

ВЛАСТЬ И ПОЛИТИКА

ФОТО ©2012 HINTAN ASSOCIATES



Эскиз входной группы в международный аэропорт «Пермь», предложенный архитектурным бюро Hintan Associates

При этом Ёлохов отмечает, что поездка в Екатеринбург, организованная неделю назад администрацией губернатора с целью показать аэропорт Кольцово, который был построен «Реновой», как и микрорайон Академический, никак не повлияла на мнение «несогласных» депутатов относительно приватизации пермского аэропорта.

«Во время этой нашей поездки не было сказано ничего о приватизации пермского аэропорта, нам просто рассказывали, как хорошо работает инвестор аэропорта Кольцово. Мы же не против строительства нового аэропорта у нас. Мы против того, каким образом это было сделано. Все эти сомнения остались», — заявил Ёлохов.

Лилия Ширяева, заместитель председателя Законодательного собрания Пермского края:

— В рамках рабочей поездки в Екатеринбург мы увидели, как динамично развивается аэропорт «Кольцово», порадовались за свердловчан, но эта поездка не дала ответов на проблемные вопросы. Мне импонирует найденное решение по ситуации с застройкой 179-го квартала. Правительство края не побоялось признать ошибки и заявило о готовности организовать новый конкурс. Считаю, что и в ситуации с аэропортом можно найти достойный выход для обеих сторон — и власти, и инвестора.

Однако и те депутаты, которые в сентябре поддерживали краевым правительством схему приватизации, не изменили своей позиции.

Геннадий Кузьмицкий, депутат Законодательного собрания Пермского края:

— Не понимаю, в каком виде вообще эта инициатива будет вынесена на заседание. Есть письмо с предложением, под которым подписались несколько депутатов. Предлагают изменить схему приватизации аэропорта. При этом, замечу, само включение ОАО «Международный аэропорт «Пермь» в план приватизации не оспаривается. Рассматриваются разные варианты. И тот вариант, который предложило правительство Пермского края, и тот, который сейчас предлагают некоторые депутаты, — оба законны. Но если первый — ясный и понятный, то второй — путанный и непонятно зачем нужный. Это желание отдельных депутатов, что-

бы приняли именно их предложение, а не предложение правительства. Обыкновенная возня. Ничего дополнительного и интересного версия с доверительным управлением не несёт. Инвестора, который получит акции в доверительное управление, никто не обязывает строить аэропорт. А при схеме, предложенной правительством, действует правило: сначала построй, а потом только получи блокирующий пакет акций. Не знаю, кому это может не понравиться.

Сейчас необходимо уже принять решение, а дальше, когда проект будет реализовываться, — говорить, обсуждать, высказывать мнения.

Виктор Плюснин, председатель комитета Законодательного собрания Пермского края по инфраструктуре:

— Не думаю, что вариант с доверительным управлением так хорош. Представьте, сколько инвестор вложит средств в аэропорт (в Екатеринбурге в аэропорт, например, вложено 11 млрд руб.), а мы ему взамен на его вложения «доверим управлять».

Та схема, которую предложило правительство, — самая адекватная, на мой взгляд. Это не продажа аэропорта, которую тоже одно время обсуждали, когда с нашей стороны контроль теряется полностью. Реализуя предложенную правительством схему, мы долгое время сможем влиять на ход процесса строительства, кроме того, мы сами принимаем решение — продавать нам часть своих акций или нет.

У нас сейчас стоит конкретная цель — построить аэропорт. И компания, выигравшая тендер, недавно представила нам проект аэропорта в соседнем Екатеринбурге. Надо сказать, предприятие там успешно развивается. Нельзя затягивать с решением о строительстве, ведь наши соседи тоже не стоят на месте. Не доведём вопрос с аэропортом до конца — наши пассажир полетит через аэропорты соседних регионов.

Губернатор Виктор Басаргин во время визита в Екатеринбург также дал понять, что намерен отстаивать ранее предложенный правительством план приватизации, поскольку изменение схемы займёт ещё несколько месяцев, а аэропорт нужно построить как можно быстрее.

