставка первых машин, - их средняя цена составляла \$18,3 млн). Средняя себестоимость производства SSJ-100 в 2012 году составила \$28,8 млн (в 2011 году - \$33,1 млн). Убыток от поставок SSJ снизился в сравнении с 2011 годом почти вдвое, но пока серийное производство невелико, убыток фиксируется: в 2012 году он составил \$7,6 млн на каждую машину (*Газета.ру, 2013, 19 апреля*).

## ЭКСПЕРТЫ ОБ УБЫТКАХ АВИАКОМПАНИЙ ОТ ЭКСПЛУАТАЦИИ SSJ-100

**Анатолий Ходоровский,**  
замгендиректора инвесткомпания «Регион»:

Оценить убытки от эксплуатации SSJ-100 «Аэрофлот» может, но проверить эти оценки и, главное, их обоснованность невозможно. Есть, например, недополученная прибыль от простоя самолета или от того, что он летел с неполной загрузкой. Но здесь могут быть вопросы к экономике самой компании: может, сам «Аэрофлот» использует машину экономически неэффективно. Даже в судах доказать недополученную прибыль крайне сложно. Есть и прямые убытки, например, сколько потратила компания на ремонт, административные, лизинговые расходы, но и эти параметры - спорны. Насчитать можно все, что угодно, но проверить такие расчеты крайне сложно. До отдельной строки в бюджете идея, предложенная Клепачом, не дойдет. Субсидии - это адресная дотация для пассажира. Сейчас российский бюджет субсидирует региональные авиаперевозки, стимулируя транспортную подвижность в социально значимом секторе экономики. Кого будет субсидировать государство, компенсируя издержки эксплуатации SSJ-100? Под видом поддержки авиапрома субсидии получит не пассажир на конкретном маршруте, а компания «Аэрофлот» в целом.

**Алексей Синицкий,**  
главный редактор «Авиатранспортного обозрения»:

Авиапроизводителя субсидировать нельзя, это вне рамок ВТО. Но по субсидированию услуг, в частности, авиаперевозок, жестких ограничений по правилам ВТО нет, поэтому авиакомпании, осваивающие новый продукт и несущие из-за этого дополнительные издержки, могли бы рассчитывать на некую поддержку со стороны государства. Может быть, все-таки стоит говорить о долгосрочных кредитах с минимальной процентной ставкой? То есть не просто дарить деньги авиакомпаниям, которые купили самолеты, а, например, если эксплуатируешь новые самолеты, отчитался о простоях, ремонтах и так далее - получи компенсацию со сроком возврата, например, 10 лет. Когда самолет начнет летать нормально и приносить прибыль, он эти деньги оработает. Тогда, наверное, был бы стимул и новую технику осваивать, и эффективность повышать.

**Михаил Погосян,**  
президент ОАК:

комментируя журналистам на съезде инициативу с субсидиями, отметил, что «Аэрофлот» как стартовый заказчик и так получил скидку, которая компенсирует издержки, связанные с вводом в эксплуатацию нового типа воздушного судна (*Газета.ру, 2013, 19 апреля*).

## Авиакомпании просят продлить льготы на иностранные самолеты до появления MC-21

Крупнейшие российские авиаперевозчики обратились в правительство с просьбой продлить срок действия таможенных льгот на ввоз в Россию иностранных самолетов до 31 декабря 2019 года. Об этом написали в письме первому вице-премьеру Игорю Шувалову гендиректор группы «Аэрофлот» Виталий Савельев, гендиректор «Трансаэро» Ольга Плешакова и гендиректор «Сибири» Владимир Обьедков. **Срок действия таможенных и налоговых льгот, установленных в рамках Таможенного союза, завершается 31 декабря 2013 года для российских компаний и 1 июля 2014 года для казахстанских и белорусских авиакомпаний.** Авиакомпании получили право не упла-

чивать таможенную пошлину и НДС при ввозе самолетов иностранного производства в 2010 году. Минимальный срок полного освобождения от пошлин и НДС - 5 лет (то есть платежи за ввозимую технику состоятся, но с отсрочкой; первые выплаты - в 2015 году). Льгота распространяется на лайнеры, которые авиапром России не выпускает. Защитные меры в форме таможенной пошлины в 20% от стоимости самолета сохраняются только за лайнерами вместимостью 51-110 кресел (Ан-148 и SSJ-100) и 171-219 кресел (Ту-204).

**Мера, закрепленная решением Комиссии Таможенного союза, позволила перевозчикам сдержать рост тарифов на авиаперевозки, восстановиться после кризиса и начать интенсивное обновление парка.** Себестоимость перевозок за 2 года действия льготы выросла на 16% (в основном за счет роста стоимости ГСМ), а тарифы - не более чем на 5%. «С полной уверенностью можно сказать, что сдерживание роста стоимости тарифов было обеспечено исключительно отменой таможенных пошлин и налогов на воздушные суда», - пишут Шувалову главы авиакомпаний. По итогам 2012 года рынок авиаперевозок в России впервые с 2008 года стал показывать прибыль.

**С августа 2010 года по июль 2012 года в Россию ввезено 212 самолетов стоимостью \$5,5 млрд.** Благодаря невыплате таможенных пошлин и НДС, компании сэкономили около \$2,3 млрд. И деньги уже возвращаются в бюджеты разных уровней, поясняют перевозчики: например, за счет подоходного налога и единых социальных выплат. Один самолет в среднем создает 110 дополнительных рабочих мест, средняя зарплата в отрасли - около \$2,67 тысяч, значит, 212 самолетов создали в российских авиакомпаниях 24 тыс. рабочих мест с годовым фондом оплаты труда в \$769 млн. Уплата всех видов налогов за 5-летний период принесет государству примерно \$1,8 млрд. Если считать еще и создание новых рабочих мест в различных службах, обеспечивающих полеты, то бюджетная эффективность льготы значительно выше - более \$15 млрд за 15 лет (таков примерный средний срок эксплуатации самолета), говорят в авиакомпаниях. С 1 января 2014 года российские авиакомпании будут вынуждены уплачивать таможенные пошлины и налоги в отличие от белорусских и казахстанских перевозчиков, обращают внимание Савельев, Плешакова и Обьедков. Партнеры России по Таможенному союзу уже лоббируют продление льгот, а Россия - нет.

Главы российских авиакомпаний предлагают, прежде всего, ввести равные условия для всех участников Таможенного союза: в частности, с 1 января 2014 года подвести под пошлину самолеты вместимостью от 50 до 100 пассажиров (за исключением турбовинтовых самолетов до 72 кресла), установить льготные таможенные условия ввоза авиатехники (свыше 110 мест) до конца 2019 года и сохранить действующие условия временного ввоза самолетов в сегменте от 110 до 300 кресел на тот же срок - до 31 декабря 2019 года. В 2019 году должен быть введен в коммерческую эксплуатацию российский перспективный самолет МС-21 - магистральный, с вместимостью от 150 кресел. Но авиаперевозчики предлагают ориентироваться в сроках льготного периода не на конкретную дату, обещанную авиапромом, а на сам факт начала эксплуатации нового российского самолета.

**Минпромторг, реагируя на инициативу авиаперевозчиков, напомнил о том же проекте МС-21.** «На 2017 год запланировано начало серийного производства ближне-, среднемагистральных самолетов МС-21-200 и МС-21-300 с диапазоном посадочных мест от 130 до 199, - написал в Минэкономразвития замминистра промышленности Юрий Слюсарь. - Контракты на поставку данных моделей самолетов ОАК готова заключать уже сегодня». Он добавил, что «отечественная техника находится в худших конкурентных условиях по сравнению с иностранными самолетами ввиду того, что в

отношении российских авиапроизводителей не существует преференций по уплате и администрированию НДС» (*Газета.ру, 2013, 16 апреля*).

### **Минпромторг направил на согласование госзаказ на авиапродукцию на 324 млрд руб.**

Министерство промышленности и торговли (Минпромторг) направило на согласование проект госзаказа на поставку 123 самолетов и 224 вертолетов на общую сумму 324 млрд руб. Об этом сообщил замминистра промышленности и торговли Юрий Слюсарь. «В настоящий момент подготовлен и отправлен на согласование с органами исполнительной власти проект подпрограммы нашей общей программы развития авиационной промышленности на тему «Консолидация госзаказа», которая предусматривает поставку для нужд государственных служб 123 самолетов и 224 вертолетов на общую сумму порядка 324 млрд руб.», - отметил он. По словам Ю.Слюсаря *объем выпуска авиапродукции с 2002г. по 2012г. вырос в 3 раза - до 579 млрд руб. (было 195 млрд руб.)*. Количество поставленных самолетов в 2012г. достигло 102 штук, а вертолетов - 190 штук. Общая сумма бюджетного финансирования в период с 2002г. по 2012г. выросла в 29 раз. Совокупно за этот период на развитие отрасли было выделено 462 млрд руб. Также замминистра добавил, что российские авиапроизводители хронически не выполняют план производства техники.

«Хроническое невыполнение заявленных планов в нашей стратегии развития до 2015г.», - сказал Ю.Слюсарь, отметив, что в 2012г. было произведено 10 самолетов Ил-96 (планировалось 15), 31 самолет Ту-204 (планировалось 69), 4 самолета Бе-200 (планировалось 18). «Прекрасно понятна мотивация всех нас, подписывающих контракты в голодные 90-е - контрактация на любых условиях. Но эта идеология перешла и в 2000-е. К сожалению, мы вынуждены констатировать, что сейчас нам нужен трезвый взгляд на наши возможности при выполнении существующих контрактов и подписании новых», - подчеркнул он (*РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 19 апреля*).

### **Вице-премьер Аркадий Дворкович потребовал от «Почты России» обеспечить бесперебойное функционирование международного почтового обмена**

Бурное развитие электронной коммерции спровоцировало в первом квартале 2013 года резкое увеличение объемов международной почты, поток которой пошел через места международного почтового обмена (ММПО) в столице и аэропортах московского авиаузла. «К концу первого квартала 2013 года производительность таможен в части досмотра входящих международных почтовых отправок стала существенно отставать от производительности «Почты России» в части их обработки и оформления и перестала соответствовать ежедневным поступлениям из-за рубежа, - проинформировал в ответном письме гендиректор ФГУП «Почта России» Александр Киселев. - В результате к началу апреля 114 тыс. мелких пакетов и 18 тыс. посылок были полностью подготовлены для таможенного досмотра, но не принимались таможеней к досмотру в связи с перегруженностью таможенных постов». Эта почта хранилась на ММПО. Туда же постоянно прибывали новые партии, которые обрабатывались почтовиками, пока все производственные площади не оказались забиты корреспонденцией и образовался завал, объем которого на 12 апреля составил около 500 тонн. После этого совместные действия таможен и «Почты России» позволили «существенно улучшить ситуацию»,

утверждает Киселев. В результате с 10 по 17 апреля «Почта России» увеличила регистрацию мелких пакетов до 42 тыс. штук в сутки, таможенникам к среде также повысили производительность - до 38 тыс. пакетов в сутки. К 18:00 по московскому времени среды на столичных ММПО досмотра ожидали 38 тыс. мелких пакетов и 7,5 тыс. посылок общим весом 150 тонн.

**Федеральная таможенная служба (ФТС) не принимает к оформлению почту, поскольку ее некуда складывать, а это происходит, в свою очередь, из-за того, что «Почта России» не вывозит из аэропорта уже досмотренную почту, говорится в правительственной аналитической записке, подготовленной для Аркадия Дворковича.** Причина заключается в том, что ММПО на Варшавском шоссе, 37 не способно принять почту: там образовался завал, хотя почта переправляется на обработку и в ММПО в других городах. «Роль ФТС в коллапсе практически отсутствует, поскольку ФТС оказалась заблокированной досмотренной, но не вывезенной международной почтой. Увеличение пропускной способности ФТС не приведет к решению проблемы», - говорится в записке. «Не был своевременно принят комплекс мер, в том числе по согласованию совместных действий с ФТС», - констатирует представитель Минкомсвязи Екатерина Осадчая. По ее словам, «Минкомсвязь с прошлой пятницы находится в плотном взаимодействии с ФТС и «Почтой России» по урегулированию всех вопросов, связанных с прохождением таможенного контроля и сортировкой посылок» (*Коммерсантъ*, 2013, 19 апреля).

**ООО «Аэропорт Москва» (оператор складов в аэропорту «Шереметьево») уведомил авиакомпании о прекращении приема из самолетов международной почты до тех пор, пока ее остатки на складах не сократятся до 40 тонн.** «Аэропорт Москва» является агентом авиаперевозчиков по обработке почты. 17 апреля наша компания направила авиаперевозчикам уведомление о том, что с четверга мы не будем выгружать прибывающую международную почту из самолетов до тех пор, пока ее остатки, непринятые авиационным отделением перевозки почты (АОПП; принадлежит «Почте России»), не сократятся до 40 тонн», - сказал собеседник агентства. Он уточнил, что сейчас остатки посылок составляют 140 тонн, и компания не в состоянии держать такие объемы на своих складах, а «Почта» ежедневно принимает лишь по 25 тонн (*РИА Новости*, 2013, 17 апреля).

**Случившийся в этом месяце почтовый коллапс, когда в аэропортах московского авиаузла застряло 500 тонн международных посылок и пакетов, стоил кресла гендиректору «Почты России» Александру Киселеву**

Решение о смене руководства «Почты России» - прерогатива правительства, но поскольку предприятие в марте вошло в перечень стратегических, кадровая перестановка во ФГУПе согласовывается в Кремле. И такое одобрение было получено, заверил пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков. «Проблема «Почты России» носила системный характер, Минкомсвязи неоднократно информировало председателя правительства о возникающих проблемах и невозможности руководства «Почты России» их решить. Конечно, почтовый коллапс последних недель стал последней каплей», - пояснила ситуацию пресс-секретарь Дмитрия Медведева Наталья Тимакова.

**Дмитрий Медведев согласовал отставку Александра Киселева еще в начале марта.** Киселев называет почтовый коллапс лишь поводом к отставке, а настоящей причиной, по его мнению, является то, что глава Минкомсвязи Николай Никифоров хотел видеть на посту главы ФГУПа «более близкого по духу человека». Кресло под Александром Киселевым закачалось еще прошлым летом, ранее рассказывали источни-

ки в отрасли. По их словам, новое руководство Минкомсвязи решило взять под непосредственный контроль «Почту России» и ее финансовые потоки, переподчинив ФГУП от Россвязи непосредственно Минкомсвязи. Соответствующее постановление правительства Дмитрий Медведев подписал в начале апреля. Сейчас, по данным Минкомсвязи, объем почтового завала в аэропортах составляет около 390 тонн. **Результатом первого рабочего дня нового гендиректора «Почты России» стало решение о переброске скопившихся посылок из Шереметьево и Домодедово во Внуково, сообщил министр связи Николай Никифоров.** «Во Внуково имеются и необходимое пространство, и нужная инфраструктура для организации новых дополнительных рабочих мест, - сообщил министр. - Мы провели переговоры с главой Федеральной таможенной службы. На данный момент ФТС выделяет 70 сотрудников во Внуково. В ближайшие две-три недели экстренные меры снимут острую фазу проблемы».

**Новый руководитель назначен, чтобы совместно с Минкомсвязи решить все «наиболее острые вопросы», связанные с международными почтовыми отправлениями.** В ближайшее время Минкомсвязи заключит с Дмитрием Страшновым трудовой договор, рассказал замглавы Минкомсвязи Михаил Евраев. По его словам, министерство поставило перед Дмитрием Страшновым задачу «сделать предприятие эффективным». «Задача заключается в том, чтобы дальше завалов не было в принципе. И чтобы почта изменилась принципиально - как организация, которая оказывает качественные услуги. Чтобы значительно увеличить многообразие услуг, а сотрудники почты получали бы заработную плату не ниже средней по России, а желательно и выше», - сказал Евраев. То есть не ниже 24 тыс. руб. в месяц, тогда как сейчас средняя зарплата во ФГУПе составляет всего 17 тыс. руб. (*Коммерсантъ*, 2013, 20 апреля).

**Киселев Александр Николаевич** родился 30 января 1962 года в Ленинграде. В 1984 году окончил восточный факультет Ленинградского государственного университета. В 1984-1991 годах работал в Академии наук, исполкомах ленинградских городского и областного советов. С 1991 по 1995 год в компании DHL International прошел путь от руководителя службы маркетинга в Санкт-Петербурге до менеджера по развитию бизнеса по России и СНГ. По данным СМИ, с начала 1990-х годов лично знаком с Владимиром Путиным. С 1995 года - региональный директор компании Energizer. В 1999-2000 годах - гендиректор ЗАО «Невапресс». С 2000 года - заместитель, с 2002-го - первый заместитель, с 2004-го - помощник министра связи Леонида Реймана. Был автором концепции реформы ФГУП «Почта России». Кроме того, в 2004 году был назначен президентом Национальной ассоциации участников электронной торговли. Со 2 июня 2006 года - гендиректор ОАО «Связьинвест». 12 февраля 2009 года назначен исполняющим обязанности, а с 11 марта - генеральным директором ФГУП «Почта России». Минкомсвязь поставила перед Дмитрием Страшновым задачу изменить «Почту России» принципиально, чтобы ее сотрудники получали зарплату не ниже средней по России (*Коммерсантъ*, 2013, 20 апреля).

### **Федеральная антимонопольная служба претендует на роль еще одного мегарегулятора и хочет забрать полномочия ФСТ по установлению тарифов естественных монополий**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) претендует на роль еще одного мегарегулятора и хочет забрать полномочия ФСТ по установлению тарифов естественных монополий, заявил глава антимонопольной службы Игорь Артемьев. Глава ФАС Игорь Артемьев накануне заявил, что в правительстве по поручению первого вице-премьера



Игоря Шувалова обсуждается вопрос о слиянии его ведомства и Федеральной службы по тарифам (ФСТ). «Идет обсуждение в правительстве. Это отражает позицию правительства по созданию укрупненных регуляторов», - сказал он, добавив, что ФАС выступает за слияние. В ФСТ заявили, что окончательной позиции по данному вопросу нет и представители службы участвуют в текущей дискуссии. «Никаких конкретных поручений со стороны Шувалова по этому вопросу не было», - заявили и в секретариате первого вице-премьера, уточнив, что идея несколько раз высказывалась на различных совещаниях, но первый вице-премьер рекомендовал обсудить ее на площадке «Открытого правительства». У ФАС и ФСТ, у которых во многом пересекаются сферы регулирования, долгая история взаимоотношений.

