



Транспорт Сибири

Континент Сибирь

Ваше информационное пространство

тематический выпуск стр. 9–10 № 44 ноябрь 2010 года

Сибирь расправляет крылья

ВЕРА ИЛЬИНА

Развитие Сибири и Дальнего Востока столько раз упоминалось среди первоочередных государственных задач, что не перейти от слов к делу уже просто неприлично. Но развивать территорию с неразвитой инфраструктурой — дело не благодарное. На сибирских просторах, пока еще богатых природными ресурсами, почти нет приличных дорог, поэтому сюда не рвутся инвесторы — об этом федеральному руководству тоже докладывали неоднократно. Тем не менее активного стремления федеральных властей облагородить халяную транспортную инфраструктуру Сибири так и не наблюдается. Региональным администрациям со скромными посткризисными бюджетами не осталось вариантов, кроме ГЧП — государственно-частного партнерства. Это словосочетание активно употребляется в большинстве отчетов о реализуемых проектах.

В небо!

Самые амбициозные проекты сегодня связаны с малой авиацией. Межрегиональная ассоциация «Сибирское соглашение» с участием администрации 16 субъектов РФ работает над межрегиональной целевой программой «Развитие региональной и малой авиации на территории Сибири на период 2009–2015 гг.». Разработчики сразу заявили, что программа будет ориентирована на использование государственно-частного партнерства. Заинтересованные регионы готовы внести вклад не только в решение организационных проблем, но и в финансирование проекта. В региональных администрациях, судя по всему, решили усиленными темпами навести все, что в последние годы развалилось на шатко ни валко. Особенно заметны эти преобразования в Иркутской, Омской областях и Красноярском крае. При благополучном исходе реализации всего намеченного должна значительно преобразиться социально-экономический облик этих регионов. «В свое время, несмотря на выгодное географическое положение Омска, остановка в развитии воздушных перевозок создала условия для переключения пассажирских и грузовых потоков на соседние регионы», — заявил недавно губернатор Омской области Леонид Полежаев. — Аэропорт для Омска — и социальный, и экономический проект, поэтому мы будем настойчиво искать возможности для его реализации».

На днях завершились работы по ремонту и модернизации аэровокзала в рамках масштабной реконструкции аэропорта Омск-Центральный, на которую бюджет Омской области затратит предположительно 17 млн руб. Пока бизнес-план нового международного аэропорта Омск-Федоровка находится только в стадии обсуждения, Омск-Центральный остается единственной воздушной гаванью региона. Бизнес-план проекта Омск-Федоровка стоимостью 150 млн евро представили Консорциум германских компаний Hochtief Aktiengesellschaft, Cushman & Wakefield и ООО «Руд-аудит-Омское бюро». Проект предполагает реализацию на основе государственно-частного партнерства. Оживление коснулось и омских авиастроителей. Холдинг «Салют» намерен в ближайшей перспективе передать на омское моторостроительное объединение им. П. И. Баранова ряд наиболее перспективных авиационных тем — серийное производ-



Решать проблемы региональной авиации краевое правительство намерено при участии федеральных властей и частных инвесторов

ство двигателя Д-436, в том числе для самолета-амфибии Бе-200, а также выпуск деталей и узлов с последующей сборкой и испытаниями авиационного двигателя АИ-222 для учебно-боевого самолета нового поколения Як-130.

Иркутские авиастроители — НИУ ИРПУ и ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут» — в свою очередь получают субсидии от государства в размере 228,5 млн руб. на реализацию проекта «Разработка и внедрение комплекса высокоэффективных технологий проектирования, конструкторско-технологической подготовки и изготовления самолета ИС-21». «Общий объем финансирования проекта составит 498,9 млн руб., из которых 270,4 млн — собственные средства», — отмечается в сообщении пресс-службы НИУ ИРПУ.