Виктор Басаргин, губернатор Пермского края:

— У нас нет других шансов: если мы не реализуем проект в два-три года, то наши соседи-конкуренты сделают это быстрее и

перехватят потоки: Коми, Киров, Удмуртия. С точки зрения наших представителей органов власти, цель поездки в Екатеринбург была не убедить, а показать, чтобы у каждого появилась возможность поразмыслить, какие шаги надо предпринимать в ближайшее время. Я думаю, этой цели мы достигли. Каждый примет решение, патриот он своего края, либо так и сочтёт возможным ждать каких-то гарантий от инвестора. Я не представляю, если инвестор вкладывает 8 млрд руб., как можно говорить, что он пришёл, чтобы их потерять, закопать, лишь бы быть «подлётной» территорией для Екатеринбурга. Думаю, убеждать в обратном никого не надо.

Тем не менее «несогласные» продолжают настаивать на том, что сегодняшняя ситуация с приватизацией аэропорта вызывает много вопросов.

Лилия Ширяева:

— Почему Пермский край должен бесплатно передать прибыльное предприятие инвестору? Почему депутаты Законодательного собрания должны подписываться под «схемой», предложенной самим инвестором и, безусловно, выгодной для него, но не для края? Почему в течение длительного времени все действия осуществлялись кулуарно, вразрез с законодательством, а сейчас депутаты должны разделить ответственность за данные действия. И вообще, почему можно не соблюдать требования об открытых конкурсах, когда речь заходит о конкретном инвесторе?

Я буду поддерживать инициативу Юрия Ёлохова. Считаю, что предложенный вариант более эффективно защищает интересы Пермского края. В этом варианте инвестор или строит новый аэропорт или лишается прибыльного предприятия. В варианте, предложенном правительством, инвестор никакими обязательствами не ограничен.

Первый вице-спикер краевого парламента Игорь Папков и депутат Владимир Чулошников также готовы поддержать предложение Ёлохова.

Игорь Папков, первый заместитель председателя Законодательного собрания Пермского края:

— Появление данной инициативы связано с необходимостью снизить риски, которые может испытать бюджет Пермского края при приватизации определёнными

способами. Так, среди четырёх способов приватизации с акционированием выбран вариант приватизации путём внесения 100% акций ОАО «Международный аэропорт «Пермь» в уставный капитал ОАО «Корпорация развития Пермского края». В предложенном варианте в бюджет края от приватизации не поступит никаких доходов. Законодательное собрание не будет принимать участия в определении судьбы доходов приватизации. Под вопросом — получение доходов от аэропорта вообще.

А тот способ, который предложен Ёлоховым, — доверительное управление — более прозрачен и понятен. Там возникают конкретные обязательства по срокам, и необходимо в договоре доверительного управления все пункты чётко прописать, чтобы инвестор понимал свои права и обязанности.

В целом новый проект я поддерживаю. Главное, что доходы от приватизации краевого имущества попадут в краевой бюджет. А он у нас и так далеко не профицитный.

Владимир Чулошников, депутат Законодательного собрания Пермского края:

— Систему приватизации государственной собственности я застал ещё в 1990-е годы, поэтому знаю, что это такое. В нынешней ситуации построить аэропорт без приватизации мы не в состоянии. Есть несколько разных форм приватизации. Та, которую предлагает нам сейчас правительство, не очень понятна и лично мне не импонирует. По сути, эта схема предполагает бесплатно отдать объект, который принадлежит не только правительству, но и всем жителям Пермского края.

Причём это не просто объект, а уже действующий бизнес. Который, по скромным подсчётам, уже сейчас приносит более 100 млн руб. прибыли. Отдавать такой объект в надежде на то, что нам его сделают, на мой взгляд, нецелесообразно. Тем более что сейчас у нас дефицит бюджета.

Доверительное управление — это один из реальных выходов из сложившейся ситуации. В этом случае мы не потеряем контроль над объектом.

Депутаты сходятся во мнении, что в условиях дефицитного бюджета деньги от приватизации аэропорта не помешают Пермскому краю, тем более что их есть куда потратить. ■