**ФСТ занимается в основном расчетом тарифов естественных монополий и, в отличие от ФАС, не обладает контрольными полномочиями и не имеет территориальных органов.** Антимонопольная служба еще в 2005 году при принятии закона о защите конкуренции пыталась прописать в нем полномочия по регулированию цен естественных монополий, к которым относятся крупнейшие компании РФ - «Газпром», РЖД, «Транснефть», ФСК. Отстаивая эту инициативу, ФАС на протяжении последних лет предлагала либо внести концептуальные изменения в закон о естественных монополиях, либо просто переделать этот закон в главу в законодательстве о защите конкуренции. Жесткость риторики руководства службы год от года возрастала: в прошлогоднем Игорь Артемьев назвал ФСТ «вечным и главным защитником монополистов».

**По данным, новое обсуждение темы госрегулирования естественных монополий инициировал Игорь Шувалов поручением ИШ-7085 от 23 ноября 2012 года.** В ответ на это поручение ФАС и ФСТ к концу прошлого года подготовили свои позиции, а к концу февраля Минэкономики свело их в обзорный доклад. Именно в этом документе за подписью заместителя главы Минэкономики Сергея Белякова впервые сформулирована идея создания единого регулятора, которому могут быть переданы «текущие полномочия ФСТ и ФАС с учетом их совершенствования». В докладе это предложение преподносится как компромиссное по отношению к варианту ФСТ (совершенствование механизмов регулирования) и ФАС (ускоренный переход к конкурентным механизмам регулирования).

Таким образом, **Игорь Артемьев обнародовал лишь часть обсуждаемой темы: помимо вопроса слияния ФАС и ФСТ Белый дом рассматривает варианты гораздо более широкомасштабного перераспределения полномочий в духе мероприятий «дорожной карты» по развитию конкуренции.** Объединение в одном ведомстве функций по контролю цен и антимонопольному регулированию не является абсолютной новацией - такие полномочия есть, например, у Агентства по регулированию естественных монополий Казахстана. С другой стороны, до совсем недавнего времени контроль в сфере госзакупок входил в перечень полномочий того ведомства, которое разрабатывает соответствующее законодательство. Со следующего года начинает действовать закон о контрактной системе, разработанный Минэкономики, и передача министерству контрольных полномочий от ФАС выглядела бы логично, однако такой поворот событий в службе не комментировали (*Коммерсантъ*, 2013, 19 апреля).

### **Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании «Уфимские авиалинии»**

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) аннулировало сертификат эксплуатанта авиакомпании «Уфимские авиалинии». Как говорится в сообщении

ведомства, формальным поводом для издания приказа об аннулировании сертификата эксплуатанта стало письменное заявление руководства авиакомпании. В Росавиации отмечают, что фактической причиной аннулирования явилось ухудшение состояния безопасности полетов авиаперевозчика. Так, 7 марта 2013г. при выполнении посадки на подобранную с воздуха площадку экипаж самолета Ан-2 допустил ошибки пилотирования, в результате которых воздушное судно получило серьезные повреждения конструкции планера, шасси и двигателя.

Ранее, 2 июля 2012г., при проведении патрулирования нефтепровода экипаж вертолета R-44 «Уфимских авиалиний» выполнил грубую посадку, в результате которой воздушное судно также получило значительные повреждения. В связи с этими событиями Росавиация приступила к внеплановой инспекционной проверке авиакомпании. «Учитывая неспособность соответствовать сертификационным требованиям, предъявляемым воздушным законодательством, руководство ЗАО «Авиационная компания «Уфимские авиационные линии» самостоятельно предложило аннулировать свой сертификат эксплуатанта», - говорится в сообщении. В настоящее время действующий сертификат эксплуатанта имеют 116 авиакомпаний, из которых 35 выполняют регулярные и чартерные пассажирские перевозки, остальные авиапредприятия выполняют грузовые перевозки и авиационные работы (*РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 16 апреля*).

### **Одиннадцати принимающим ЧМ-2018 российским городам требуется для подготовки инфраструктуры 1,3 трлн руб.**

Одиннадцати принимающим ЧМ-2018 российским городам требуется для подготовки инфраструктуры 1,3 трлн руб., проанализировало S&P официальные заявки. Это непосильные расходы, региональные бюджеты своим столицам тоже не помогут: до 60% их трат - социальные обязательства, и эту группу расходов еще предстоит наращивать для выполнения обещаний президента Владимира Путина. *Минспорт ранее оценивал расходы вдвое меньше - 650 млрд руб., правда, недавно цифра выросла до 917 млрд руб., указывает замдиректора S&P Карен Вартапетов.* Но чтобы провести чемпионат достойно, нужно 1,39 трлн руб., предупреждал правительство Минспорт. Почти в такую же сумму обойдется сочинская Олимпиада, расходы на которую оцениваются в 1,5 трлн руб.

«Достойно» означает, что расходы не ограничатся необходимыми обязательствами перед ФИФА: строительством стадионов, тренировочных баз, реконструкцией аэропортов и дорог от них. Эти расходы федеральный бюджет берет на себя. В заявки регионов включены затраты на модернизацию транспортной, коммунальной инфраструктуры, железнодорожных вокзалов, сети дорог. Например, Самара планирует построить к ЧМ-2018 новые станции метро (ее заявка составляет более четверти всех затрат на чемпионат - 350 млрд руб.), Казань просит 30 млрд руб. на реконструкцию дорог. Мэр Казани Ильсур Метшин выражал надежду, что предложения города будут услышаны федеральным центром. Итоговая сумма - еще предварительная и, скорее всего, возрастет, считает Вартапетов: например, недавно Нижний Новгород увеличил объем необходимых расходов на 60 млрд до 280 млрд руб. В заявку внесено строительство новых инфраструктурных объектов, их появление «имеет принципиальное значение для будущего развития города», цитируют нижегородские СМИ заявление городской администрации.

*По оценкам S&P, всего четыре региона смогут профинансировать все расходы самостоятельно: Москва, Санкт-Петербург, а также Татарстан и Краснодарский*

*край, уже получившие федеральную поддержку для строительства инфраструктуры при подготовке к Универсиаде в Казани и Олимпиаде в Сочи.* Для большинства других регионов необходимые затраты превышают годовой объем доходов регионального бюджета: для Калининграда - более чем втрое, для Самары - почти вдвое. Эти два региона не смогут профинансировать даже трети необходимого, если федеральный бюджет оплатит издержки на 70%. Если он возьмет на себя 50%, с оставшейся нагрузкой могли бы справиться восемь регионов из 11, считают в S&P. В подготовке саммита АТЭС, Универсиады и Олимпиады доля средств федерального бюджета, прямо или опосредованно - через госкомпании или бюджетные кредиты регионам, - превышает 90%. Аппетиты регионов, конечно, придется ограничивать, но и состояние их инфраструктуры находится на невысоком уровне, замечает Вартапетов: «Возможно, федеральному бюджету придется играть гораздо большую роль в подготовке к ЧМ, чем планируется». Правительству предстоит сложный выбор, заключает S&P: либо увеличить инвестиции в региональную инфраструктуру, либо снизить качество проведения чемпионата.

*Уже определено, что федеральные расходы на ЧМ составят не более 300 млрд руб. до 2018 г., при этом правительство ориентируется вообще на 250 млрд руб.,* говорит федеральный чиновник: «Сюда входят обязательства перед ФИФА. Еще есть обязательства по гостиницам, этим займутся частные инвесторы». Просто недопустимо, чтобы ЧМ-2018 превращался в плане дороговизны «во второй Сочи», кипятится чиновник: «Все остальные регионы, если хотят, могут благоустраивать самостоятельно, денег им на это не дадут». В указанные 300 млрд руб. не входит стоимость скоростных железнодорожных магистралей (осенью Минтранс оценил их в 290 млрд руб., апрельская оценка РЖД - 343 млрд) - решение по ним отложено до лета; кроме того, к чемпионату планируется построить высокоскоростные магистрали Москва - Петербург и Москва - Нижний Новгород - Казань общей стоимостью, по оценке РЖД, 1,5 трлн руб. (*Ведомости, 2013, 18 апреля*).

### **Депутаты Госдумы Алексей Чепан и Вадим Соловьев попросили правительство пересмотреть бюджет страны на 2013 год, чтобы выделить дополнительные средства Тверскому вагоностроительному заводу**

Из-за того, что госрасходы на железнодорожную отрасль сократились практически в два раза, градообразующее предприятие - Тверской вагоностроительный завод - терпит убытки и даже якобы готовится к массовым сокращениям. «Эсер» Алексей Чепан обратился к вице-премьеру Аркадию Дворковичу и министру промышленности и торговли Денису Мантурову с просьбой исправить ситуацию. - Сэкономив сегодня на железнодорожной отрасли, мы пожнем массовую безработицу и социальную напряженность в Твери, - пугает Чепан. В 2011 году ОАО «РЖД» получило от государства 29 млрд рублей, а в 2013-м - только 15 млрд. Перевозчик, потеряв часть госфинансирования, решил сократить расходы и уменьшил количество закупаемых вагонов у Тверского вагоностроительного завода, который держится в основном на заказах госкомпании. Руководству предприятия стало невыгодно содержать прежнее количество рабочих, и с 1 апреля завод перешел на 4-дневную рабочую неделю и сократил зарплаты на 20%. На август запланирован отпуск всего коллектива, утверждает Чепан.

Он стал не первым депутатом, обратившим внимание правительства на проблемы вагоностроительного завода, которые, по мнению парламентариев, могут перерасти в социальную катастрофу для всей области. Лидер КПРФ Геннадий Зюганов по просьбе депутата Вадима Соловьева уже направлял обращение премьеру Дмитрию Медведеву с

просьбой пересмотреть бюджет и выделить дополнительные средства ОАО «РЖД», с тем, чтобы корпорация заказала больше продукции у завода. - В Белом доме нам обещали, что весной этот вопрос решится и в 2013 году будут выделены дополнительные 10 млрд рублей. Однако время идет, а решения нет, - переживает Соловьев. Если проблема не будет решена, 2-2,5 тыс. сотрудников завода (из 8 тыс.) могут быть уволены, добавил он.

**Вице-премьер Аркадий Дворкович заверил, что правительство приняло во внимание просьбы депутатов и готово решить проблему.** - Бюджетная заявка уже направлена в Министерство финансов и будет рассматриваться в соответствующей правительственной комиссии, - пояснил он. Глава думского комитета по труду Андрей Исаев («Единая Россия») также заверил, что ситуация находится под контролем. По мнению специалистов, в том кризисе, который предрекают предприятию, виноваты его хозяева. - Программа РЖД по переоснащению вагонного парка практически завершена, большинство вагонов на сети моложе 10 лет, что для пассажирского вагона - отличный показатель. Я не понимаю, почему хозяева завода рассчитывали на большие заказы и не подумали, что обновление парка закончится. Почему они не откладывали деньги, которые получали за предыдущие крупные заказы? - удивляется глава аналитического транспортного портала Infranews Алексей Безбородов. Ранее правительству уже приходилось решать проблемы с массовыми увольнениями на градообразующих предприятиях. Наиболее остро проблема проявилась во время кризиса в 2008-2009 годах. Самой громкой стала история с Пикалевским глиноземным заводом Ленинградской области - проблемы этого предприятия приезжал решать Владимир Путин (*Известия*, 2013, 18 апреля).

**Глава Минтранса РФ Максим Соколов считает велосипеды очень перспективным видом транспорта для российских городов, развитию которого мешает скорее «менталитет граждан»**

Рассуждая о развитии сети велодорожек, Соколов обратил внимание на богатый опыт европейских городов в этой сфере. По его мнению, вопрос здесь касается в том числе «менталитета граждан». При этом министр признался, что у него самого «автомобиля нет, а велосипед есть». Отметив, что, хотя по центру столицы сегодня на велосипеде передвигаться не очень комфортно, Соколов высоко оценил «усилия правительства Москвы по созданию сети велодорожек». Также, по его словам, аналогичная программа реализуется в его родном Санкт-Петербурге. Сегодня **в столичном департаменте транспорта сообщили, что к 1 мая в Москве появится около 900 велопарковок.** Они будут созданы в 200 точках в центре столицы, еще 180 - у станций метро и в районах транспортно-пересадочных узлов. Департамент транспорта совместно с Банком Москвы также осуществляет проект «Велобайк», в рамках которого будет создана сеть сезонного проката велосипедов. Первые станции в тестовом режиме начнут работать до конца мая. Запланирована организация более 100 велосипедных станций, которые будут работать круглосуточно в автоматическом режиме (*ИТАР-ТАСС*, 2013, 17 апреля).

**Максим Соколов: строительство трассы «Москва – Петербург» планируется завершить к 2018 году**

Строительство трассы «Москва - Санкт-Петербург» планируется завершить к 2018 году, однако некоторые ее участки будут готовы раньше. Об этом сообщил в прямом эфире радиостанции «Эхо Москвы» министр транспорта РФ Максим Соколов. Он уточ-

нил, что участок 15-58 км планируется ввести в эксплуатацию осенью 2014 года. М.Соколов также подчеркнул, что эта дорога «позволит обеспечить бесперебойный пассажиропоток». «На большом участке трасса имеет 6 полос. Только в середине она переходит в 4 полосы, а далее по мере приближения к Петербургу снова в 6», - пояснил министр. Кроме того, М.Соколов рассказал, что в ближайшее время Минтранс объявит конкурс на строительство 140-километрового участка между Санкт-Петербургом и Новгородом, который также планируется реализовать «на принципе государственного и частного партнерства». Глава ведомства добавил, что все, что было обещано и подписано прошлым министром транспорта, будет выполнено, в том числе имея в виду высадку деревьев в Химкинском лесу, часть которого была вырублена из-за строительства данной трассы (*Эхо Петербурга, 2013, 18 апреля*).

### **Получить разрешения на плавание в акватории Северного морского пути стало возможным через Интернет**

В акватории Северного морского пути судам, за исключением нефтяных танкеров, газозовов, химовозов, разрешили ходить самостоятельно, без ледового усиления. Но при этом учитывать ледовую обстановку. **Новые Правила плавания в акватории Северного морского пути взамен действовавших с 1990 года утверждены приказом Минтранса.** По ним вводится разрешительный порядок плавания судов в акватории Северного морского пути. При этом подача заявки и выдача разрешения осуществляются с использованием Интернета, пояснили в Минтрансе. Срок представления заявки сокращен до 15 рабочих дней до предполагаемой даты захода судна в акваторию Северного морского пути. Инспекция судна при подготовке к плаванию в акватории Северного морского пути не требуется.

**На официальном сайте Росморречфлота размещена проформа Декларации о готовности судна к плаванию на акватории Северного морского пути.** И после ее рассмотрения принимается решение о соответствии судна к плаванию в полярных условиях и допуску на акваторию Северного морского пути. Но параллельно оценивается и готовность судна в отношении защиты арктических экосистем. Также определены принципы оказания услуг на Северном морском пути. За услуги по ледокольной проводке судов и ледовой лоцманской проводке предусмотрена плата, размер которой определяется законодательством о естественных монополиях. Плата берется не за плавание судов по Севморпути, а исходя из объема фактически оказанных услуг.

**Следить за соблюдением всех требований будет «Администрация Северного морского пути».** На воссозданную структуру возложен ряд функций обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды при плавании в акватории Северного морского пути, отмечал ранее замминистра транспорта Виктор Олерский. Основой безопасных условий плавания в ледовых условиях Северного морского пути, а также для его круглогодичной эксплуатации, является мощный ледокольный флот. Для создания современной комплексной системы навигационно-гидрографического обеспечения безопасности плавания по акватории Северного морского пути, идут работы по установке перспективных альтернативных, экологически чистых источников питания солнечных батарей, ветрогенераторов и аккумуляторных батарей нового поколения, изготовленных с учетом жестких экологических требований (*Российская газета, 2013, 19 апреля*).



**Арктика** - важнейший стратегический регион, являющийся зоной интересов арктических государств - России, США, Канады, Дании, Швеции, Норвегии, Финляндии, Исландии. А также ЕС, стран Юго-Восточной Азии. Арктика интересна перспективами освоения нефтегазового потенциала шельфа, возможностью сократить маршруты трансконтинентальных перевозок (*Российская газета, 2013, 19 апреля*).

### ■ Совет Федерации одобрил закон, расширяющий полномочия Минтранса

Совет Федерации одобрил 17 апреля закон, расширяющий полномочия Министерства транспорта России. Изменения вносятся в соответствующую статью федерального закона «О безопасности дорожного движения». В частности, закон расширяет полномочия Минтранса по разработке нормативных актов, обеспечению безопасности перевозки грузов, а также безопасной эксплуатации электрических наземных транспортных средств индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами. Принятие закона обусловлено необходимостью восполнить существующий в этой сфере пробел законодательства (*РБК, 2013, 17 апреля*).

### ■ Совет Федерации России заинтересовался повышением цен на бензин в Приморье

Совет Федерации России заинтересовался повышением цен на бензин в Приморье. После того, как Сенатор от Приморья Татьяна Заболотная озвучила этот вопрос на 332 заседании Совет Федерации, было принято решение обратиться в Правительство РФ за разъяснением обоснованности роста цен на нефтепродукты и оперативным исправлением сложившейся ситуации, сообщили в пресс-службе Совета Федерации РФ. «Ежегодная тенденция роста цен на топливо далеко не оправдана. Это бьет по карману большинства жителей Приморского края и всего Дальнего Востока. Ведь цены на топливо подстегивают рост цен на продукты питания. Из-за растущих цен на авиационный керосин могут сорваться запланированные летние отпуска с детьми в южной и центральной частях России», - отметила Заболотная.

**Сенатор Татьяна Заболотная считает совершенно недопустимым, что тарифы на авиaperезвозки пассажиров на рейсах компании «Аэрофлот» по маршруту Владивосток-Москва и обратно выросли по сравнению с прошлогодним периодом на 24%.** «Автомобилисты Приморья возмущены: сегодня на автозаправочных станциях Приморского края литр бензина АИ-92 стоит 33,1 рубля, дизельного топлива - 35,1 рубля. С такой ценой на дизельное топливо может оказаться под угрозой срыва и посевная кампания», - заявила сенатор. В своем выступлении Татьяна Заболотная подвергла жесткой критике нефтяные компании, поведение которых ставит под удар доверие населения к власти (*РИА PrimaMedia, 2013, 18 апреля*).

