

Сквозь барьеры

(Окончание. Начало на стр. 1) Игорь Левитин среди проблем в гражданской авиации выделил организацию пропускной способности воздушного пространства на линии Запад-Восток. «Авиакомпаниям выполняются полеты на неоптимальных эшелонах, что ведет к увеличенному расходу топлива», — сказал он. — Предложения Минтранса России заключаются в сокращении интервалов вертикального эшелонирования воздушного пространства в два раза, внедрении технологии и принципов зональной навигации. По данному вопросу есть решение Правительственной комиссии по транспорту и связи. В настоящее время оно находится в процессе исполнения. Необходимо снижение монополии высоких тарифов за авиационное обслуживание и цен на авиатопливо, демонтаж монополии рынка топливного обеспечения аэропортов».

Виктор Толконский в свою очередь поддержал вектор развития внутренних авиалиний. «Сейчас мы активно работаем над проектом создания авиакомпании, специализирующейся на внутрисибирских межрегиональных транспортных перевозках», — подчеркнул он. — В настоящее время мы занимаемся поиском стратегического инвестора для такой программы. Вопрос непростой. Это бизнес, который должен быть окупаемым. Следовательно, необходимы эффективные схемы приобретения строящихся в России новых среднемагистральных самолетов. С другой стороны, недостаточная пропускная способность в регионах должны быть компенсированы определенными бюджетными субсидиями. Для этого необходимо создать эффективные механизмы государственного регулирования со стороны как субъектов СФО, так и федерального центра. Я уверен: без такой структуры, транспортной логистики и отношения к делу нам будет трудно решать те стратегические задачи развития регионов СФО, которые мы заложили в Стратегию развития Сибири. В самое ближайшее время мы представим эту программу на рассмотрение Министерства транспорта РФ».



Активно идет работа над проектом создания авиакомпании, специализирующейся на внутрисибирских межрегиональных транспортных перевозках

Пресс-служба Западно-Сибирской железной дороги перечислила конкретные мероприятия, необходимые для увеличения пропускной способности и дальнейшего развития железнодорожных перевозок: «Необходимы строительство вторых путей, мостов, тоннелей на участке Бардино-Томусинская, автоматизация горок на станциях Алтайская и Новокузнецк-Восточный, строительство разъезда Салзирский. Дополнительное развитие железнодорожных узлов: Артыштинского, Омского, Алтайского, Карасукского, Иртышского, Новокузнецкого. Строительство соединительного пути Среднесибирская-Воронежская-Молодежная для обеспечения пропуска 100 пар грузовых поездов в сутки по Среднесибирскому

ходу. Восстановление двухпутных вставок на участке Бердск-Среднесибирская. Развитие Толкинского, Кемеровского и Анжерского узлов, а также участков Ленинск-Кузнецкий-Топки-Юрга и Кемерово-Анжерская в связи со сменой направления поездопотоков. Электрическая централизация стрелок и светофоров на шести станциях: Таштагол, Томск-Грузовой, Шипуново, Озимая, Язевка-Сибирская, Поспелиха. Строительство третьих путей: Коченово-Омск, Москва-Сырыктаское. Механизация третьей тормозной позиции сортировочной горки на станции Комбинатская». И это только те мероприятия, которые касаются зоны ответственности Западно-Сибирской железной дороги».

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов взглянул на проблему инфраструктурных барьеров более широко. В своем докладе на VIII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» он озвучил шесть основных мер, необходимых для создания инфраструктурного базиса на завершающем этапе реформирования. Среди них: активизация работы по приведению тарифов к экономически обоснованному уровню; разработка модели сетевого контракта; принятие Целевой модели рынка транспортных услуг; внесение изменений в федеральное законодательство в соответствии с положениями Целевой модели; обеспечение безубыточности пригородных перевозок; повышение эффективности и качества транспортных услуг на основе технического обновления, инновационного развития отрасли.