Иркутская область также имеет больше виды на развитие авиации. Администрация региона приступила к обсуждению с властями Бурятии возможности создания совместной авиакомпании. Кроме того, холдинг «Истланд» объявил о слиянии двух крупных (в масштабах Восточной Сибири) авиакомпаний — самолетной «Ангара» и вертолетной «Иркутск-авиа». В итоге «Ангара» станет одной из крупнейших авиакомпаний в классе перевозчиков регионального уровня в Сибирском федеральном округе по количеству воздушных судов. «Принимая решение об объединении компаний, акционеры преследовали две цели. Во-первых, крупному перевозчику легче завоевывать позиции на соседних рынках. В Иркутской области нам расширяться уже некогда — на всех направлениях, где есть возможность принимать суда классов Ан-24 и Ан-26, мы уже присутствуем, в регионе занимаем зна-

чительную долю рынка местных перевозок. Вторая цель — развивать комплексную услугу «самолет плюс вертолет», оказывать ее в условиях единого юридического лица намного удобнее», — рассказал генеральный директор авиакомпании «Ангара» Анатолий Юртаев.

В Красноярском крае, где авиация в последние годы лихорадит значительно сильнее, чем в других регионах, планы ее развития еще общирнее. Банкротство в 2009 году крупнейшей авиаперевозчика — «КрасСйр», а в 2010 — ОАО «Аэропорт Красноярск» предполагало создание нового регионального авиапредприятия с участием государства. Ожидается, что в состав нового авиационного акционерного общества войдут «Красавиа», ООО «АэроБю» и ООО «Катэвиз». О размерах долей каждой из сторон пока ничего не известно.

Более того, к 2016 году парк малых воздушных судов Красноярского края — тех, что задействованы на внутренних маршрутах, — планируется полностью обновить. Об этом не так давно сообщил журналистам и. о. министра промышленности, энергетики, транспорта и связи Денис Пашков. По его словам, в качестве основных воздушных судов на внутренних рейсах планируется задействовать чешский самолет L-410 с кресельной емкостью до 30 мест, а также АН-140 с кресельной емкостью до 50 мест.

Кроме того, Пашков уточнил, что концепция развития в крае малой авиации предполагает развитие единой региональной авиакомпании «Красавиа» на базе нескольких уже существующих с унифицированным парком воздушных судов, а также создание федерального казенного предприятия, в которое войдут 15 региональных аэропортов для бо-

лее эффективного управления их инфраструктурой.

Решать проблемы региональной авиации краевое правительство намерено при участии федеральных властей и частных инвесторов. Именно эти два источника финансирования должны стать основными в проекте развития Красноярской авиации, презентованном руководством края в начале этого года. В конце 2010 года возобновится строительство семизэтажного здания на территории томского аэропорта. Потребность аэропорта в дополнительных площадях, необходимость повышения уровня сервиса и расширения перечня услуг обусловлены перспективами открытия международного сектора в связи с распоряжением правительства РФ от 14.04.2010 г. об отмене запрета на полеты между аэропортами Томск для международных полетов и установление постановления правительства Российской Федерации в 2010 году из федерального бюджета выделено 2,5 млрд руб.

среднемагистральных самолетов производства Airbus и Boeing. «Для нас важно соединять не только Европу и Азию, но и связать воедино города внутри региона. Для увеличения мобильности людей Новосибирск должен развиваться как внутрирегиональный хаб, охватывающий ближайшие города», — уверен Бородин. Кроме того, аэропорт Толмачево намерен организовать на своей территории техническую базу по обслуживанию самолетов Ан-148 и обучению персонала работе с данным типом воздушного судна (подробнее см. на стр. 10).