## Международные связи

### ■ Французские автоконцерны вложили в Россию около 2 млрд евро

Французские автоконцерны Renault и PSA Peugeot Citroen инвестировали в Россию в общей сложности около 2 млрд евро. Местный автомобильный рынок на фоне стагнирующего европейского сулит им большие перспективы. **В России, по данным «Автостата», свои производства открыли такие крупные французские производители автокомпонентов, как Michelin, Faurecia, Valeo.** Michelin стала первой иностранной шинной компанией, которая наладила выпуск автомобильных покрышек в России - завод мощностью более 2 млн шт. в год открылся в 2004 г. в Московской области. Инвестиции - свыше \$70 млн.

Предприятие другого французского производителя автокомпонентов - концерна Faurecia - расположено в Ленинградской области: оно выпускает пластиковые комплектующие, среди основных потребителей российские заводы Ford, Renault, VW. У Faurecia также есть СП в Самарской области с российской «Металлопродукцией», где производятся выхлопные системы (их закупает «АвтоВАЗ»), а в Калуге французский концерн создает еще два производства - по выпуску выхлопных систем и деталей интерьера (инвестиции в оба этих проекта оцениваются в 30 млн евро), в том числе для расположенных по соседству заводов VW и PSA Peugeot Citroen. Valeo выпускает автокомпоненты (прежде всего жгуты проводов) в Нижегородской области в рамках СП с компанией ИВК (контролируется холдингом НПО «Итэлма»). Еще одно ее СП (по выпуску климатических систем) работает в Московской области. Предприятия Valeo поставляют свою продукцию на «Автофрамос», «АвтоВАЗ» и другие заводы. Третья площадка расположена в Нижегородской области, ее специализация - дверные замки, комплекты фар, системы стеклоочистки: ими комплектуются автомобили Lada, Renault, Nissan, Peugeot.

Производитель элементов интерьера, наполнителей для сидений, изоляционных компонентов Tramicco («дочка» Vita Group) создает производство во Владимирской области, инвестиции оцениваются в 120 млн руб. По лицензии еще одной французской компании - Paulstra Automotive (компоненты для звуко-, вибро- и теплоизоляции) работает «Балаковорезинотехника» в Саратовской области, отмечают в «Автостате». В прошлом году продажи легковых машин в Европе снизились почти на 8% до 12,57 млн шт., гласят данные JATO Dynamics. Домашний рынок Renault и PSA Peugeot Citroen сократился почти на 14% до 1,9 млн шт. Общие продажи легковых автомобилей Renault в Европе, по данным JATO, упали на 22,1% до 816 933 шт., Peugeot и Citroen - почти на 13% до 795 839 и 674 688 шт. соответственно. Европейские продажи в феврале 2013 г., по данным JATO, оказались минимальными за 23 года! В 2013 г., по оценке Renault, европейский рынок снизится еще минимум на 3%.

Российский рынок в сравнении с большинством европейских стран выглядит оазисом. В прошлом году он вырос на 11% до 2,9 млн легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV), по данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ). Продажи автомобилей Renault выросли на 23% до 189 852 шт., PSA Peugeot Citroen - на 7% до 77 279 шт. (Для сравнения: продажи группы Renault в Бразилии составили 241 594 шт., +24,3%.) «Я очень оптимистичен в отношении перспектив альянса в России», - говорил ранее президент Renault-Nissan Карлос Гон. «При условии сохранения благоприятной экономической ситуации в среднесрочной перспективе российский рынок будет оставаться одним из наиболее динамично растущих в мире, что обусловлено сохраняю-

щимся относительно низким уровнем автомобилизации населения и высоким возрастом парка», - соглашается представитель PSA Peugeot Citroen. Компания ожидает, что в 2013 г. он вырастет в пределах 2-5% (*Ведомости, 2013, 18 апреля*).

### **В Россию могут перестать пускать поезда из Таджикистана**

Железнодорожное сообщение России с Таджикистаном может быть приостановлено «до устранения выявленных недостатков», заявили в Погранслужбе ФСБ после проверки состава Душанбе - Москва, которую провели вице-премьер Дмитрий Рогозин и главный санитарный врач Геннадий Онищенко. Об этом сообщает со ссылкой на замруководителя погранслужбы ФСБ Владимира Мочалова. По его словам, соответствующие предложения были направлены в Минтранс и РЖД. Еще один документ - с предложением не пускать в Россию поезда, не соответствующие санитарным требованиям, - в ФСБ собираются направить в Роспотребнадзор. «Очень беспокоит нас ситуация с наркотиками. Этот поезд является систематически используемым каналом для доставки наркотиков в Российскую Федерацию», - пояснил Мочалов. Проинспектированный поезд из Душанбе Рогозин назвал «угрозой санитарному здоровью всей нации» (*Газета.ру, 2013, 15 апреля*).

## **Аварии, катастрофы, стихийные бедствия**

### **Автобус с российскими детьми попал в ДТП в Бельгии**

Двое пострадавших в аварии в Бельгии россиян останутся там для дальнейшего лечения, сообщил российский МИД. Туристический автобус, перевозивший группу из 39 российских школьников и сопровождавших лиц, попал в ДТП 14 апреля в 06:30 в 13 км от Антверпена. Ранее в управлении информации МЧС РФ сообщили, что самолет Ил-76 МЧС России с мобильными медицинскими модулями, врачами и психологами вылетел в Бельгию. Кроме того, 14 апреля вечером МЧС планирует направить в Бельгию самолет Як-42, чтобы доставить на родину детей и взрослых, не пострадавших в аварии. По предварительным данным дипмиссии, в результате аварии погибли 5 человек, 19 ранены (*Коммерсантъ, 2013, 15 апреля*).

### **Самолет выкатился за пределы ВПП в Челябинске из-за ошибки пилотов**

Прокуратура требует наказать пилотов «Уральских авиалиний», по вине которых в Челябинске самолет выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. Самолет Airbus A321 «Уральских авиалиний», выполнявший рейс Москва - Челябинск, 22 января приземлился в аэропорту и выкатился на 33,4 метра за пределы взлетно-посадочной полосы. Инцидент произошел в сложных метеоусловиях. Были разрушены три красных ограничительных огня ВПП. На борту находились 35 человек, никто не пострадал. «Причиной выката явилось позднее начало торможения командиром воздушного судна и попытка освобождения взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием на повышенной скорости в сочетании с ошибочными действиями экипажа по использованию реверса двигателей и системы автоматического торможения», - сообщил помощник Челябинского транспортного прокурора Дмитрий Терентьев (*РИА Новости, 2013, 18 апреля*).

### ■ Семь вагонов с грузом сошли с рельсов на ЗАБЖД в Иркутской области

Семь вагонов с грузом сошли с рельсов 15 апреля вечером на Забайкальской железной дороге в Иркутской области, сообщил представитель оперативного штаба на месте ЧС. «На перегоне Дарасун-Туринская в Карымском районе сошли с рельсов семь вагонов с грузом, нарушены габариты двух путей», - сказал собеседник агентства. Он добавил, что, по предварительным данным, жертв и пострадавших нет, обстоятельства ЧП выясняются. По данным управления МЧС по Забайкальскому краю, с рельсов сошли восемь вагонов со строительными материалами, но не опрокинулись. Три аварийно-восстановительных поезда вышли к месту происшествия из Читы, Шилки и поселка Оловянная (*РИА Новости, 2013, 15 апреля*).

## АВИАТРАНСПОРТ

### Полеты иностранных авиаперевозчиков в Россию

#### «Чешские авиалинии» увеличат число полетов из Перми в Прагу с 2 до 5

Авиакомпания «Чешские авиалинии» (CSA) ориентировочно через год планирует увеличить число полетов между Пермью и Прагой с двух до четырех-пяти в неделю, сообщил региональный директор перевозчика в России, странах СНГ и Китае Даниел Шур. С 1 апреля компания ввела регулярные рейсы Прага-Пермь, став вторым перевозчиком в регионе на этом маршруте. В настоящее время чешский национальный авиаперевозчик выполняет на этом маршруте два рейса в неделю на самолетах Airbus A319. Средняя стоимость перелета туда и обратно составляет порядка 20 тысяч рублей.

«Рейс Пермь-Прага - это 11-е направление авиакомпании из России в Чехию. Загрузка первых авиарейсов достаточно высокая - в среднем 80%... Пока выполняем два полета в неделю, но у нас есть планы и желание повысить частоту до четырех-пяти раз в неделю в зависимости от того, как нам удастся договориться с назначенным российским перевозчиком и как удастся выполнить планы по пассажиропотоку», - заявил Шур в ходе презентации нового рейса в Перми, отметив, что произойдет это ориентировочно к лету следующего года. По расчетам компании, ее услугами в Перми будут пользоваться порядка 10 тысяч пассажиров в год. Из столицы Чехии пермяки могут улететь по удобным стыковочным рейсам в 20 направлений. **В сентябре 2011 года полеты из Перми в Прагу начала совершать авиакомпания «Татарстан».** Рейс осуществляется на самолете Boeing 737-500 один раз в неделю. Таким образом, теперь пассажиры могут воспользоваться услугами прямого авиасообщения с Чехией трижды в неделю (*РИА Новости, 2013, 15 апреля*).

Авиакомпания Czech Airlines, одна из старейших в Европе, основана 6 октября 1923 года. В настоящее время ее авиапарк составляют 24 самолета. Перевозчик использует самолеты Airbus, Boeing и ATR. При сотрудничестве со своими партнерами компания предлагает в летнем сезоне 2013 года авиасообщение по 92 направлениям в 48 стран мира (*РИА Новости, 2013, 15 апреля*).

## Авиакомпании

### Аэрофлот - российские авиалинии

#### Авиакомпания «Аэрофлот» летом может стать официальным перевозчиком знаменитого английского футбольного клуба «Манчестер Юнайтед»

The Daily Mail утверждает, что параметры сделки согласованы, а подписание соглашения состоится, после того как истечет контракт с Turkish Airlines. Контракт с турецким авиаперевозчиком был подписан на три с половиной года в 2010-м. **Финансовые условия возможной сделки, равно как и объемы перевозок, которые должен будет осуществить «Аэрофлот», не разглашаются.** The Daily Mail со ссылкой на свои источники утверждает, что летать самолетами «Аэрофлота» манчестерцы будут только в тех редких случаях, когда команда будет отправляться в Россию. Добавим, что по ныне действующему контракту с Turkish Airlines «Манчестер Юнайтед» получает всего



£2,7 млн (\$4,135 млн) в год. Для сравнения: по семилетнему соглашению с General Motors, которое вступит в силу в 2014-м (американский концерн получит статус титульного спонсора) «Манчестер Юнайтед» заработает \$600 млн (один только подписной бонус составит \$100 млн). Напомним, что «Аэрофлот» на данный момент - титульный спонсор московского ЦСКА (ежегодный взнос авиаперевозчика в бюджет футбольного клуба, по неофициальной информации, составляет \$9 млн). Впрочем, контракт, истекающий по завершении чемпионата России 2012/13 года, продлеваться не будет: ЦСКА нашел себе нового спонсора в лице госкомпании «Российские сети» (*Коммерсантъ*, 2013, 17 апреля).

### **УФАС по Татарстану обвинило «Аэрофлот» в завышенных ценах на билеты**

Татарстанское управление федеральной антимонопольной службы по Татарстану возбудило в отношении ОАО «Аэрофлот» дело по ч. 1 ст. 10 ФЗ «О защите конкуренции», сообщила пресс-секретарь ведомства Резеда Мазитова. УФАС хочет выяснить, насколько обоснованно перевозчик установил цены на авиаперелеты по маршрутам «Москва-Казань» и «Казань-Москва». По сведениям ведомства, они завышены относительно рыночных. Конкретные цифры не приводятся - УФАС только начинает аналитическое исследование рынка и цен на авиабилеты. Прежде всего службе предстоит выяснить, занимает ли перевозчик доминирующее положение на рынке авиаперевозок из Казани в Москву. УФАС направит запросы и в сам «Аэрофлот», отметила Р.Мазитова.

Ведомство начало собирать отклики со стороны татарстанцев по этой проблеме, разместив анкету на своем официальном сайте. В анкете УФАС просит оценить уровень цен на авиабилеты по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань» разных авиаперевозчиков. Как рассказал директор компании по продажам авиабилетов AVT Азамат Сабирова, минимальная цена на авиабилеты эконом-класса по направлению «Казань-Москва» у «Аэрофлота» составляет 4900 рублей, у «Трансаэро» - порядка 3,5 тыс. рублей, авиакомпании «Сибирь» - 3 тыс. рублей. Максимальная цена на рейс может доходить до 25 тыс. рублей на последние места. Билеты на места бизнес-класса в среднем на авиарынке могут стоить от 15 тыс. до 60 тыс. рублей.

**Управления ФАС в регионах нередко предъявляют претензии к авиакомпаниям из-за цен на билеты, и суд нередко встает на сторону антимонопольщиков, констатирует главный редактор отраслевого агентства «Авианорт» Олег Пантелев.** При этом авиакомпании штрафуют на миллионы рублей. «Алгоритм ФАС при этом таков: доказать, что компания занимает доминирующее положение на рынке, а также тот факт, что повышение цены на билет за определенный период не было экономически обоснованным», - поясняет он. По словам А.Сабирова, рынок авиаперевозок по направлению «Казань-Москва» высококонкурентный, и «Аэрофлот» не занимает на нем доминирующее положение. Из Казани в Москву летают самолеты многих авиакомпаний - S7, Utair, «Трансаэро», авиакомпания «Татарстан» и другие. Эксперт считает, что позрения УФАС по ценам «Аэрофлота» необоснованны: «У «Аэрофлота» есть три ежедневных рейса из Казани в Москву - меньше, чем у той же S7. Если билет дорогой, можно купить билет другой авиакомпании. Не вижу здесь никакой проблемы». УФАС по Татарстану обвинил «Аэрофлот» в завышенных ценах на билеты (*РИА РосБизнесКонсалтинг*, 2013, 18 апреля).

### Совет директоров «Аэрофлота» рассмотрит пролонгацию кредитной линии Сбербанка на 5 млрд руб.

Совет директоров ОАО «Аэрофлот - российские линии» 17 апреля 2013г. рассмотрит вопрос об одобрении генерального соглашения о возобновляемой рамочной кредитной линии между компанией и ОАО «Сбербанк России». В свою очередь источник в компании пояснял, что речь идет о пролонгации кредита Сбербанка на 5 млрд руб. Средства предполагается направить на финансирование текущей деятельности компании, в том числе для пополнения оборотных средств, оплату авансов по договорам поставок воздушных судов и тренажеров. Кроме того, совет директоров на своем заседании рассмотрит вопрос аренды двух воздушных судов Airbus A320-214 у компании AWAS (Ireland) Limited и двух самолетов Airbus A320-200 у компании SMBC Aviation Capital Limited, а также ряд сделок, в которых имеется заинтересованность.

*«Аэрофлот» основан в 1923г., базируется в Москве в международном аэропорту Шереметьево. Совокупная маршрутная сеть авиакомпании насчитывает 1 тыс. пунктов в 187 странах.* Авиакомпания контролирует более 42% российского рынка регулярных международных перевозок. Основной акционер «Аэрофлота» - государство в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом (владеет 51,17%), около 15% акций принадлежит бизнесмену Александру Лебедеву. Пассажиропоток авиакомпании в 2012г. в сравнении с предыдущим годом вырос на 24,6% - до 17,7 млн человек, а с учетом авиакомпаний группы «Аэрофлот» - 27,5 млн. Чистая прибыль ОАО «Аэрофлот - российские авиалинии» по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) за 2012г. снизилась на 53% - до 4,939 млрд руб. Выручка «Аэрофлота» по итогам 2012г. составила 177,906 млрд руб., что на 31% больше результата 2011г. (РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 18 апреля).

### Трансаэро

### Авиакомпания «Трансаэро» в январе - марте 2013 года увеличила перевозки пассажиров по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 23,8%, до 2,2 млн человек

Об этом говорится в сообщении компании. Пассажирооборот компании вырос на 20% и составил 10,2 млрд пкм. В январе - марте 2013 года авиакомпания перевезла 12 856,68 т грузов (+12,9% к январю - марту 2012 года) (РБК daily, 2013, 19 апреля).

### «Трансаэро» начало эксплуатацию первого грузового воздушного судна

Авиакомпания «Трансаэро» начала эксплуатацию первого грузового воздушного судна, самолета Ту-204-100С, который был приобретен перевозчиком в рамках контракта о долгосрочном лизинге двух воздушных судов данного типа, заключенного между «Трансаэро» и лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко». Как отмечается в сообщении «Трансаэро», после завершения приемки, которая проходила на предприятии-изготовителе ЗАО «Авиастар-СП» в Ульяновске, самолет прибыл в аэропорт своего базирования - Домодедово. *Авиакомпания «Трансаэро» будет эксплуатировать Ту-204-100С как на внутрироссийских, так и на международных маршрутах.* Начало процесса приемки второго воздушного судна Ту-204-100С для авиакомпании «Трансаэро» намечено на середину мая 2013г. (РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 18 апреля).

Авиакомпания «Трансаэро» была основана в 1990г., начала полеты 5 ноября 1991г. Маршрутная сеть «Трансаэро» охватывает более 160 направлений по России и странам Европы, Азии, Америки и Африки. Сегодня парк компании состоит из 95 самолетов. Чистая прибыль авиакомпании «Трансаэро» по российским стандартам бухучета (РСБУ) в первом полугодии 2012г. выросла по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 40,5% - до 159,7 млн руб. Выручка увеличилась на 29,6% и составила 41,5 млрд руб. (РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 18 апреля).