Проблемы в транспортном комплексе есть, но — самое главное — они известны и приняты как властью, так и бизнесом. Приняты программы по устранению этих проблем. Конечно, они существенно скорректированы в условиях кризиса, но модернизация отрасли продолжается. А ряд успешных примеров государственно-частного партнерства при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры говорит о взаимопонимании власти и бизнеса. Такой альянс вселяет уверенность в эффективности проводимых мероприятий.

Транспортный симбиоз

Прогрессивное развитие экономики во многом определяется уровнем развития транспортной инфраструктуры. Доступность территории для деловой активности повышает инвестиционную привлекательность регионов. При этом не только ремонт и строительство инфраструктурных объектов способствуют развитию транспортной сферы. Министр транспорта РФ ИГОРЬ ЛЕВИТИН рассказал корреспонденту «КС» о том, что повышать эффективность работы транспортной отрасли можно организационными мерами, не требующими такого значительного финансирования, как для создания объектов инфраструктуры.

— Какие организационные меры способствуют развитию транспортной отрасли?

— Транспортная услуга должна быть не только предоставлена в кратчайшие сроки, качественно, безопасно и по разумной цене. В современных условиях необходимо активно внедрять современные технологии во все этапы транспортного процесса. Важнейшей задачей, способствующей устранению инфраструктурных барьеров в экономике, является развитие перспективных транспортно-логистических технологий, способствующих повышению слаженности работы транспортного комплекса, сокращению технологических операций и увеличению скорости доставки грузов. Одной из таких технологий является выполнение перевозок различными видами транспорта по единому транспортному документу. Доля таких перевозок в Российской Федерации в настоящее время крайне низка, в то время как за рубежом такие перевозки уже имеют сложившийся рынок и интенсивно развиваются. Особенности географического положения России, масштаб ее территории диктуют необходимость комбинированного использования преимуществ каждого из видов транспорта для выполнения основной задачи — эффективного транспортного обеспечения потребностей маршрутов прямого смешанного сообщения в значительной мере будет способствовать обеспечению доступности и повышению качества транспортных услуг. Это приведет к росту подвижности населения, снижению удельных транспортных издержек в цене конечной продукции, увеличению скорости доставки товаров.



— Как на практике можно реализовать такие намерения?

— В целях формирования правовой базы для развития прямых смешанных перевозок Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет работу по подготовке проекта федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Законопроектом регламентируются отношения между предприятиями различных видов транспорта по организации перевозок грузов и пассажиров по единому договору перевозки, а также регламентируются основные условия перевозки в прямом смешанном сообщении с оформлением единого транспортного документа, определяются единые принципы ответственности по данному договору.

— Есть уже опыт внедрения таких технологий?

— В настоящее время подобная система электронной транспортной накладной внедрена при железнодорожных перевозках грузов и охватывает 100% внутренних перевозок. Существующая нормативная правовая база позволяет организовывать смешанные перевозки силами экспедиторских организаций, когда компания-экспедиторы выстраивают логистику движения грузов, вступающую в взаимоотношения с перевозчиками различных видов транспорта в интересах владельца груза. Тем не менее одним из серьезных препятствий для интенсификации транспортно-логистических технологий смешанных перевозок является отсутствие развитой инфраструктуры логистических центров, «стыкущих» различные виды транспорта. Создание интегрированной транспортной системы, использующей преимущества каждого вида транспорта и повышающей пропускную способность системы в целом, а также строительство терминально-логистических комплексов позволяет сформировать эффективную логистическую сеть, элементы которой будут интегрированы в российскую и международную транспортные системы.

Информация рекламная, возможны изменения. Серт. №18 КСГА РФ

БИЗНЕС-КЛАСС «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» - ВЫСОКИЕ СТАНДАРТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ. АКЦИЯ: «БИЗНЕС-КОМПАЬОН»

*При покупке авиабилета в Бизнес-класс на направление **НОВОСИБИРСК-МОСКВА-НОВОСИБИРСК** на авиабилеты в Бизнес-класс для компаньона предоставляется **СКИДКА 50%**

www.uralairlines.com | тел. 8-800-2000-262
(звонок по РФ бесплатный)

Фирменные офисы в Новосибирске:
-ул. Романова, 30, тел. 209-05-70

-ул. Мусы Джалиля, 11, тел. 217-44-34

NEW! пл. К. Маркса, 3, ТЦ «Версаль», тел. 240-91-99

Государство и инвестиционные проекты в сфере транспорта

ВЛАДИМИР ДОБРОВОЛЬСКИЙ, директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании

Реализация масштабных инвестиционных проектов практически невозможна без участия государства. Дело в том, что коммерческие финансовые организации ориентированы строго на высокую норму рентабельности проектов и короткие сроки окупаемости. Кроме того, финансовые ресурсы коммерческих организаций ограничены и стоят достаточно дорого.