Тем временем в Туве обучение персонала — вынужденная необходимость. Там безработные летчики будут переучены на авиатехников. Расходы на переподготовку летно-технического состава для «швейцарских авиатек» — самолетов Pilatus PC-12 оплатят из бюджета Республики Тыва — за счет средств программы переобучения безработных. Курсыровать авиатекс будет по России. Уже в ноябре 14 летчиков и инженеров, оставшихся после реорганизации тувинского авиапредприятия без работы, приступят к первому этапу переподготовки — изучению английского языка. Вторым этапом переподготовки станет обучение пилотированию и обслуживанию самолетов Pilatus PC-12, на которых уже с сентября осуществляются пассажирские перевозки в Туву. Сейчас ведутся переговоры о выкупе еще трех машин этой марки. В Туве они будут использоваться на внутренних маршрутах, а также для патрулирования лесных массивов, в санавиации.

Чита и Улан-Удэ включены в список субсидируемых авиамаршрутов в 2011 году. Министр транспорта России Игорь Левин, в очередной раз говоря о том, как важно развитие Дальнего Востока для транспортной конкуренции страны, отметил, что при общем падении объема авиаперевозок в прошлом году перевозки на Дальнем Востоке возросли. За счет субсидирования перевезено 160 тысяч пассажиров, на это выделено 1,2 млрд руб. Субсидирование увеличено с 18 до 26 маршрутов и на полтора месяца возрос курс. Правительством РФ было также принято решение о включении в программу субсидирования четырех маршрутов внутри Дальневосточного федерального округа, связывающих Владивосток с Петропавловском-Камчатским, Магаданом, Якутском и Анадьем. Кроме того, в перечень были включены города Кызыл (Республика Тыва) и Норильск (Красноярский край), где авиация является единственным круглогодичным видом транспорта. На реализацию указанного постановления правительства Российской Федерации в 2010 году из федерального бюджета выделено 2,5 млрд руб.

На земле и на воде

Транссиб остается сегодня глобальным сухопутным транспортным проектом на территории Сибири. Как отметил недавно в СМИ замминистра регионального развития Юрий Исенин, «программа развития европейских регионов, регионов Сибири, Севера, Дальнего Востока и Забайкалья, как и в целом экономическая политика России в этих регионах», — это элемент глобальной государственной стратегии России.

А Транссибирская магистраль — ее главный стержень развития. Особую роль, по его словам, играет реализация разработанной Министерством регионального развития «Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока, Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области до 2025 года», а также выполнение в полном объеме мероприятий федеральных целевых программ (ФЦП) «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и других стратегий развития, реализуемых как на территориях федеральных округов, так и в самих регионах.

В первую очередь требуется модернизировать российские железные дороги, ведущие от Транссиба к российско-китайской границе, построить мосты через реки Амур и Уссури. Кроме того, остро назрела необходимость форсированной реконструкции и увеличения пропускной способности пограничных переходов на российско-китайской границе. При этом общая модернизация приграничной транспортной инфраструктуры должна включать не только развитие автомобильных и железнодорожных коридоров, но и повышение роли портов и создания региональной сети воздушных перевозок между крупными региональными центрами.

Траектория Транссиба охватывает в основном территории с низкой транспортной доступностью, что сильно тормозит их освоение. Губернатор Примурья Олег Козымако убежден: без федеральной поддержки проблема приведения автодорог в надлежащее состояние не решится. Он подчеркнул: чтобы скоординировать усилия и ресурсы потенциальных инвесторов и партнеров, сейчас прорабатывается вопрос создания единого инвестиционного проекта «Комплексное развитие зоны БАМ Амурской области» на основе государственно-частного партнерства. В Новосибирске готовятся реализовать в 2013 году крупный автомобильный проект: строительство трассы Барышево-Орловка-Кольцово с тоннелем. Дорога протяженностью 4 км уже включена в ведомственную целевую программу. В ближайшей перспективе — развитие транспортной инфраструктуры — автомобильных дорог, развязок, сопряжения с железнодорожной веткой.