## Сибирь

### **S7 Airlines начнет с 20 апреля 2013 года выполнять регулярные полеты по маршруту Москва-Генуя**

Авиакомпания «Сибирь» /S7 Airlines/ - одна из крупнейших российских авиакомпаний - начнет с 20 апреля 2013 года выполнять регулярные полеты по маршруту Москва-Генуя /Италия/. Об этом говорится в сообщении компании. Рейсы будут выполняться с 20 апреля с периодичностью два раза в неделю - по средам и субботам /а с 12 июня - и по воскресеньям/ на самолетах Airbus A319, рассчитанных на перевозку 128 пассажиров в салонах экономического и бизнес-класса. Вылет из московского аэропорта «Домодедово» в 13.55 мск, прибытие в Геную - в 15.50 по местному времени. Обратный рейс вылетает в 16.40 и прилетает в Москву в 22.30. В настоящее время парк S7 Airlines состоит из 52 воздушных судов: 20 самолетов Airbus A319, 16 лайнеров Airbus A320, одного Airbus A310, двух дальнемагистральных Boeing 767-300, четырех Boeing 737-400 и девяти Boeing 737-800 (Прайм, 2013, 19 апреля).

Генуя - портовый город на севере Италии, столица исторической области Лигурия. Город расположен вдоль береговой линии протяженностью 35 км и удобен не только для отдыха на красивейших итальянских курортах, но и для путешествий по Европе вдоль побережья - область примыкает к Монако и Франции (Прайм, 2013, 19 апреля).

### **Группа S7, принадлежащая Владиславу и Наталье Филевым, стала единственным претендентом на госпакет авиакомпании «Сибирь»**

Группа S7 подала ходатайство на выкуп госпакета в авиакомпании «Сибирь», сообщили в пресс-службе Федеральной антимонопольной службы (ФАС). «Было подано ходатайство группы лиц S7 за подписью Филева (Владислав Филев, гендиректор группы S7) и дочерним предприятием S7 - ООО «Глобус», - сказали в ведомстве, добавив, что больше заявок не подавалось. В пресс-службе авиакомпании «Сибирь» эту информацию не комментируют. *Агент государства по приватизации блокпакета акций «Сибири» Альфа-банк начал прием заявок от претендентов на актив в конце марта. Заявки принимались до 18 апреля.* К участию в тендере не допускались компании с госдолей более 20%. Торги намечены на 25 апреля.

*Начальная цена пакета - 42,972 рубля за одну акцию или 1,122 млрд рублей за пакет в 25,5%, принадлежащий государству.* Авиакомпания «Сибирь» (работает под брендом S7 Airlines) входит в S7 Group (в группу также входит авиакомпания «Глобус», специализирующаяся на чартерных перевозках). Компания - участник глобального альянса Oneworld. «Сибирь» возглавляет Владимир Обьедков. В 2012 году группа S7 перевезла 8,29 млн пассажиров, заняв четвертое место по объему перевозок среди всех

авиакомпаний России. «Сибирь» перевезла 6,3 млн пассажиров. Воздушный парк компании состоит из 52 самолетов: 20 лайнеров Airbus A319, 16 лайнеров Airbus A320, одного Airbus A310, двух Boeing 767-300, четырех Boeing 737-400 и девяти Boeing 737-800. Все самолеты - в операционном лизинге.

Согласно отчетности за четвертый квартал 2012 года, у компании два действующих кредита, оба в Альфа-банке. По первому кредиту компании осталось выплатить около 3,7 млрд рублей, по второму - 2,4 млрд рублей. Срок погашения обоих кредитов - декабрь 2014 года. Третий кредит на 1,5 млрд рублей, полученный в Сбербанке, «Сибирь» полностью погасила в январе 2013 года. Облигации, выпущенные в 2007 году на 2,3 млрд рублей, погашены в июле 2012 года. Группе S7 принадлежит 71,34% авиакомпании. Наталья Филева владеет пакетом 82,23% в группе S7. Госпакет акций «Сибири» выставлялся на продажу неоднократно, в том числе трижды - в 2011 году. Но все конкурсы не состоялись, так как на пакет не находилось претендентов: цена пакета была высока для портфельных инвесторов, а объем пакета - слишком мал для стратегических инвесторов (*Газета.ру, 2013, 18 апреля*).

### Ак барс аэро

#### Авиакомпания «Ак барс аэро» продолжает оставаться монополистом на рынке авиауслуг для госслужащих Татарстана

На сайте электронной торговой площадки [etr.zakazrf.ru](http://etr.zakazrf.ru) состоялись торги на право заключения государственного контракта на авиаперевозки пассажиров, организованные аппаратом Кабинета министров Татарстана. Согласно условиям аукциона, его победителю предстоит организовать полеты для чиновников общей продолжительностью не более 20 летних часов, а также предоставить до 25 билетов на регулярные рейсы. Авиаперевозки могут осуществляться только самолетами Як-40 или их эквивалентом. Обязательное условие - VIP-салон воздушного судна, который должен быть оборудован креслами с рабочими столами и оснащен радиотелефонной связью с выходом на телефонную сеть общего пользования. Стартовая цена контракта составила 2,2 млн руб. В аукционе приняли участие всего два игрока - ОАО «Авиакомпания «Татарстан» и ОАО «Ак барс аэро». Последнее предложило наименьшую цену, снизив стоимость контракта до 2,178 млн руб., и выиграло тендер (*Коммерсантъ-Казань, 2013, 20 апреля*).

### ИрАэро

#### «ИрАэро» снизит цены на авиарейсы вдвое на пяти направлениях

Авиакомпания «ИрАэро», вошедшая в федеральную программу субсидирования авиарейсов, до конца осени будет перевозить пассажиров на пяти направлениях в Сибири и на Дальнем Востоке по сниженным вдвое ценам - за 5-7,5 тысяч рублей, сообщает 18 апреля компания. Уточняется, что субсидированные полеты «ИрАэро» будет выполнять с 20 апреля по 30 ноября. Полет из Магадана в Кепервеем или обратно будет стоить 7,1 тысячи рублей, а из Магадана в Якутск либо обратно - 7,52 тысячи. Улететь из Хабаровска в Якутск или наоборот можно будет за 7,13 тысячи рублей, рейс Иркутск - Якутск будет стоить 6,9 тысячи рублей в одну сторону, а рейс из Иркутска в Ленск можно будет добраться самолетом за 5 тысяч рублей. «В рамках федеральной программы в 2013 году авиакомпания «ИрАэро» будет перевозить по специальным льготным тарифам граждан РФ без возрастных ограничений», - отмечается в сообщении.

Правительство РФ утвердило программу в конце марта. Субсидии будут предоставляться для обеспечения доступности перевозок в Северо-Западном, Сибирском, Уральском и Дальневосточном федеральных округах. В перечень маршрутов включены воздушные линии между пунктами, где отсутствует железнодорожное сообщение. Авиакомпания «ИрАэро» базируется в иркутском аэропорту, в ее парке насчитывается 21 судно, включая Ан-24, Ан-26-100, CRJ-200. В прошлом году авиакомпания перевезла чуть меньше 200 тысяч человек (*РИА Новости, 2013, 18 апреля*).

## Татарстан

### **Авиакомпания «Татарстан» намерена к 2015 г. довести свой парк Bombardier до 35 машин**

Вложив \$25 млн, «Тулпар техник» получила статус авторизованного сервисного центра самолетов канадской компании Bombardier Aerospace. «Тулпар техник» (тулпар по-татарски - крылатый конь) назначен базой по линейному техническому обслуживанию самолетов бизнес-назначения типа Challenger 200 и Challenger 850, сообщает представитель Bombardier. Также компании предоставляется статус авторизованного сервисного центра для расширения сети по поддержке самолетов бизнес-назначения в России и СНГ. По его словам, в течение следующих 20 лет в Россию и страны СНГ ожидается поставка 1550 самолетов бизнес-назначения и 2240 коммерческих судов. С августа 2012 г. «Тулпар техник» обслуживает самолеты CRJ-100 и CRJ-200.

***Bombardier будет рекомендовать нас, говорит директор департамента технического обслуживания воздушных судов иностранного производства «Тулпар техник» Михаил Иноземцев.*** Компания проходит первый этап создания полноценного центра и пока это не тяжелые формы технического обслуживания, поясняет он. По словам Иноземцева, цель - оперативные услуги по удалению неисправностей. «Тулпар техник» потратила три года на подготовку и инвестировала порядка \$25 млн, сообщил технический директор компании Вячеслав Дунин. Построено два ангара за \$17 млн и \$8 млн вложено в покупку оборудования и обучение персонала, пояснил он. «Начнем готовить следующий этап, будем вкладывать, зарабатывая, обслуживать самолеты Bombardier - и не только», - сообщил Дунин. Сейчас компания обслуживает 20 воздушных судов на своих базах в аэропортах Казани и Бегишева (Набережные Челны).

***Парк самолетов Bombardier постоянно растет, сейчас в России насчитывается около 100 самолетов, рассказывает главный редактор агентства «Авианорт» Олег Пантелеев.*** Рентабельность бизнеса, по его словам, превышает 10%, но на стадии освоения - меньше, поскольку требуются значительные затраты на приобретение оборудования, стендов, создание технической аптечки запчастей и подготовку персонала. Растущий парк Bombardier позволит компании окупить затраты, считает Пантелеев. «Тулпар техник» будет сложно тягаться по масштабу бизнеса с крупными игроками этого рынка, полагает он. «Тулпар техник» сможет охватить 15-20% самолетов Bombardier, говорит директор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Основная конкуренция, по его словам, будет со стороны холдинга «Инжиниринг» и компании «Сибирь техник». Они также наращивают мощности, поясняет он. Ограничивающими факторами в этом бизнесе являются наличие ангарных площадей и подготовленных кадров, говорит эксперт. Но в Татарстане с кадрами дела обстоят лучше благодаря наличию соответствующей промышленности и учебных заведений, считает Рыбак (*Ведомости.ru, 2013, 17 апреля*).



## Аэропорты

### Домодедово

#### **В аэропорту Домодедово задержан гражданин Вьетнама с радиоактивным источником**

В аэропорту Домодедово при проведении таможенного контроля прибывших рейсом Ханой-Москва пассажиров был задержан гражданин Вьетнама, в багаже которого обнаружили неопределенное электронное устройство с радиационным фоном, превышающим норму более чем в 1,2 тыс. раз. Об этом сообщили в пресс-службе Домодедовской таможни. По данным ведомства, 16 апреля сотрудники таможни остановили гражданина Вьетнама, в багаже которого нашли прямоугольный сверток в алюминиевой фольге; на поверхности свертка было выявлено превышение уровня радиационного фона в 9 раз. При досмотре свертка была обнаружена пачка сигарет с поврежденной внешней оболочкой, а также неопределенное электронное устройство. По результатам идентификации радионуклидного состава было установлено, что в пачке сигарет находится источник ионизирующего излучения, мощность дозы которого составила 138,8 мкЗв/час, что превышает естественный радиационный фон в 1 тыс 254 раза. Информация о выявлении радиационно-опасного объекта была оперативно доведена до управления Роспотребнадзора по Московской области для проведения экспертизы и для дальнейшего принятия решения по товару (*РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 19 апреля*).

#### **Авиакомпания «Трансаэро» вновь названа самой пунктуальной в Домодедово**

Самой пунктуальной авиакомпанией аэропорта Домодедово в марте 2013 г. стала «Трансаэро», выполнившая без задержек почти 1,6 тыс. рейсов. На первом месте она с начала года — в январе «Трансаэро» также была названа самой пунктуальной, хотя, по данным Росавиации, «Трансаэро» не вошла и в пятерку российских авиаперевозчиков, допустивших меньшее количество задержек в январе, и заняла седьмое место. Также в рейтинге пунктуальности аэропорта Домодедово в своих категориях, определяемых по количеству выполняемых рейсов и объему пассажироперевозок, лидируют «Уральские авиалинии» (409 рейсов без задержек), «Саратовские авиалинии» (119 рейсов без задержек), авиапредприятие «Северсталь» (12 рейсов без задержек), Lufthansa (154 рейса без задержек), British Airways (80 рейсов без задержек), AZAL (58 рейсов без задержек) и Aegean Airlines (20 рейсов без задержек) (*АТО.ru, 2013, 19 апреля*).

### Шереметьево

#### **Пассажиропоток международного аэропорта Шереметьево в первом квартале 2013 года вырос на 11,1% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года**

Пассажиропоток международного аэропорта Шереметьево в первом квартале 2013 года вырос на 11,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составил 5,791 миллиона человек, сообщила компания. В частности, пассажиропоток на международных воздушных линиях в январе-марте вырос на 11% и составил 3,683 миллиона человек, на внутренних воздушных линиях – на 12% - до 2,107 миллиона че-

ловек. Наиболее востребованными зарубежными направлениями в первом квартале стали Париж, Шарм-Эль-Шейх, Прага, Хургада, Нью-Йорк, Бангкок, Пекин, федеральными – Санкт-Петербург, Краснодар, Екатеринбург, Сочи, Владивосток, Калининград, Ростов-на-Дону. Основной прирост пассажиропотока за этот период обеспечили авиакомпании «Аэрофлот», «Трансаэро», «Донавиа», «Северный ветер», «Оренбургские авиалинии», «Нордавиа», Air France, CSA Czech airlines. Шереметьево в январе-марте обеспечил выполнение 53,534 тысячи взлетно-посадочных операций, что на 4,2% больше, чем за аналогичный период 2012 года (*Прайм, 2013, 19 апреля*).

Аэропорт **Шереметьево** в марте обслужил 2,124 миллиона человек, что на 15% больше аналогичного периода прошлого года. Количество пассажиров, обслуженных на международных направлениях, выросло на 16,3% - до 1,358 миллиона человек, на внутренних – на 12,2% - до 766 тысячи. Количество взлетно-посадочных операций в марте выросло на 5,2% - до 18,816 тысячи (*Прайм, 2013, 19 апреля*).

### **Участок платной трассы «Москва - Санкт-Петербург» от МКАД до Шереметьево запустят в течение года**

Строительство участка трассы «Москва - Санкт-Петербург» от МКАД до аэропорта «Шереметьево» должно завершиться в течение ближайшего года, сообщил мэр Москвы Сергей Собянин. «Часть дороги «Москва - Санкт-Петербург» от Бусиновской развязки (на МКАД) до «Шереметьево» появится либо в конце этого года, либо в начале следующего», - сказал мэр. Он отметил, что движение по платной дороге от Москвы в обход Одинцово будет запущено также в этом году (*ИНТЕРФАКС-МОСКВА, 2013, 19 апреля*).

## **Казань**

### **Бастующим строителям в аэропорту начали выплачивать зарплату**

Объявившая голодовку на прошлой неделе бригада рабочих из Волгограда, которая участвует в реконструкции международного аэропорта «Казань», впервые за 2 месяца получила зарплату. Об этом рассказал генеральный директор субподрядчика ООО «Волгоспецмонтаж» Владимир Тестоедов. «Рабочие бригады получили по 6 тысяч рублей на человека», - сказал он. Как ранее заявляли рабочие, которые приехали в Казань в октябре 2012 года для прокладки линий связи на взлетной полосе реконструируемого аэропорта Казани, изначально им обещали зарплату до 30 тысяч рублей, работодатель должен был оплачивать проживание в гостинице и суточные. Однако эти условия, по их словам, не выполнялись, и несколько дней назад они объявили забастовку и пригрозили перекрыть федеральную трассу. По данным Генпрокуратуры, задолженность компании перед рабочими составляет почти 2 млн рублей (*РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 19 апреля*).

## Храброво

**Губернатор Калининградской области Николай Цуканов посетил аэропорт «Храброво», чтобы принять участие в церемонии запуска реализации проекта по реконструкции аэропортового комплекса**

Высокопоставленные чиновники в последнее время часто посещают аэропорт. 15 апреля заместитель полпреда в Северо-Западном федеральном округе по Калининградской области Станислав Воскресенский рассказывал о мерах, предпринятых для ускорения реконструкции объекта, замороженного несколько лет назад. В частности, к 2015 году будет введена в строй взлетно-посадочная полоса, способная принимать самолеты всех типов. Также Воскресенский поведал о том, что обсуждал с премьером Дмитрием Медведевым возможность включения «Храброво» в программу «Открытое небо», которая позволяет использовать его иностранным авиакомпаниям. Но пока начаты работы не по модернизации, а по консервации недостроенного терминала аэропорта. После завершения данного этапа начнется разработка проекта реконструкции. Предполагается, что после ее завершения самые западные воздушные ворота России смогут принимать до 5 млн. пассажиров в год вместо нынешнего миллиона человек (*Независимая газета, 2013, 17 апреля*).

## Авиастроение

**Сертификационные испытания самолета Ту-204СМ близки к завершению**

Летные сертификационные испытания модернизированного самолета Ту-204СМ завершатся в апреле-мае 2013 года. **В настоящее время практически все испытания закончены, кроме испытаний в условиях низких температур и высокой интенсивности обледенения.** Ту-204СМ ранее успешно отлетал в Якутске (февраль 2012 г.) на базе аэропорта «Якутск», который является традиционным полигоном для проверки работы авиационной техники в условиях экстремально-низких температур. В ходе испытаний была проведена оценка подготовки самолета к вылету после кратковременной (до 2 часов) и долговременной (не менее 12 часов) стоянок. Также были проведены сертификационные испытания при высоких температурах в Объединенных Арабских Эмиратах (август 2012 г.) и ряд взлетов-посадок для оценки поведения самолета при движении по мокрой взлетно-посадочной полосе (сентябрь 2012 г.).

**Ту-204СМ - это глубоко модернизированный вариант самолета Ту-204-100, использующий новый двигатель ПС-90А2 с повышенными показателями ресурса и надежности.** Свой первый полет самолет Ту-204СМ совершил 29 декабря 2010 года с аэропорта «Ульяновск-Восточный». В сертификационных испытаниях участвуют два самолета Ту-204СМ. Дополнительные сертификационные испытания проводятся только в рамках главных изменений, произведенных в самолете Ту-204СМ по сравнению с самолетом Ту-204-100 (*ОАО «Туполев», 2013, 19 апреля*).

**Авиазавод в Комсомольске увеличит производство SSJ 100 более чем вдвое**

Комсомольский-на-Амуре авиационный завод (КнААЗ) в 2013 году планирует передать заказчикам 24 самолета Sukhoi SuperJet-100, сообщил губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт, выступая с отчетом в краевой Думе. «Осуществляется серийное производство составных частей SuperJet-100. По коммерческим контрактам заказчикам

передано в 2012 году 11 самолетов план на 2013 год - 24 машины», - сказал губернатор (РИА Новости, 2013, 19 апреля).

## Зарубежные новости

### American Airlines

#### American Airlines восстановила систему бронирования после отмены 970 рейсов

American Airlines восстановила систему бронирования, неполадки в которой привели к тому, что авиакомпания была вынуждена отменить 970 рейсов и отложить вылет еще 1 068. 16 апреля с 12:00 в течение нескольких часов были отменены все рейсы American Airlines. Позже система бронирования заработала, однако сбои в графике возможны до конца вторника (Газета.ру, 2013, 17 апреля).

### Boeing

#### Федеральное управление гражданской авиации США одобрило новые аккумуляторные батареи самолетов Boeing 787 Dreamliner

Решение регулятора открыло путь для возобновления полетов «лайнеров мечты», приостановленных в январе 2013г. Напомним, полеты широкофюзеляжного двухмоторного пассажирского самолета Boeing 787 Dreamliner были приостановлены авиарегуляторами Японии, Европы и США после того, как лайнер японской компании ANA был вынужден совершить экстренную посадку из-за возгорания аккумуляторных батарей. В конце марта компания Boeing провела тестовые полеты с доработанным литиево-ионным аккумулятором 787 Dreamliner. Компания осталась довольна результатом испытаний. Регулятор США открыл «лайнерам мечты» путь в небо (РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 20 апреля).

### Lufthansa

#### Профсоюз Lufthansa призвал 33 000 сотрудников к забастовке

В Германии профсоюз Verdi призвал 33 000 сотрудников авиакомпании Lufthansa принять участие в забастовке 22 апреля. Как сообщает Reuters, цель акции - добиться повышения зарплаты. Забастовка продлится полный рабочий день и затронет аэропорты Франкфурта, Мюнхена, Дюссельдорфа и Гамбурга. Она может обойтись компании в десятки миллионов евро. **В руководстве Lufthansa забастовку считают чрезмерной, поскольку она явно превзойдет масштабы предупредительной акции и поскольку компания уже согласилась на четыре дополнительных дня переговоров.** Пока компания предлагала поднять зарплаты на 1,2% с октября 2013 г. и еще на 0,5% годом позже. В Verdi это предложение назвали возмутительным и потребовали увеличить на 5,2% зарплаты для пилотов, наземного персонала и сотрудников подразделений Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik, Lufthansa Systems, LSG Sky Chefs. Также профсоюз требует гарантии сохранения рабочих (Ведомости.ру, 2013, 19 апреля).

## ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

### Пароходства

**Транспортная группа FESCO планирует разместить два выпуска еврооблигаций сроком обращения пять и семь лет в объеме от \$300 млн каждый**

Организаторами выпуска назначены Goldman Sachs, ING и RBI. «Объем и детали выпуска будут определены в зависимости от конъюнктуры рынка», - сообщил собеседник агентства. Сама группа лишь распространила сообщение о том, что планирует выйти на рынки долгового финансирования. В нем говорится, что евробонды будут обеспечены гарантиями компаний группы FESCO, а привлеченные средства планируется направить на погашение задолженности группы. *Чистый долг FESCO на конец 2012 года составил \$688 млн, но он не учитывает гарантии по кредитам, выданным новым акционерам группы на ее покупку.* Сейчас группа «Сумма» владеет 32,5% акций головной компании FESCO ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП). GHP Group Марка Гарбера принадлежат 23,8% акций ДВМП, фонду TPG - 17,4%, East Capital - 4,9%. Сумма закрытой в декабре прошлого года сделки по продаже FESCO группе «Сумма» превысила \$1 млрд и во многом была обеспечена самой группой. Для этого предприятия FESCO привлекли кредиты на \$540 млн. Кроме того, дочерние предприятия FESCO выдали банковские гарантии на кредиты, полученные новыми акционерами, на \$400 млн, а залоговым обеспечением по кредитам являются также 13 судов остаточной стоимостью 1,4 млрд руб. В залог передана и часть вагонов группы (на 3,85 млрд руб.). «Сумма» продолжает переговоры с банками (в частности, со Сбербанком и ВТБ) о возможности реструктуризации долгов FESCO (*Коммерсантъ*, 2013, 16 апреля).

### Порты

**Минэкономики совместно с администрацией Приморского края рассмотрит вопрос о создании ОЭЗ портового типа в порту Восточный и бухте Троицы**

В министерстве подтвердили, что есть соответствующее поручение премьера Дмитрия Медведева, работа начнется «после представления администрацией Приморского края соответствующих документов». Для резидентов портовых ОЭЗ обнуляются налоги на имущество, землю, транспортный налог. Дополнительно региональные власти могут добавить льготу по налогу на прибыль. Иностранные товары (оборудование, сырье, стройматериалы) размещаются и используются без уплаты таможенных пошлин и НДС. Среди других преференций - выкуп земельного участка по льготной цене, строительство инфраструктуры за счет государства. Для получения статуса резидента нужно предложить профильный для зоны инвестиционный проект.

На Дальнем Востоке уже есть портовая ОЭЗ «Совгавань». *В Минэкономики уточнили, что «фактически решен» вопрос о ее расширении до порта Ванино, в чем заинтересованы «Мечел», Геннадий Тимченко и Руслан Байсаров, которые хотят там строить кэпитивные угольные терминалы.* Но есть несколько нерешенных вопросов. Так, будут вноситься изменения в нормативную базу: пока портовые ОЭЗ можно создавать только на участках, которые имеют общую границу или объединены акваторией одного порта, причем их площадь должна составлять не более чем 50 кв. км. Моисей Фурщик, управляющий партнер «Финансового и организационного консалтинга» (компания консультирует власти Хабаровского края по расширению портовой ОЭЗ



«Совгавань»), отмечает, что порт Восточный уже давно претендует на статус экономической зоны. «Заявка подавалась еще в 2008 году, но тогда Минэкономики ее отклонило, отдав предпочтение «Совгавани». Сейчас проекты вполне могут развиваться параллельно», - отметил эксперт. В Минэкономики говорят, что заявка на создание ОЭЗ в порту Восточный в 2008 году не соответствовала требованиям законодательства.

**В создании ОЭЗ в Восточном заинтересован в первую очередь «Кузбассразрезуголь» (входит в УГМК Искандара Махмудова и его партнеров).** Он контролирует в порту Восточный крупнейший в стране угольный терминал - ОАО «Восточный порт» (в 2012 году перевалка составила 18 млн тонн). Сейчас начинается строительство третьего перегрузочного комплекса, в результате общая пропускная способность возрастет к 2019 году до 35 млн тонн. Кроме того, структуры близкой к УГМК «Трансгруп» до последнего времени контролировало ОАО «Морской порт в бухте Троицы», которое занимается, в частности, перегрузкой автомобилей и планировало построить в порту контейнерный терминал. В порту Восточный есть актив и у Global Ports - Восточная стивидорная компания. Это контейнерный терминал на 550 тыс. TEU в год и угольный - на 1 млн тонн. У компании есть возможность увеличить мощность контейнерного терминала до 2,2 млн TEU, угольного - до 3 млн тонн. Развитие будет идти по «мере роста спроса». «Транснефти» в Восточном принадлежит спецморнефтепорт Козьмино мощностью перевалки 15 млн тонн нефти в год. В госкомпании заявили, что еще не определились с перспективами этого актива.

Но больше всех от создания ОЭЗ может выиграть группа «Сумма». В бухте Троицы она хочет построить зерновой терминал в рамках совместного проекта с Объединенной зерновой компанией. О проекте было заявлено на саммите АТЭС во Владивостоке, «Сумма» договорилась о кредите с ВЭБом. Объем инвестиций в проект глава ВЭБа Владимир Дмитриев оценил в 8 млрд руб., общая мощность перевалки - до 11 млн тонн зерна в год. 15 апреля в ВЭБе заявили, что по-прежнему заинтересованы в проекте. Но, добавил источник в госкорпорации, «после саммита никаких движений со стороны «Суммы» не было». Кроме того, у «Суммы» есть участок земли в порту Восточный. Глава группы Зиявудин Магомедов в 2011 году говорил, что там планируется построить терминал мощностью 15 млн тонн угля и 3 млн тонн генеральных грузов в год. Объем вложений оценивался примерно в 9-10 млрд руб. Но этот проект пока также не реализуется. Источник в «Сумме» заверил, что ни от одного проекта группа не отказывается, причем просчитывала их экономику без учета создания ОЭЗ. Если появится зона, добавил собеседник, это станет дополнительным плюсом (*Коммерсантъ*, 2013, 16 апреля).

### **«Базовый элемент» Олега Дерипаски ведет переговоры с потенциальными инвесторами о продаже им доли в Имеретинском порту**

Покупателями могут выступить международная компания Astra Marinas Group, а также крупный яхтенный оператор Azimut Russia - Royal Yacht Club. О том, что «Базэл» ведет переговоры с профильными инвесторами, рассказал источник в компании. В пресс-службе «Базэла» факт переговоров подтвердили. Исходя из планов компании, представленных в ВЭБе, инвесторов предполагается привлечь сразу после окончания Олимпиады в Сочи и за их счет погасить кредит ВЭБа, выданный на строительство порта. По подсчетам Astra Marinas Group и Azimut Russia - Royal Yacht Club, это станет возможным за счет выручки от продаж мест стоянок и недвижимости марины, стоимость которой составит порядка €225 млн (порядка 9 млрд рублей), то есть полностью покроет кредит ВЭБа, долг по которому в настоящий момент составляет 4 млрд рублей.

Azimut Russia - официальный импортер яхт итальянской судостроительной компании Azimut Yachts, являющейся самым крупным инвестором в области яхтенного судостроения. Astra Marinas, разработавшая дизайн-проект сочинской марины, является стратегическим партнером американской компании Island Global Yachting (IGY) и занимается проектированием и строительством яхтенных стоянок и портов. Принадлежит бизнесменам Илье Левянту, Владимиру Левкину и Массимо Киодо, который является главой европейского подразделения Island Global Yachting. В 2009 году IGY совместно с «Базэлом» намеревалась инвестировать в перепрофилирование порта в марину. Однако в предложениях Дерипаски в ВЭБ компания не фигурирует в качестве потенциального инвестора или акционера.

**Президент компании Массимо Киодо рассказал, что для строительства яхтенной марины требуется установить по периметру протяженностью около 1 км волнолом.** - Без волнолома марины не будет. Мы посчитали, что проект окупится только при наличии рядом гостиниц пятизвездочного уровня, - говорит Киодо. Если ВЭБ одобрит схему и согласится перенести срок погашения основного долга в полном объеме на июль 2014 года, «Базэл» готов погасить начисленные процентные платежи в размере 255,5 млн рублей в течение 10 дней после заключения соглашения о реструктуризации. При таких условиях застройщик также готов сейчас покрыть часть основного долга - 388 млн рублей за счет средств от продажи портовой техники. Таким образом компания вернет ВЭБу до завершения игр порядка 1 млрд рублей.

**По мнению первого зампреда Внешэкономбанка Михаила Полубояринова, представленный «Базэлом» вариант погашения долга не содержит конкретных предложений.** Об этом он сообщил в письме вице-премьеру Дмитрию Козаку. Все указанные денежные средства, которые будут направлять на обслуживание и погашение кредита ВЭБа, генерируются самим ООО «Порт Сочи Имеретинский», независимо от того, кто владеет долями этой компании. Осуществление частным акционером каких-либо дополнительных инвестиций не предполагается, сообщает Полубояринов. При этом, как уточняет зампред ВЭБа, велика вероятность того, что бенефициары «Базэла» продолжат аккумулировать средства на своих счетах, вместо того чтобы направлять их на погашение задолженности. В связи с чем банк настоятельно рекомендует государству получить скорейший акционерный контроль над портом, передав его ГК «Олимпстрой». В ВЭБе и ГК «Олимпстрой» не смогли прокомментировать ситуацию (*Известия*, 2013, 18 апреля).

### **Инвесторы начнут расширять порт в Тамани, не дожидаясь запуска госпроекта**

«ОТЭКО-портсервис» (входит в транспортно-логистическую группу ОТЭКО Мишеля Литвака) планирует в этом году начать строительство терминала навалочных грузов мощностью 30 млн т в порту Тамань, сообщил представитель компании. Инвестиции в проект - 25 млрд руб., отметил он. Новый терминал будет рассчитан на 20 млн т угля, 5 млн т серы и 5 млн т руды. Запуск терминала намечен на вторую половину 2015 г. **«ОТЭКО-портсервис» еще в 2008 г. подписала соглашение о строительстве сухогрузного терминала в Тамани с государственным «Росморпортом», но приступить к реализации проекта смогли только сейчас.** 10 апреля правительство опубликовало постановление о расширении границ морского порта Тамань под терминал ОТЭКО.

**В порту Тамань у ОТЭКО есть терминал для перевалки нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов.** Его мощность - 10 млн т. Но пока объем пе-

ревалки меньше - 1,4 млн т. Терминалом управляет «Таманьнефтегаз», входящая в группу ОТЭКО. **Новые сухогрузные мощности нужны на Черном море потому, что государство никак не может приступить к реализации проекта по их строительству в порту Тамань, отмечает гендиректор агентства Infranews Алексей Безбородов.** По данным Ассоциации морских торговых портов, объем перевалки сухих грузов через порты Черного моря в 2012 г. вырос на 9% до 69,3 млн т, в то время как перевалка наливных грузов (основной вид груза для портов Азово-Черноморского бассейна) сократилась на 2,9% до 106,0 млн т.

**Уже несколько лет Минтранс анонсирует проект развития сухогрузного района порта Тамань.** Проект Минтранса предполагает строительство угольных, контейнерных, зерновых мощностей и терминалов по перевалке металлолома и удобрений. Грузооборот нового порта может достичь 100 млн т в год. Объем инвестиций (государственных и частных) - 150 млрд руб. Для реализации проекта создана управляющая компания - «РМП Тамань». Она будет строить причалы, берегозащитные сооружения и т. д. Свои терминалы в Тамани в рамках проекта Минтранса планировали построить Global Ports, UCL Ports, «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Уралкалий», «Еврохим», «Металлоинвест», «Базовый элемент». Но проект строительства нового порта пока не одобрен Главгосэкспертизой, утверждают источники среди компаний-инвесторов (*Ведомости*, 2013, 18 апреля).

### **UBS просит вдвое увеличить свое вознаграждение в рамках работы по приватизации НМТП**

Старший советник UBS в России и СНГ Антанас Петросиус 3 апреля направил министру экономики Андрею Белоусову письмо, в котором просит увеличить вознаграждение инвестбанка «в рамках работы по приватизации НМТП» вдвое - до 1% от суммы сделки. ООО «Ю Би Эс банк» по распоряжению правительства от 30 августа 2012 года стало консультантом по продаже 20% акций НМТП. Изначально UBS претендовал на комиссию в размере 0,5% от цены продажи пакета. По словам Петросиуса, с тех пор структура сделки и ожидаемые сроки ее реализации сильно изменились.

Первоначальный план предполагал продажу 20% НМТП путем SPO в ноябре 2012 года. Несмотря на то, что размещение планировалось на ММВБ, дополнительно был подготовлен и согласован с Британским регулятором по рынку ценных бумаг проспект эмиссии. Получено разрешение ФСФР на увеличение доли GDR в обращении до 25% от уставного капитала НМТП. Работа над приватизацией через SPO была фактически завершена, пишет представитель банка Белоусову. UBS закончил «комплексную экспертизу» НМТП, а в сентябре и октябре провел предварительные встречи с потенциальными инвесторами. Общие расходы UBS на подготовку сделки составили \$610 тыс. Тем не менее, в начале ноября 2012 года правительство решило рассмотреть другие схемы продажи пакета. Сейчас обсуждается продажа акций НМТП стратегическому инвестору. Для банка это означает не только затягивание сроков сделки, но и увеличение расходов на ее подготовку приблизительно вдвое, до \$1,2 млн, считает Петросиус (*Газета.ру*, 2013, 18 апреля).

**«Мечел-транс» заключила колл-опцион на покупку или продажу 28,7% уставного капитала порта Ванино с неназванными инвесторами, следует из отчета компании по форме 20F**

По неофициальным данным, речь идет о продаже. Опцион может быть реализован до октября, максимальная стоимость пакета - \$174,6 млн (около 5,5 млрд руб. по текущему курсу). В «Мечеле» отказались раскрыть, с кем достигнута договоренность. Сейчас «Мечел-транс» контролирует 23,04% обыкновенных акций порта (вместе с привилегированными акциями - 29,17% уставного капитала). Это бумаги, выкупленные у En+ Group Олега Дерипаски. Еще по 23,68% владеют три кипрских офшора (*Коммерсантъ*, 2013, 18 апреля).

**Выручка крупнейшего в стране Новороссийского морского торгового порта (НМТП) в 2012 году снизилась на 1,3%, до \$1,033 млрд**

ЕБИТДА выросла на 7,4%, до \$591,5 млн, чистая прибыль увеличилась в 2,4 раза - до \$315,96 млн. Но основная причина прибыли - доход от курсовых разниц, составивший \$130 млн. Чистый долг НМТП снизился в прошлом году на 15,1%, до \$2,019 млрд, соотношение долга к ЕБИТДА на 31 декабря составляло 3,4; в течение 2013 года компания рассчитывает его уменьшить до 2,9. На сокращение выручки НМТП повлияло падение закупок бункеровочного топлива, а также перевалки сырой нефти (в начале 2013 года эта тенденция только усилилась), хотя в целом грузооборот даже вырос на 1,2%, до 159 млн тонн. В отчетности группы также впервые зафиксировано \$89,4 млн убытка от обесценения - в связи с задержкой строительства железной дороги к порту Приморска. Дополнительная перевалка нефти и продуктов там начнется не в 2013 году, как было заложено в бизнес-плане НМТП, а не раньше 2015 года (*Коммерсантъ.ру*, 2013, 18 апреля).