Водные артерии Сибири по-прежнему не ожидают кардинальных реформ, хотя протяженность внутренних водных путей страны одна из самых больших в мире и здесь же самый низкий индекс тарифов. А для отдаленных территорий при отсутствии качественных автодорог и веток железнодорожных магистралей водный транспорт в ряде случаев вообще становится безальтернативным. Обустройство рек, законодательно пригодных для судоходства, финансируется из государственного бюджета. Год назад правительство России утвердило Концепцию реформирования системы управления внутренним водным транспортом. Однако, согласно данным Минтранса, в прошлом году это финансирование сократилось на 14,4%, и в текущем году тенденция снижения сохранится.

КОРОТКО

Тайгинская реконструкция

На Кузбасском отделении Западно-Сибирской железной дороги завершён первый этап реконструкции развязки парка «А» станции Тайга.

Более 100 млн рублей составила стоимость первого этапа реконструкции развязки парка «А» станции Тайга, который соединил напрямую Тамский участок с Транссибирской магистралью. В ходе строительства были удлинены два пути до вместимости 80-вагонных составов, уложены семь стрелочных переводов, построен и электрифицирован соединительный путь с Транссибирской магистралью длиной 1,5 км и построен железнодорожный переезд. На построенном участке пути пропускаются грузовые поезда с Транссиба в Томский узел и обратно, минуя станцию Тайга, что позволяет сократить срок доставки грузов и увеличить пропускную способность данной станции. Возможность пропуска вагонопотока Томского узла без смены направления движения обеспечит бесперебойную работу локомотивных бригад.

Реконструкция Тайгинского узла осуществляется в рамках продолжения комплексной работы, которая выполняется на Западно-Сибирской железной дороге для повышения уровня технического состояния инфраструктуры.

По информации пресс-службы компании

Снижаем затраты

Экономический эффект от внедрения рационализаторских предложений на ВСЖД за 9 месяцев 2010 года составил 33,7 млн рублей. С начала года на дороге внедрено 2103 рационализаторских предложения, 1525 авторов почти всех служб и подразделений дороги внесли свой вклад в выполнение рационализаторской программы магистрали.

Основные направления, в которых применяются новые разработки, — усовершенствование системы безопасности движения поездов, экологичность производства, улучшение охраны и условий труда.

Компания «Российские железные дороги» и Восточно-Сибирская дорога в частности постоянно проводят мероприятия, направленные на популяризацию рационализаторства. Так, в июле текущего года были подведены итоги ежегодногомотра конкурса «Идея ОАО «РЖД»-2010». Конкурсанты вносили разнообразные предложения по совершенствованию технологий ремонта и технического обслуживания локомотивов, грузовых вагонов, по повышению производительности труда и снижению уровня ручного труда в путевом хозяйстве, по повышению надежности устройств электроснабжения и т. д. Среди победителей «Идея-2010», получивших дипломы и денежные премии, есть и представители Восточно-Сибирской железной дороги. Двое из них — молодые рационализаторы.

В конце года на ВСЖД будет проведен конкурс «Лучшая разработка и внедрение в производство передовой техники и технологий ВСЖД — филиала ОАО «РЖД»-2010». Победители также получат денежные премии в размере от 10 тысяч до 50 тысяч рублей. Запланированы и три поощрительные премии по 5 тысяч рублей каждая.

Служба по связям с общественностью

Точка зрения

Востребованы ли сегодня региональные авиаперевозки? Каковы дальнейшие шаги по развитию местного авиасообщения?

Кирилл Скуратов, коммерческий директор ОАО «АК «Уральские авиалинии»:

— В части расширения региональных авиаперевозок по Новосибирской области планы у «Уральских авиалиний» нет. Расстояние до 200 км спокойно покрываются железнодорожными сообщениями и автоперевозками. А для того, чтобы выполнять полеты на расстоянии от 200 до 1000 км, авиакомпания должна иметь в своем парке воздушные суда вместимостью до 50 кресел. Они очень дороги в обслуживании, поэтому стоимость билетов априори не сможет конкурировать со стоимостью перемещения наземными видами транс-



порта. Если учесть, что доходы населения не столь велики, как

хотелось бы всем нам, а цена авиабилета, как ни крути, является определяющим фактором, то можно предположить, что малая авиация доступна пока только единичным пассажирам и способна существовать исключительно при дотациях из областного или федерального бюджета либо при условии оплаты части стоимости перевозки пассажирами по примеру государственной программы субсидирования пассажирских перевозок на дальневосточном направлении. Без государственной поддержки могут сохраняться только направления, в которых воздушное сообщение не имеет альтернативы, — например, в таких населенных пунктах, как Норильск.

Что касается УА, то, имея парк среднемагистральных воздушных судов, мы стабильно выполняем из Новосибирска рейсы длительностью 2–5 часов, такие как Новосибирск–Норильск, Новосибирск–Екатеринбург, Новосибирск–Москва, Новосибирск–Якутск, Новосибирск–Хабаровск, Новосибирск–Владивосток. И в этой нише мы конкурируем в основном с крупнейшими федеральными авиакомпаниями. В наших планах — дальнейшее расширение маршрутной сети из Новосибирска, развитие уже существующих рейсов. Ресурсы авиакомпании хвалят и на открытие новых направлений, если это понадобится для развития Новосибирской области.

Точка зрения

Как будет развиваться рынок лизинговых предложений для транспортной инфраструктуры?

Владимир Добровольский, директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании:

— В настоящий момент можно констатировать уверенное восстановление рынка лизинга. По итогам шести месяцев 2010 года в России уже заключено договоров лизинга на сумму свыше \$10 млрд, что превышает показатели всего 2009 года. А второе полугодие традиционно для лизинга более результативное для лизинговых компаний, чем первое.

Создание государственной лизинговой компании для транспортной отрасли на базе Государственной транспортной лизинговой компании с ее специальными программами стало ключевой мерой государственной поддержки не только лизинговых операций в условиях кризиса, но и транспортной отрасли и отечественной автомобильной промышленности. И в 2009 году, и сейчас



лизинг крайне актуален для предприятий, однако ставки по договорам у некоторых лизингодателей сильно выросли. Для многих предприятий лизинг стал фактически недоступным. Одним из выходов можно назвать специальные программы для транспортной отрасли, которые не только делают получение лизинга более возможным, но и стимулируют сбыт отечественной техники. В сегментах дорожного хозяйства, ЖКХ и пассажирского транс-

порта очень мало активных игроков, потому что не для каждой лизинговой компании это является интересным рынком. Сейчас можно констатировать возврат к докризисным пропорциям. В связи с этим и структура рынка лизинга, по всей видимости, будет похожа на докризисную структуру. Существенное отличие от докризисной практики состоит в том, что лизингополучатели стали более тщательно выбирать партнера, более реалистично планировать погашение лизинговых платежей. Многие лизингополучатели осознали, что ставки могут сильно отличаться у разных лизингодателей, и имеет смысл искать наиболее выгодные условия. По этой же причине снизился интерес к продуктам «без оценки финансового состояния заемщика», которые позволяли клиенту получить лизинг быстрее, но дороже.

Необходимо отметить существенную законодательную поддержку спроса на лизинг, даже в условиях кризиса, было бы несколько преждевременно.

Портально растут в основном благодаря спросу. Это касается автотранспорта, лизинга подвижного состава, лизинга авиации. Данные сегменты и в мировой практике наиболее органичны для лизинга. Тем не менее для нас основным пока остается лизинг дорожной и коммунальной техники, автомобильного транспорта. Это возможно объяснить как спросом, который сейчас есть на рынке, так и действием специальных лизинговых программ ГТЛК.

При сопоставлении российского рынка лизинга с зарубежными видно, что спрос на лизинг в России удовлетворен не более чем на 25%. Об этом свидетельствует относительно невысокая доля лизинга в ВВП России, в общей сумме инвестиций в основные средства, показатели среднего износа основных средств по стране. Поэтому говорить об исчерпании спроса на лизинг, даже в условиях кризиса, было бы несколько преждевременно.