## Судостроение

**Новый руководитель Объединенной судостроительной корпорации Андрей Дьячков стал объектом резкой критики со стороны вице-премьера Дмитрия Рогозина**

Вице-премьер Дмитрий Рогозин в ходе визита в Астрахань подверг жесткой критике менеджмент государственной Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Причина прямого отношения к поездке не имела - срыв сроков строительства верфи «Звезда» на Дальнем Востоке. Вице-премьера не удовлетворила справка ОСК о ходе проектирования и строительства верфи. По его словам, в документе «рисуночки красивые», но нет информации о том, что строительство верфи выбивается из графика. «В этой справке хоть что-нибудь есть, где было бы указано на существование проблемы отставания работ по 1, 2, 3, 4-й очередям создания нового потенциала судостроения на Дальнем Востоке? А то, что на десять месяцев срыв работ, тут написано или нет?» - возмутился Дмитрий Рогозин. В итоге он посоветовал президенту ОСК Андрею Дьякову «обратить внимание и оторвать голову тем, кто такие справки присылает». Также вице-премьер раскритиковал «мутные, перекрестные схемы совладения», через которые ОСК контролирует судостроительный завод «Лотос» в Астраханской области. Корпорация получила его в 2011 году, купив группу «Каспийская энергия», куда вошла верфь. 13 апреля гендиректор «Лотоса» Иван Клементьев рассказал Дмитрию Рогозину, что ОСК напрямую владеет 44% акций предприятия, еще 5% принадлежат об-

ласти, а остальное корпорация контролирует через дочерние структуры. *Дмитрий Рогозин заявил, что ОСК должна владеть более 50% акций своих предприятий напрямую, чтобы «контролировать вопрос назначения советов директоров».* Неудовлетворительным счел вице-премьер и в целом гражданский бизнес ОСК, к которому относится «Лотос». «Хватит покупать суда на стороне, мы для этого сейчас в промышленности большие деньги вкладываем, чтобы она могла реализовать эти потребности», - подчеркнул Дмитрий Рогозин. Но признал, что виновата в ситуации не только ОСК, отметив, что «нефтяные компании» должны представить производителям «перспективный план их производственных appetитов до 2020 года». Источники, знакомые с ситуацией, отмечают, что «риторика Дмитрия Рогозина по отношению к ОСК была очень резкой». «В отрасли давно говорят о недовольстве правительства работой менеджмента ОСК, президент ОСК Андрей Дьячков и нынешняя команда могут быть отправлены в отставку», - говорит один из собеседников. Другой источник отмечает, что «если все продолжится в том же духе и поручения правительства будут исполняться медленно, отставка нынешнего менеджмента предрешена» (*Коммерсантъ*, 2013, 15 апреля).

### **Из мирового объема гражданского транспортного судостроения на Россию приходится всего 1,3% от общего числа судов**

За последние 10 лет отечественные судовладельцы более 90% новых судов заказали и построили на зарубежных верфях. Впрочем, государство не собирается оставлять судостроение один на один с собственными проблемами, которых сегодня немало, отрасль играет важнейшую роль в развитии экономики страны. «Одно место в судостроении - это более 100 рабочих мест в других отраслях», - говорит Александр Гончаров, президент Ассоциации промышленных предприятий речного флота. Кроме того, перевозки внутренним водным транспортом в последние годы стабильно росли. По данным минтранса, в среднем на 20% в год.

*«Сегодня в Сибири большой спрос на сухогрузные и буксирные суда, - рассказывает президент Ассоциации судостроительных компаний Сибири Дмитрий Ващенко. - На востоке очень нужны небольшие пассажирские теплоходы, в центре сейчас неплохим спросом пользуются и сухогрузы, и пассажирские теплоходы».* Перевозчики нефтепродуктов также создают устойчивый спрос на суда соответствующего типа. Трубопроводов сейчас стало больше, поэтому спрос в последние годы снизился, но все равно остается устойчивым, добавляет эксперт.

*Конкурировать отечественным верфям приходится в основном с Китаем и Южной Кореей.* «Еще два года назад они занимали пятое место в мире по судостроению, сейчас подбираются ко второму. Мы же даже в десятку не входим», - сетует Дмитрий Ващенко. У военных судостроителей дела получше. «Сегодня ни Корея, ни Китай, ни Индия в полном объеме сложную военную технику построить не могут, они пока только учатся», - считает заместитель генерального директора по технической политике судостроительного завода «Вымпел» Дмитрий Беляков. Впрочем, это не означает, что государственная поддержка этой части отечественного судостроения не нужна. Проблем как у военных, так и у гражданских судостроителей хватает.

Прежде всего отрасли недостаточно «дешевых длинных денег». «Мы не можем за счет нормальной устойчивой работы проводить техническое и технологическое перевооружение. У нас просто недостаточно для этого денег. Наверное, системно технологически перевооружаться мы могли только при СССР, когда это происходило согласно плану. Сегодня все ложится на плечи самих предприятий», - констатирует Беляков. Он



уверен, что исправить положение могла бы комплексная программа, направленная на поддержку инновационных решений в судостроении, внедрение современных ERP-систем, систем взаимодействия с конструкторскими бюро, поддержку оборотных средств. Без такого подхода судостроение будет приходить в упадок, убежден судостроитель. Помимо недорогих долгосрочных кредитов верфям не хватает льготных условий финансовой аренды (лизинга) судов, налоговых послаблений. «Срок аренды должен быть не менее 10 - 12 лет, а удорожание приобретаемых по лизингу судов минимальным (до 6%)», - продолжает Александр Гончаров.

***В Центре технологии судостроения и судоремонта (ЦТСС), одной из крупнейших научных организаций Санкт-Петербурга, подсчитали, как можно снизить стоимость судов, построенных на отечественных верфях, на 15 - 20%. Для этого нужны условия кредитования, при которых размер кредита составит до 80% цены судна, процентная ставка - 5 - 6% годовых, а срок кредита 8 - 10 лет. Помимо льготных кредитов нужно снизить таможенные пошлины на импортируемое судовое оборудование, частично субсидировать постройку судов. «Основные проблемы российского судостроения сегодня заключаются в отсутствии долгосрочных программ постройки судов и судового оборудования, высоком уровне физического и морального износа основных фондов судостроительных верфей и предприятий судового машиностроения, - перечисляет трудности Александр Алешкин, генеральный директор ЦТСС, - отсутствии в России современных верфей, предназначенных для постройки крупнотоннажных судов дедейтотом более 70 тыс. тонн» (Российская бизнес газета, 2013, 15 апреля).***

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

### РЖД

**В борьбу с новыми правилами РЖД по планированию перевозок и ограничению пропускных возможностей погрузки вслед за металлургами вступили химики**

В распоряжении оказалось обращение главы Российской ассоциации производителей удобрений (РАПУ) Игоря Калужского к гендиректору ЦФТО РЖД Елене Кунаевой. Он просит отменить новый порядок согласования заявок на изменение даты, направления и объемов отправки грузов, утвержденный телеграммой ОАО РЖД от 19 февраля (начало действия - 1 марта). Также документ лимитирует пропускные возможности станций погрузки и разгрузки и оговаривает прием к перевозке груженых вагонов в строгом соответствии с графиком. Это уже вторая попытка ОАО РЖД ввести подобные правила. Первую телеграмму компания направила клиентам 5 октября 2012 года, но ее действие отменила ФАС в середине января. Сейчас компании, перевозящие грузы по железной дороге, обязаны предоставлять ОАО РЖД график погрузки на месяц вперед с указанием точных объемов, дат и направлений, который монополия должна утвердить. Любые изменения плана корректируются дополнительными заявками. «Такие корректировки усложняют жизнь монополии, у которой есть недостаток локомотивов и вагонов, - поясняют в РАПУ. - К тому же на инфраструктуре скапливается много вагонов, которые компании взяли «про запас» и которые осложняют разъезды на конкретных участках. Так что ОАО РЖД решило переложить эти проблемы на потребителей».

*Теперь поставщик, заявивший определенный объем по определенному направлению, должен вывезти его в течение трех дней, иначе на него накладывается штраф.* Но главная проблема, говорят в РАПУ, что компании не смогут поставить груз туда, куда нужно. Например, если экспортная цена на конкретном рынке упала или, наоборот, повысилась и компании выгодно изменить направление поставок, ОАО РЖД может не согласовать такие корректировки или не успеть их одобрить. Если поставки будут срывать, это приведет к переполнению складов производителя. Все это влечет убытки для компаний. В ассоциации отмечают, что ОАО РЖД и раньше вводило ограничения поставок, но они были, как правило, вызваны техническими причинами (например, порт из-за непогоды не принимает грузы).

*В самом ОАО РЖД уточнили, что изменения в работе с грузоотправителями проводятся в рамках внедрения Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП), разработанного и утвержденного в конце 2012 года.* В компании считают предлагаемые изменения необходимыми, чтобы обеспечить «стабильное удовлетворение потребностей экономики в перевозках». «С ростом парка вагонов в стране и фактическим переходом к стихийному предъявлению грузов и порожних вагонов к перевозкам без учета состояния инфраструктуры и количества тягового подвижного состава резко снизилось качество перевозочного процесса», - пояснили в монополии. Первыми, еще в начале марта, тревогу забили металлурги. НП «Русская сталь» уже направило жалобу в ФАС, указав, что календарное планирование не соответствует законодательству, а также приведет к невозможности вывоза всей продукции и, как следствие, к снижению общего уровня погрузки.

*«Производители минудобрений работают на экспортные направления на жестком конкурентном рынке в условиях постоянно изменяющейся конъюнктуры,*

**что не позволяет заранее точно планировать объемы, даты и направления отгрузки, - уверяют в РАПУ.** - Любое жесткое ограничение приведет к сбоям производства. При поставках на внутренний рынок отгрузки выполняются после оплаты продукции, что не дает возможности заказывать заблаговременно железнодорожные планы из-за неизвестности направления отгрузки». В результате, пишет Калужский, заказ планов фактически будет осуществляться наугад, что не даст желаемого результата по повышению плановости перевозок. В то же время ОАО РЖД получит огромный поток корректировок. В целом, по мнению РАПУ, новые правила могут привести к уходу части грузов на другие виды транспорта, а также к снижению конкурентоспособности российских товаров из-за дополнительных логистических затрат и отсутствия гибкости в быстрых продажах. Аналогичное письмо РАПУ направила в ФАС (16 апреля в службе от комментариев отказались) (*Коммерсантъ*, 2013, 17 апреля).

### **ОАО «Трансконтейнер» раскрыло предварительные операционные результаты за первый квартал**

Объем перевозок сократился на 1,2% и составил 342 тыс. ДФЭ. Основной спад произошел на внутрироссийских маршрутах - на 10,5%, до 167,1 тыс. ДФЭ. По транзитным перевозкам падение составило 9,4% (20,1 тыс. ДФЭ). Объемы по экспорту не изменились, оставшись, как и в первом квартале 2012 года, на уровне 90,7 тыс. ДФЭ. Компенсировать спад на внутреннем рынке «Трансконтейнеру» отчасти удалось лишь за счет роста импортных перевозок на 36,4%. Но пока они занимают небольшую долю в бизнесе компании, их объем по итогам квартала составил лишь 64,4 тыс. ДФЭ. Объемы переработки контейнеров на терминалах оператора снизились почти на 11% - до 297 тыс. ДФЭ.

**В «Трансконтейнере» говорят, что спад - общерыночный.** Но в целом по сети объемы внутренних контейнерных перевозок упали лишь на 2,8% (абсолютные цифры ОАО РЖД пока не раскрыло). Кроме того, отмечают в «Трансконтейнере», «происходит усиление конкуренции на маршрутах». В первом квартале доля оператора в общем объеме перевозок контейнеров по сети железных дорог России снизилась с 49,7% до 48,5%. Источник в компании рассказал, что негативная конъюнктура рынка вынудила «Трансконтейнер» поднять тарифы на 7-12% не с января, как планировалось изначально, а только с марта. «Это было сделано, чтобы хоть как-то поддержать спрос», - пояснил собеседник. Причем часть партнеров оператора получили дополнительные отсрочки роста тарифа. Но это может негативно отразиться на финансовых показателях. Источник говорит, что по EBITDA в первом квартале отставание от бюджета составляет около 25%. В «Транс контейнере» сказали, что «прогнозные показатели компания не раскрывает».

**У «Трансконтейнера» на начало года было 25 тыс. платформ, 60 тыс. контейнеров и 47 терминалов.** По итогам трех кварталов 2012 года выручка - 19,3 млрд руб., EBITDA - 8,2 млрд руб., чистая прибыль - 4,2 млрд руб. ОАО РЖД принадлежат 50% плюс две акции «Трансконтейнера», 23,67% - у FESCO, более 9% контролирует ЕБРР, 6% - НПФ «Благосостояние». Среди основных конкурентов «Трансконтейнера» - «Трансгарант», «Модуль», «Русская тройка», «Евросиб», «А-транс». В одной из компаний на условиях анонимности отметили, что «отрицательную динамику» в первом квартале зафиксировали практически все участники рынка. «У всех есть надежда на следующие три квартала, но не за счет роста рынка, а через оптимизацию бизнеса и принятие эффективных конкурентных решений», - пояснил собеседник источника. Он

добавил, что рынок контейнерных перевозок демонстрирует особенно высокую зависимость от роста ВВП, а «динамика этого показателя не позволяет строить оптимистичных прогнозов» (*Коммерсантъ*, 2013, 19 апреля).

### **В Москве может появиться двухэтажная железная дорога**

Пока в правительстве раздумывают, нужны ли стране высокоскоростные магистрали (ВСМ), и решают, какой участок может стать пилотным, Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) загорелось новой идеей. В распоряжении издания появился протокол прошедшего в начале марта совещания Росжелдора при участии представителей Московской железной дороги (филиал ОАО «Российские железные дороги» - РЖД). Поводом для обсуждения стало поручение заместителя председателя правительства Аркадия Дворковича проработать варианты создания сквозных автомагистралей над железнодорожными путями.

*Впервые этот проект был озвучен еще несколько лет назад и получил поддержку в лице тогдашнего мэра Москвы Юрия Лужкова.* Он считал, что «слоеные» дороги смогут решить проблему пробок в столице. К участию в проекте было привлечено ОАО «РЖД». Прорабатывались различные схемы, в том числе обсуждалась возможность создания трасс по Курскому, Павелецкому, Ярославскому железнодорожным направлениям. Однако Ю.Лужкову так и не удалось заручиться поддержкой со стороны федерального центра, а частные инвесторы не захотели в него вкладываться. В январе 2013г. в правительстве вернулись к рассмотрению этого проекта.

*Однако в Росжелдоре пришли к выводу, что в создании платных автомагистралей больше минусов, чем плюсов.* «В одном коридоре будут две разнородные транспортные структуры с принципиально разной технологией их содержания, капитального ремонта и эксплуатацией», - следует из протокола ведомства. Кроме того, считают в Росжелдоре, платные автомагистрали повышают риск негативных событий в связи с большой вероятностью происшествий на автодороге, включая падение автомобилей с высоты. В условиях плотной городской застройки, неразвитой дорожной сети и большого количества пересечений с автодорогой фактически при пересечении мостов и эстакад магистраль будет проходить третьим ярусом, что повышает сложность создания такой схемы, резюмируют в агентстве.

*В качестве альтернативы Росжелдор предлагает строить над железнодорожными путями высокоскоростные железнодорожные магистрали.* Этот вариант облегчит обслуживание однородной инфраструктуры, а также даст возможность одновременного предоставления «окон» в движении поездов и позволит исключить занятия дополнительных участков земли для организации съездов и выездов, аргументируют свою позицию в агентстве. В Росжелдоре подтвердили существование такой идеи, однако рассказать о подробностях своего предложения не смогли. В Минтрансе сообщили, что прорабатываются различные варианты строительства, но окончательного решения по этому вопросу пока нет. В Департаменте транспорта Москвы не стали комментировать предложение железнодорожников. Между тем источник в мэрии Москвы сообщил изданию, что «говорить о строительстве двухэтажных дорог пока очень рано» (*РИА РосБизнесКонсалтинг*, 2013, 15 апреля).

### Направление Москва-Казань станет пилотным участком в строительстве высокоскоростных железнодорожных магистралей

Об этом сообщил первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Александр Мишарин на дне российских железных дорог в Государственной думе. Выбор был обусловлен тем, что ВСМ в этом направлении можно будет продолжить до Екатеринбурга с соединением с Челябинском и Пермью. По словам А.Мишарина, на реализацию проекта от государства нужно 130 млрд руб. субсидий ежегодно в течение четырех лет, доля государства при этом должна составлять 70% общего финансирования, а 30% должны предоставить частные инвесторы. Госфинансирование может быть предоставлено из различных источников, в том числе Фонда национального благосостояния. Этот вопрос будет рассмотрен 23 апреля во время заседания специального общественного совета при президенте ОАО «РЖД». Казань с Москвой может соединить высокоскоростная железная дорога (*РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 17 апреля*).

### Сдвиг сроков строительства железнодорожных путей к порту Приморск привел к немалым потерям Новороссийского морского торгового порта (НМТП)

Вот уже второй год порт Приморск находится в ожидании начала реконструкции железнодорожного участка Выборг - Приморск - Ермилово. Реализация этого проекта позволила бы обеспечить Приморский торговый порт (входит в группу Новороссийского морского торгового порта) примыкающими к нему железнодорожными путями и таким образом увеличить объемы перевалки нефти и нефтепродуктов. **В 2011 году государство согласилось выделить РЖД на модернизацию ветки 7,5 млрд руб.** Однако уже в прошлом году стало ясно: начало строительства задерживается. В НМТП винили во всем РЖД, утверждая, что монополия всячески затягивает выдачу технических условий на присоединение путей порта к железнодорожной станции, а также предъявляет к компании повышенные требования. Структура группы «Петротранс-Приморск» даже судилась по этому поводу с госмонополией.

**По одной из версий, РЖД также выступали за перераспределение выделенных из бюджета 7,5 млрд руб. в пользу строительства инфраструктуры к порту Усть-Луга.** В РЖД объяснили, что в этом году «идет подготовка проектной документации, а сама стройка железнодорожной ветки начнется в 2014 году». В результате железнодорожное сообщение с Приморским портом вместо первоначально запланированного срока (2013 год) теперь, как ожидается, будет налажено только в 2015 году. В НМТП уже подсчитали свои потери из-за сдвигов запуска проекта: из-за обесценения приморского актива компания списала в убыток 89 млн долл. (2,67 млрд руб.). Для сравнения, суммарная выручка Приморского торгового порта в 2012 году составила 255 млн долл., а всей группы НМТП - 1,033 млрд долл. (чистая прибыль НМТП - 315,9 млн долл.) (*РБК daily, 2013, 18 апреля*).

### Президент РЖД Владимир Якунин допускает падение погрузки в 2013 г.

В эфире корпоративного телевидения компании президент напомнил, что прогноз Минэкономразвития по росту ВВП на 2013 г. - 3,6%, но недавно министр экономического развития Андрей Белоусов скорректировал эту цифру до 2,4%. Прогноз по росту промпроизводства, напомнил Якунин, - 1,5-1,7%. Поэтому Якунин допускает, что в



лучшем случае падение погрузки сохранится на уровне 2012 г., но может и упасть (*ИНТЕРФАКС, 2013, 18 апреля*).

### **РЖД перестает принимать новых сотрудников**

РЖД, численность сотрудников которой около миллиона человек, не будет принимать новых работников взамен выходящих на пенсию и увольняющихся по собственному желанию, сказал президент компании Владимир Якунин. Это делается для оптимизации расходов (*Ведомости, 2013, 18 апреля*).

### **РЖД разместила еврооблигации на 1 млрд евро сроком на восемь лет**

Доходность облигаций - 3,5-3,6%. Финальная книга заявок превысила 3,2 млрд евро, отмечается в сообщении РЖД. Треть инвесторов - из Германии и Австрии, из Швейцарии - 10%, 15% - из других стран Европы, 2% - из Азии. Организаторы размещения - Natixis, RBS, SG CIB и «ВТБ капитал». В 2013 г. железнодорожная монополия займет до 100 млрд руб. (*Ведомости, 2013, 19 апреля*).

### **ООО «Аэроэкспресс», осуществляющее пригородные пассажирские перевозки между городами и аэропортами, создаст дочернюю структуру - ООО «Аэроэкспресс Пулково»**

Уставный капитал новой компании определен в размере 100 тыс. руб., 100% в котором владеет ООО «Аэроэкспресс». В качестве местонахождения ООО «Аэроэкспресс Пулково» определен Санкт-Петербург. Генеральным директором компании станет Андрей Кошкин, который в настоящее время занимает должность заместителя генерального директора ООО «Аэроэкспресс» по корпоративным и юридическим вопросам. Ранее сообщалось, что новый терминал в аэропорту Пулково (Санкт-Петербург), рассчитанный на обслуживание 17 млн пассажиров, будет связан с городом железнодорожной линией. «Аэроэкспресс» еще осенью 2012г. за счет собственных средств должен был начать строительство железнодорожного терминала в Пулково и запустить его в 2014г. (когда авиационный терминал на обслуживание 17 млн пассажиров должен быть сдан).

*Стоимость линии «Аэроэкспресса» от Балтийского вокзала до Пулково оценивалась в 13 млрд руб., в том числе 8 млрд руб. собиралось вложить ОАО «Российские железные дороги».* Срок реализации проекта составлял 2,5 года. Однако в апреле 2013г. появилась информация о том, что губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко обратился в Министерство транспорта РФ с предложением о строительстве до аэропорта Пулково линии городского метро. Стоимость проекта оценивается в 34 млрд руб. В конце 2011г. власти города предлагали также строить на этом направлении линию легкорельсового трамвая за 16 млрд руб., способную перевезти 3,1 млн человек в год. В свою очередь генеральный директор «Аэроэкспресса» Алексей Криворучко выразил мнение, при реализации проекта «Аэроэкспресса» в Пулково не обязательно отменять городские планы по строительству метро или скоростного трамвая. «Это разные виды транспорта, и у каждого из них свой пассажир», - говорил ранее А.Криворучко (*РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 19 апреля*).

ООО «Аэроэкспресс» - компания-оператор, осуществляющая интермодальные и пригородные пассажирские перевозки. «Аэроэкспресс» обеспечивает железнодорожное сообщение между столицей и аэропортами Московского авиационного узла (Внуково, Домодедово и Шереметьево), а также городом Лобня. С 2012г. открыто сообщение между центральным железнодорожным вокзалом Сочи и аэропортом Адлер и между центральным железнодорожным вокзалом Владивостока и новым аэропортом Кневичи. Акционерами компании являются ОАО «Российские железные дороги» (50% уставного капитала), ООО «Дельта-Транс-Инвест» (25%) и российские бизнесмены Искандер Махмудов и Андрей Бокарев (25%). Чистая прибыль «Аэроэкспресса» по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) за 9 месяцев 2012г. по сравнению с показателем аналогичного периода 2011г. снизилась на 12,75% - до 334,555 млн руб. Выручка выросла на 21,75% и составила 3,178 млрд руб. Услугами ООО «Аэроэкспресс» в 2012г. воспользовались более 17,4 млн пассажиров. Аэроэкспресс доберется до Пулково *(РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 19 апреля)*.

### ■ «Аэроэкспресс» в апреле отменил часть вечерних рейсов до Шереметьево

Несколько рейсов «Аэроэкспресса» от Белорусского вокзала до аэропорта «Шереметьево» в апреле будут отменены. В пресс-службе уточнили, что такие меры необходимы из-за ремонтных работ на МЖД. С 15 по 20 апреля, а также с 22 по 27 и 29 апреля отменяются рейсы из аэропорта в 22.00, 23.00 и 00.00 мск, а с Белорусского вокзала до аэропорта - в 22.30, 23.30 и 00.30 мск. Аэропорт «Шереметьево» также предупреждает в своем микроблоге, что из-за ремонта затруднено также и движение автотранспорта в начале эстакады, которая ведет к Международному шоссе *(РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 15 апреля)*.

### ■ Глава РЖД Владимир Якунин о «зайцах», боковинах и высокоскоростном движении

- РЖД давно высказывали претензии к качеству литья боковых рам грузовых вагонов ряда производителей. Почему в последнее время участились аварии, связанные с изломом рам, что приводит не только к финансовым потерям, но и к человеческим жертвам? Какие меры вы принимаете?

- Да, с начала этого года произошло уже 27 случаев излома боковин, и это больше, чем за весь прошлый год. Это подтверждение наших претензий в адрес производителей подвижного состава, которые в силу разных обстоятельств выпускают брак, который опасен не только для работы железнодорожного транспорта, но и для жизни сотрудников и пассажиров. У нас уже случилась трагедия. Погибли двое молодых ребят из бригады, когда локомотив врезался в состав, сошедший с рельсов из-за излома рамы. Я считаю, что это требует жестких незамедлительных мер, и такие меры поддерживаются правительством, президентом - после трагедии ситуация обсуждалась и с премьером, и с главой государства. Мы настаиваем, что ответственность за выпуск бракованных изделий должны нести производители. Именно они должны обеспечить все методы неразрушающего контроля, чтобы предотвратить выпуск брака. Да, мы проводим осмотр, но мы не можем на пунктах осмотра вагонов поставить огромные машины для неразрушающего контроля. Это ответственность производителя вагонов и организации, которая осуществляет ремонт и подтверждает возможность дальнейшей эксплуатации. Если происходит излом боковины, по решению контролирующего органа все вагоны с этой серией литья должны выводиться из эксплуатации. Финансовую ответственность за это должен нести производитель вагонов. Так, например, происходит в автомобиль-

ной промышленности. Чтобы снизить негативное экономическое влияние на производителя, вагоны должны быть, как во всем мире, застрахованы.

- Будет ли изменение нормативной базы?

- Мы работаем в этом направлении совместно с Минтрансом, Ространснадзором. Свои предложения по изменению нормативной базы в этой сфере мы выработали, и они рассматриваются правительством. Инициатива по внедрению страхования там тоже присутствует.

- Еще одна проблема - сокращение транспортной полиции. При этом сами компании не могут взимать штрафы с безбилетников в электричках. В августе прошлого года вы заявили, что нужно дать структурам РЖД такое право. Есть поддержка на уровне правительства этой инициативы?

- Высокие чиновники не против, чтобы железнодорожники могли наказывать безбилетных пассажиров. Я лично считаю, что безбилетник посягает на собственность пригородной пассажирской компании, пытается незаконно использовать сервис бесплатно. Есть проблемы юридические, потому что это административное правонарушение, но я бы исходил из того, что вопрос только политической воли.

В отношении безбилетников важно изменить культуру нашего общества. Чтобы было неприличным, когда тебя задерживают за безбилетный проезд и попытку сбежать с платформы залезть в электричку. И здесь меня совершенно не убеждают заявления, что у нас народ такой бедный, что он не может такие деньги платить. Я считаю, что это все отговорка. Здоровые мужчины, которые способны махнуть с платформы и на платформу с земли, могут заработать те деньги, которые необходимы для того, чтобы оплатить свой проезд. А льготные пассажиры должны получить дотацию от государства, как это и происходит.

- Различные продавцы в электричках, торгующие всем чем угодно, от скрепок до продуктов питания, вызывают раздражение у многих пассажиров. Неужели вы не можете искоренить несанкционированную торговлю?

- Ко мне в блог часто приходят сообщения: «Владимир Иванович, прекратите этот кошмар, все эти коробейники уже ходят с микрофонами, деваться от них некуда». Мы попытались несколько лет назад прекратить хаотичную торговлю в электричках, получили представление прокуратуры о том, что ограничиваем право свободного бизнеса. Это требует определенной работы по изменению законов, когда всем очевидно, что не может подвижной состав быть арендой насильственной рекламы ненужных товаров. Кого там только нет - и коробейники, и доморощенные певцы, и лица, собирающие милостыню. С этим у нас нет легальных прав бороться. Максимум, что можно, - аккуратно вытеснить из электропоезда. Это не наша вина, но, так же как в досмотре пассажиров, мы не вооружены соответствующим правом, чтобы эту деятельность пресечь.

- РЖД были включены правительством в прогнозный план приватизации, изначально в нем предусматривалась продажа 25% минус одна акция РЖД в 2012-2013 годах, но подготовка к продаже так и не началась. В конце февраля министр экономического развития Андрей Белоусов и глава Росимущества Ольга Дергунова делали противоречивые заявления о том, будет ли продано 5% РЖД до конца года. Какой у вас прогноз по срокам?

- Это вопрос не ко мне, решение остается за государством. Перед продажей бумаг необходимо урегулировать проблемы законодательного и организационного порядка. Без этого движения быть не может. Среди прочего мы ожидаем принятия дополнений и изменений в закон «О железнодорожном транспорте» и решения о долгосрочном планировании тарифов на грузоперевозки - минимум на пять лет вперед. Так что если говорить о каком-то положительном результате, это примерно конец 2013 года.

**- У РЖД большие планы по инвестированию в расшивку узких мест и ускорению движения грузовых поездов. Но это требует значительного финансирования. Где взять средства?**

- В принципе источников финансирования в развитие инфраструктуры существует всего три. Это собственные средства компании, включая заемные, госинвестиции в виде субсидий или вложений в уставный капитал компании и новые инструменты - инфраструктурные облигации, выкупаемые ВЭБом за счет средств пенсионных накоплений. В основном мы направляем деньги на расшивку инфраструктурных ограничений и приобретение локомотивной тяги - в этой сфере износ близок к критическому. Обычно проблемы начинаются после преодоления порога в 50% износа - у нас этот показатель достигает 68%. Инфраструктурные облигации - это новый инструмент, который у нас раньше не использовался. Сейчас уже приняты решения на уровне попечительского совета ВЭБа о выделении 100 млрд рублей на проекты РЖД. Эти средства должны быть возвращены на условиях - инфляция плюс 1%.

**- Какие проекты утвердил ВЭБ?**

- Мы представили в правительство и попечительский совет ВЭБа свои предложения. В первую очередь средства пойдут на восточную часть БАМа и покупку локомотивов. Но в большей степени это все-таки деньги на инфраструктуру. Решение о выделении денег принято, но список проектов будет дорабатываться РЖД и советом директоров.

**- Были объявлены проекты строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ) - возведение нескольких выделенных веток для движения поездов со скоростями до 400 км/ч, на которое в общей сложности необходимо несколько триллионов рублей. Зимой вы заявляли: чтобы успеть построить хотя бы одну ветку к чемпионату мира по футболу, деньги на проектирование должны быть выделены в этом году. Но в закон о бюджете проект не был включен. Проект зашел в тупик?**

- Подвижки есть. Эти подвижки в документах в протоколах совещаний, которые были проведены у первого вице-премьера Игоря Шувалова. У меня есть ощущение, что средства на проектирование ВСМ в этом году будут выделены.

**- В последний год обсуждалось несколько вариантов того, как строительство магистралей может стать менее затратным. В частности, предлагалась идея выделить все пассажирское движение на ВСМ, оставив обычные пути для грузов, или вести строительство поэтапно. Какой из этих вариантов кажется вам сейчас наиболее вероятным?**

- Мы исходим из того, что должен быть создан общий проект Москва - Санкт-Петербург, а проект Москва - Казань - Екатеринбург как раз может быть разделен на этапы. С точки зрения эффективности вложений у нас на сегодняшний день очень сложная ситуация с пропуском грузовых поездов в сторону портов Северо-Запада. Мы боролись за то, чтобы наши порты конкурировали с портами Прибалтики, - построили Усть-Лугу, и теперь мы есть на этом рынке. Но чтобы пропускать огромную массу грузов, необходимо расширить инфраструктурные ограничения. Одно из них - перегруженность магистральной линии между Москвой и Санкт-Петербургом пассажирскими поездами, мы практически не можем использовать эту ветку для грузовых поездов. Для разгрузки нам нужно инвестировать 70 млрд рублей, но если будет построено ВСМ и существующие пути освободятся для грузового движения, проблема будет решена (*Известия*, 2013, 17 апреля).

## Деятельность Первой грузовой компании

### Первая грузовая компания (ПГК) раскрыла отчетность за 2012 год по РСБУ

Из материалов следует, что в декабре 2012 года оператор объявил дивиденды по итогам января - сентября в размере 23,35 коп. на акцию. В целом выплаты составили 20 млрд руб. В ПГК уточнили, что дивиденды получил единственный акционер - Независимая транспортная компания (НТК, входит в UCLN Владимира Лисина). Источник в ПГК добавил, что деньги были перечислены уже в декабре. Решение о дивидендах принято после того, как 19 декабря НТК консолидировала 100% акций ПГК, выкупив блокпакет у ОАО РЖД. Монополия продала бумаги за 50 млрд руб., дивидендов за 2012 год она не получала. Накануне продажи Владимиру Лисину 75% ПГК в 2011 году ОАО РЖД получило 10,25 млрд руб. дивидендов (за первое полугодие). По итогам 2010 года дивиденды ПГК составили 10 млрд руб., 2009 года - 213 млн руб.

Зато **Владимир Лисин не только сразу вернул часть стоимости пакета за счет дивидендов, но и сделал ПГК поручителем по кредитам на 117 млрд руб., которые брались на ее же приобретение.** Срок обязательств - до 6 декабря 2016 года. В целом 100% ПГК обошлись Лисину в 175,5 млрд руб. В основном сделки финансировали Сбербанк и ВТБ (пропорция не раскрывается). Первый кредит в размере 75 млрд руб. был получен на покупку 75% оператора в 2011 году, второй (42 млрд руб.) - на консолидацию еще 25% в 2012 году. Попытка Владимира Лисина сделать ПГК поручителем по первому траншу не удалась. Вопрос выносился на собрание акционеров компании летом 2012 года. Но его не поддержало ОАО РЖД, поскольку в результате оставшийся у монополии и планировавшийся тогда к продаже пакет мог потерять в цене по разным оценкам 10-15 млрд руб. В итоге к вопросу о поручительстве Владимир Лисин вернулся лишь после консолидации 100% оператора. **При этом операционный контроль над ПГК позволил UCLN реализовать другой финансовый ход: отчетность показала, что в 2012 году компания активно размещала свободные средства на срочных депозитах сроком более трех месяцев.** На 31 декабря в ВТБ таких вкладов было открыто на 19 млрд руб., в Сбербанке - на 5,4 млрд (то есть фактически на половину суммы, которую они предоставили для финансирования сделки по покупке блокпакета ПГК). А в течение 2012 года общая сумма депозитов сроком более трех месяцев достигала 51,3 млрд руб. (в 2011 году - лишь 500 млн руб.). Кроме депозитов на счетах компании было на конец 2012 года 3 млрд руб. Такой объем свободных средств компании удалось аккумулировать в том числе за счет минимальной инвестпрограммы в 2012 году. ПГК планировала потратить только на приобретение грузовых вагонов 21,35 млрд руб., но на фоне переизбытка парка на рынке сумма была уменьшена до 6,5 млрд руб. (куплено 3140 вагонов при общем парке ПГК более 190 тыс.).

Объем вкладов, говорят знакомые с ситуацией источники, стал одной из важных причин интереса к ПГК со стороны АФК «Система», которая пыталась стать конкурентом UCLN в борьбе за блокпакет оператора. «Даже если рассматривать акции как финансовую инвестицию, она была бы очень прибыльна по причине того, что ПГК имела на счетах огромные деньги», - говорил в конце 2012 года высокопоставленный источник, близкий к АФК. Этим объяснялась и готовность «Системы» заплатить больше, чем UCLN. Но АФК к тендеру по акциям ПГК просто не допустили. Один из участников рынка считает, что ПГК де факто будет через дивиденды обслуживать кредиты, взятые на покупку компании. Источник, знакомый с ситуацией в компании, подтверждает это предположение (*Коммерсантъ*, 2013, 15 апреля).



## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

### Дорожное строительство

**Платная трасса в обход города Одинцово (Московская область), которая соединит МКАД с Минским шоссе в Подмоскowie, будет сдана осенью 2013 года**

Платная трасса в обход города Одинцово (Московская область), которая соединит МКАД с Минским шоссе в Подмоскowie, будет сдана осенью нынешнего года, сообщает ИТАР-ТАСС со ссылкой на заявление главы правления компании «Автодор» Сергея Кельбаха, которое он сделал на форуме «Россия-2013». «Обход Одинцово будет сдан в эксплуатацию осенью 2013 года, начало платной трассы Москва - Санкт-Петербург - осенью 2014 года», - отметил Кельбах. Председатель правления «Автодора» также выразил обеспокоенность отсутствием в России «четкой государственной политики в части развития магистральной сети и отсутствие синхронизации законодательных актов». **Строительство автомагистрали в обход города Одинцово протяженностью 18,7 км обойдется в 20 млрд рублей.** Проект реализуется на условиях концессии. Со стороны государства в строительных работах на 60 % участвует «Автодор». Стоимость проезда по платной дороге, которая позволит разгрузить Минское шоссе, предположительно составит около пяти рублей за километр (*Газета.ру, 2013, 19 апреля*).

**«Одно окно» префектур Юго-Запада и Запада столицы закрывается для желающих донести до городских властей свое мнение о реконструкции Ленинского проспекта**

На публичных слушаниях проект планировки обсудили еще 11 апреля. На подачу предложений в письменном виде москвичам дали неделю. Публичные слушания, состоявшиеся одновременно на шести площадках в районах, через которые проходит одна из главных городских магистралей, депутат Мосгордумы Олег Бочаров назвал «беспрецедентно открытыми». Они собрали тысячи сторонников и противников «Нового Ленинского». И те и другие явились на дебаты во всеоружии: лозунги «Мы хотим ехать!» и «Эстакада? Да!!!» на плакатах соседствовали с «Не дадим закатать нас в асфальт!». Власти вообще хотели не проводить слушания - закон это позволяет, говорят представители мэрии, но тогда не удалось бы достигнуть компромиссных решений по проекту. По мнению депутата, позиция жителей - «мы не дадим ничего делать» - так же плоха, как и позиция правительства Москвы - «мы все равно построим».

Так, по просьбе жителей домов, выходящих на Ленинский, власти отказались от строительства трех эстакад - на пересечении с Ломоносовским, Университетским проспектами и улицей Миклухо-Маклая. Их заменили тоннелями, что, по словам замэра Марата Хуснуллина, приведет к удорожанию проекта на 2 млрд руб. и увеличению сроков строительства на полгода. На перекрестках с улицами Кравченко и Обручева проект планировки пока предусматривает эстакады, уточнил руководитель информационного центра «Новый Ленинский» Игорь Кураев. Судьбу этих развязок решит «фактор активности жителей» на общественных слушаниях и анализ внесенных ими предложений. «Под улицей Новаторов планируется строительство станции метро. Поэтому убрать дорогу под землю невозможно», - предупреждает Кураев.

Впрочем, потерпеть полотно дороги у себя под окнами жители готовы в обмен на парковочные места под эстакадами. Среди плюсов реконструкции трассы они называют

замену всех наземных пешеходных переходов, в том числе и нерегулируемых, на подземные (проект планировки предусматривает пять новых переходов под Ленинским и по одному - под улицами Новаторов и Строителей), велодорожки и выделенную полосу для общественного транспорта, по которой можно будет быстро добраться от МКАД до площади Гагарина. Жителей Ломоносовского и Обручевского районов проект избавит от пробок, уверен Олег Бочаров. Однако в районе Якиманки, по его мнению, все равно останется напряжение. «Нужно решать вопрос с реконструкцией развязки советских времен у станции метро «Октябрьская», - говорит он. - Иначе площадь как стояла, так и будет стоять. Машины, которые пролетят без остановок по Ленинскому, упрутся в светофор, регулирующий левый поворот и съезд на Садовое кольцо». Но Калужская площадь исчерпала возможности для реконструкции, не согласен Игорь Кураев.

Большинство жителей на слушаниях высказались за реконструкцию трассы. Окончательное решение об утверждении проекта планировки участка Ленинского от МКАД до площади Гагарина будет принято после того, как окружные комиссии обработают письменные предложения. На реализацию проекта потребуется 2,5 года. «Все придется пройти через режим стройки, а это всегда некомфортно», - предупреждает Олег Бочаров (*РБК daily*, 2013, 18 апреля).

### **Москва уже летом хочет предложить инвесторам строительство 31 транспортно-пересадочного узла (ТПУ)**

Замглавы департамента транспорта Москвы Гамид Булатов рассказал, что ОАО «Московская кольцевая железная дорога» (МКЖД, 50% - у ОАО РЖД, 50% - у столицы) планирует летом начать заключение инвестсоглашений на строительство 31 ТПУ. Площадь «технологической» составляющей узлов, то есть транспортной инфраструктуры (пассажирских платформ, автовокзалов, переходов, парковок), 250 тыс. кв. м. «Чтобы инвесторы смогли окупить вложения, на каждый метр «технологической» площади должно приходиться два-три метра коммерческой. Такие параметры и будут закладываться при формировании земельных участков под ТПУ», - уточнил Булатов. Консультантом проекта выступала Cushman & Wakefield. Таким образом, инвесторы транспортных узлов на МКЖД в общей сложности смогут построить 500- 750 тыс. кв. м торговой недвижимости, офисных площадей и т. д. Градостроительные планы земельных участков получит МКЖД, с ней и будут заключать соглашения инвесторы.

**Объем вложений в ТПУ может в среднем составлять от 2 млрд руб. и более, но в зависимости от пассажиропотока их размеры будут разными.** В общей сложности инвестиции в 31 ТПУ предварительно оцениваются на уровне 60 млрд руб. Булатов сообщил, что, вероятнее всего, ТПУ будут разбиты на несколько лотов, примерно по пять-семь узлов. В каждом лоте будут как потенциально более привлекательные с коммерческой точки зрения ТПУ, так и менее интересные. Форма передачи прав на строительство узлов еще не определена. В МКЖД говорят, что может быть выбран и единый партнер на все ТПУ. **Самый большой трафик ожидается на станции Рязанская (рядом с метро «Нижегородская»), где пассажиропоток прогнозируется на уровне 16,3 тыс. человек в час.** На втором месте - площадь Гагарина (метро «Ленинский проспект», 14,5 тыс.), на третьем - Сити (метро «Международная», 12,4 тыс.) В целом у семи ТПУ пассажиропоток превысит 10 тыс. человек в час, у остальных он колеблется в диапазоне 1,5-9,8 тыс. человек в час. «Технологическая» часть ТПУ будет принадлежать МКЖД, коммерческую сможет эксплуатировать инвестор, окупая свои

затраты на строительство. Будет ли это передача площади в собственность или другая схема - вопрос переговоров.

Источник, знакомый с проектом, говорит, что предварительный интерес к нему проявляло около 10 компаний, в том числе группа «Ташир», ADG Group, O1 Properties, RGI International. Все они, за исключением O1 Properties (там от комментариев отказались), подтвердили интерес к проекту. Еще один источник добавил, что среди претендентов есть также AFI Development, и «ДС Девелопмент». ТПУ начали возводить еще при Юрии Лужкове: самые известные и крупные узлы построены у метро «Тушинская», «Выхино» и «Речной вокзал», в рамках новой транспортной программы все они должны быть модернизированы. В 2011 году в эксплуатацию введен узел около метро «Планерная», в 2012 году - более 10 плоскостных ТПУ (без капитальных объектов).

**При запуске некоторых узлов возникали проблемы.** В частности, в марте 2011 года столичные власти объявили о планах построить 49 ТПУ на месте действующих открытых рынков. Это вызвало сильнейшее недовольство торговцев, которые даже проводили митинги и объявляли голодовку в связи с закрытием рынков. А в декабре 2012 года московская прокуратура выявила хищения из городского бюджета в размере 25 млн руб., предназначавшихся для установки видеокамер и шлагбаумов на ТПУ «Тушинская». **Средняя сумма расходов на ТПУ, рассчитанная чиновниками (2 млрд руб.), близка к реальности - \$60 млн (или 1,8 млрд руб.) стоили работы при возведении ТПУ «Планерная».** По словам президента компании Q-tec (генподрядчик строительства) Сергея Безбородова, с учетом стоимости входа в проект и земли сумма могла составить порядка \$100 млн. «Но этот ТПУ слабо функционирует как транспортная развязка, фактически это торговый центр с паркингом», - поясняет он, добавляя, что ТПУ по западному образцу, с многоуровневыми развязками, может обойтись и в \$1 млрд. «Расходы на инфраструктуру должны финансироваться из бюджета, частным инвесторам они не под силу», - предупреждает Сергей Безбородов.

**Учитывая, что сдавать инвестор сможет только часть площадей, на него переносится стоимость всех остальных расходов, и цена «метра» может достигать \$7-8 тыс.** В этом случае сроки окупаемости достигают почти 10 лет, тогда как обычно торговые центры в Москве окупаются за семь лет», - говорит Антон Коротаев. В Capital Group (построила первую очередь ТПУ у метро «Речной вокзал») представленные цифры стоимости строительства низкие, учитывая, что ТПУ - инженерно сложное сооружение. «Любой, даже самый примитивный ТПУ - это лучше, чем заставлять людей преодолевать огромные расстояния для пересадки с одного транспорта на другой. Поэтому все построенные до сих пор узлы транспортную ситуацию однозначно улучшили, - считает директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. - Но надо понимать, что действующие ТПУ - гораздо более скромные сооружения, чем планируемые на МКЖД» (Коммерсантъ, 2013, 17 апреля).

## ■ Движение по Большой Дмитровке в Москве станет односторонним

Движение автомобилей по улице Большая Дмитровка в центре Москвы в этом году станет односторонним, сообщил мэр столицы Сергей Собянин. «По Большой Дмитровке будет изменено движение машин, оно будет односторонним. Там будут расширены тротуары, появятся парковочные места», - сказал Собянин. Мэр добавил, что в этом году планируется обустроить около 26 километров пешеходных улиц в Москве и около 20 мест массового скопления людей в центре города. Прежде всего, это коснется площадей около станций метро. Кроме того, в центре Москвы будут благоустроены 20

скверов. «В течение нескольких лет мы должны максимально благоустроить центр города», - отметил мэр Москвы. В конце 2012 года, перед новогодними каникулами, в ЦАО открыли большую пешеходную зону от Тверской площади, включившую в себя Столешников и Камергерский переулки, Кузнецкий мост и Рождественку. Участки улично-дорожной сети, попавшие в пешеходный маршрут, закрыли для автомобилей с 11 января этого года, проезд автотранспорта в пешеходную зону для обслуживания предприятий и организаций осуществляется по специальным пропускам. Ранее власти Москвы сообщили, что намерены проложить к концу 2013 года 19 новых пешеходных маршрутов общей протяженностью 24,64 километра (*РИА Новости, 2013, 17 апреля*).

### **По итогам 2013 года Москва выйдет на третье место в мире по объемам капиталовложений, а также на первое-второе место по инвестициям в транспортную инфраструктуру**

По итогам 2013 года Москва выйдет на третье место в мире по объемам капиталовложений, а также на первое-второе место по инвестициям в транспортную инфраструктуру, пишет ИТАР-ТАСС со ссылкой на заместителя мэра Москвы Марата Хуснуллина. «На сегодняшний день мы среди 27 крупнейших мировых агломераций занимаем 5-е место по объему капиталовложений, на 8-м месте - в категории «экономическое влияние», на 7-м месте по устойчивому развитию и окружающей среде. Я думаю, что по итогам тех программ, которые утверждены, по итогам 2013 года выйдем на третье место в мире по объему капиталовложений, и, наверное, будем на 1-2 месте по объему капиталовложений в транспортную инфраструктуру», - заявил Хуснуллин. По его словам, сейчас в Москве одновременно строится 42 млн кв.м. недвижимости, в стройке находится уже 100 км. метро и более 120 км. дорог и транспортной инфраструктуры. «В этом году мы планируем сдать 8,4 млн кв.м. недвижимости, таким образом, превысить максимальный уровень в 8,3 млн, который был достигнут в 2009 году», - добавил заместитель мэра Москвы ([www.gazeta.ru](http://www.gazeta.ru), 2013, 17 апреля).

### **Госкомпания «Автодор» обнародовала информацию по проекту строительства участка скоростной автодороги Москва - Санкт-Петербург, который будет построен за три года (2015 - 2017)**

Участок автомагистрали протяженностью 138,8 км между столицей и Санкт-Петербургом планируется возвести с 2015 по 2017 гг. Скоростная трасса будет проложена по территории Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей. В пределах Санкт-Петербурга магистраль пройдет в Московском и Пушкинском районах. В Ленинградской области дорога пройдет по Тосненскому району и рядом с населенными пунктами Аннолово, Павловск, Пушкин. На территории Новгородчины трасса будет пролегать через Новгородский и Чудовский районы. Намеченный к строительству участок скоростной дороги будет соответствовать категории IА. Такой маркировкой отмечается трасса с расчетной скоростью движения 150 км/ч. С 646 по 684 км автодорога будет шестиполосной, с 543 по 646 км - четырехполосной. В ходе строительства будет возведено 52 путепровода и моста, три транспортных развязки и один тоннель.

Ожидается, что автомагистраль, которая расположится вблизи от трассы М-10 «Россия» и станет частью Санкт-Петербургского транспортного узла, позволит разгрузить трафик с уже существующей сети дорог. Также благодаря новой скоростной магистрали улучшится межрегиональное сообщение, поскольку она будет начинаться и за-

канчиваться на развязках федеральных трасс: кольцевой автодороги Санкт-Петербурга на 684 км и трассы М-10 на 543 км. Общая стоимость строительства автодороги составляет 89,15 млрд. руб. Проезд по новой трассе будет платным. Для легковых автомобилей тариф будет колебаться в пределах 1,75 - 2,60 рублей за один километр (*Газета.ру, 2013, 15 апреля*).



## ПРИЛОЖЕНИЕ

### Указатель упоминаемых предприятий и организаций

#### A

ADG Group 51  
 Aegean Airlines 29  
 AFI Development 51  
 Air France 30  
 Airbus 23  
 American Airlines 32  
 Astra Marinas Group 34  
 ATR 23  
 AWAS (Ireland) Limited 25  
 AZAL 29  
 Azimut Russia - Royal Yacht Club 34

#### B

Boeing 23, 32  
 Bombardier 28  
 British Airways 29

#### C

Capital Group 51  
 Cushman & Wakefield 50  
 Czech Airlines 23, 30

#### E

East Capital 33  
 En+ Group 37

#### F

Faurecia 20  
 FESCO 33, 41

#### G

General Motors 24  
 GHP Group 33  
 Global Ports 34, 36  
 Goldman Sachs 33

#### I

Infoline-Аналитика 7  
 Infomost 28  
 ING 33  
 Island Global Yachting 35

#### J

JATO Dynamics 20

#### L

Lufthansa 29, 32

#### M

Michelin 20

#### N

Natixis 44

#### O

O1 Properties 51  
 Oneworld 26

#### P

Paulstra Automotive 20  
 PSA Peugeot Citroen 20

#### Q

Q-tec 51

#### R

RBI 33  
 RBS 44  
 Renault-Nissan 20  
 RGI International 51

#### S

S&P 15  
 S7 Airlines 24, 26  
 Sberbank Investment Research 6  
 SG CIB 44  
 SMBC Aviation Capital Limited 25

#### T

TPG 33  
 Tramico 20  
 Turkish Airlines 23

#### U

UBS 36  
 UCL Ports 36  
 UCLH 48  
 Utair 24

#### V

Valeo 20

#### A

Авиакомпания «Татарстан» 23, 24, 27, 28  
 Авиастар-СП 25  
 АвтоВАЗ 20  
 Автодор 49, 52  
 Автофрамос 20  
 АИЖК 5  
 Ак барс аэро 27  
 Альфа-банк 27  
 Ассоциация европейского бизнеса 20  
 Ассоциация морских торговых портов 36  
 Атомфлот 5  
 А-транс 41  
 АФК «Система» 48  
 Аэропорт «Казань» 30  
 Аэропорт «Якутск» 31  
 Аэропорт Москва 12  
 Аэрофлот 8, 9, 19, 23, 24, 25, 30  
 Аэроэкспресс 44, 45  
 Аэроэкспресс Пулково 44

**Б**

Базовый элемент 34, 36  
Балаковорезинотехника 20  
Балтзавод 6  
Банк Москвы 17

**В**

Внуково 13, 45  
Волгоспецмонтаж 30  
Восточная стивидорная компания 34  
Восточный порт 34  
ВТБ 33, 48  
ВТБ капитал 44  
Вымпел 38  
ВЭБ 34, 35, 47

**Г**

Газпром 6, 14  
Газпромавиа 8  
Глобус 26  
Гражданские самолеты Сухого 8  
Группа «Сумма» 33, 34

**Д**

Дальневосточное морское пароходство 33  
Дельта-Транс-Инвест 45  
Домодедово 13, 25, 26, 29, 45  
Донавиа 30  
ДС Девелопмент 51

**Е**

ЕБРР 41  
Евросиб 41  
Еврохим 36

**З**

Звезда 37

**И**

ИВК 20  
Ильюшин Финанс Ко 8, 25  
Инжиниринг 28  
Ираэро 27  
Итэлма 20

**К**

Каспийская энергия 37  
КНААЗ 31  
Кузбассразрезуголь 34, 36

**Л**

Лотос 37, 38

**М**

Металлоинвест 36  
Мечел 33  
Мечел-транс 37  
Модуль 41  
Морской порт в бухте Троицы 34  
Московия 8  
Московская кольцевая железная дорога 50

**Н**

НМТП 36, 37, 43  
НОВАТЭК 6  
Нордавиа 30  
НПФ «Благосостояние» 41

**О**

ОАК 8, 10  
Оборонпром 5  
Объединенная зерновая компания 34  
Олимпстрой 35  
Оренбургские авиалинии 30  
ОСК 37  
ОТЭКО-портсервис 35

**П**

Первая грузовая компания 48  
Петротранс-Приморск 43  
Порт Сочи Имеретинский 35  
Почта России 11, 12, 13  
Приморский торговый порт 43  
Пулково 44, 45

**Р**

РАПУ 40, 41  
Регион 9  
РЖД 4, 5, 6, 7, 14, 16, 17, 21, 40, 41, 42, 43,  
44, 45, 46, 47, 48, 50  
РМП Тамань 36  
Росатом 6  
Росморпорт 35  
Роснано 5  
Российские сети 24  
Русская сталь 40  
Русская тройка 41

**С**

Саратовские авиалинии 29  
Сбербанк 25, 33, 48  
Северный ветер 30  
Северсталь 29  
Сибирь 9, 24, 26, 27  
Сибирь техник 28  
Совкомфлот 6  
СУЭК 36

**Т**

Таманьнефтегаз 36  
Ташир 51  
Тверской вагоностроительный завод 16  
Трансаэро 9, 24, 25, 26, 29, 30  
Трансгарант 41  
Трансгрупп 34  
Трансконтейнер 41  
Транснефть 14, 34  
Тулпар техник 28

**У**

УГМК 34

Ульяновск-Восточный 31

Уралкалий 36

Уральские авиалинии 21, 29

Уфимские авиалинии 14

**Ф**Финансовый и организационный  
консалтинг 33**Х**

Храброво 31

**Ц**

ЦТСС 39

**Ч**

Чешские авиалинии 23

**Ш**

Шереметьево 12, 13, 25, 29, 30, 45

**Я**

Якутия 8