Возникает необходимость создания инвестиционных институтов развития, нацеленных на решение задач по приоритетным направлениям модернизации экономики. Таким институтом для транспортной отрасли стала Государственная транспортная лизинговая компания.

Реализация мер государственной поддержки особенно актуальна в условиях кризиса, с которыми наша страна столкнулась в последние три года и которые еще до конца не преодолены. Прошлый год стал особенно трудным для нашей страны, упали доходы и у многих предприятий, и у граждан, и у бюджетов всех уровней. В настоящее время экономика уже выходит из кризиса, но многие проблемы сохраняются.

Эти проблемы в полной мере отразились и на дорожной, и на транспортной отраслях. Сократилось финансирование строительства дорог, сократилось финансирование целевых программ обновления техники и транспорта. Вместе с тем в условиях экономического кризиса снизилась рентабельность предприятий — как дорожно-строительных, так и транспортных.

Однако требования к качеству строительства дорог или оказываемых транспортных услуг остаются высокими. Соответствовать этим требованиям в современных условиях предприятия могут лишь с помощью использования современной техники, транспорта, оборудования. Но как начать использовать эти технологии, если бюджетные дотации сокращены, а рентабельность снизилась? Государственное финансирование через лизинговую компанию может стать решением этой проблемы. Механизм лизинга позволяет распределить оплату использования техники и согласовать по времени получение доходов от техники с расходами по лизинговым платежам. В этом случае лизинг дает предприятиям ряд возможностей, которые они не всегда могут получить у обычных коммерческих лизинговых компаний. Прежде всего это стоимость лизинга.

Помимо этого, лизинг имеет ряд значимых преимуществ перед альтернативными способами финансирования. Важнейшим преимуществом лизинга является установленная законодательством возможность налоговой экономии для предприятий. Экономия достигается по налогу на прибыль и налогу на имущество, а также благодаря возможности принимать к вычету налог на добавленную стоимость. Суммарная экономия может даже превышать всю сумму процентных платежей по лизингу.

КОРОТКО

Клеймо для вагонов

Решением Федерального агентства железнодорожного транспорта ООО «Сибирская вагоноремонтная компания» (дочернее предприятие ООО «ЗапСиб-Транссервис») получило право на производство ремонта вагонов в объеме ТР-1 и ТР-2.

Становление собственного вагоноремонтного направления приведет к снижению непроизводственных издержек, таких как тариф на передислокацию вагонов в ремонт и из ремонта, к сокращению времени простоя вагонов. Сегодня СВРК имеет сертифицированную площадку на станции Гурьевск, с августа работает вторая площадка на станции Новокузнецк-Восточный на территории Абагурской обогатительно-агломерационной фабрики. Третья площадка расположена на территории Новокузнецкого металлургического комбината. Здесь в управление СВРК передан участок ремонта вагонов НКМК, где сейчас производится ремонт внутризаводского подвижного состава. В настоящее время идет дооснащение этого участка с целью получения разрешения на ремонт вагонов с правом выхода на пути МПС.

По информации пресс-службы компании

Информационное сообщение о проведении торгов

ОАО «Алтай-Кокс» (Российская Федерация, 659107, Алтайский край, г. Заринск, ул. Притаяжная, 2) сообщает о проведении торгов (с закрытой формой подачи предложения о цене) по продаже принадлежащих ОАО «Алтай-Кокс» на праве собственности объектов недвижимого имущества как единого комплекса ДК «Металлург» (далее — объект).

1. Торги проводятся в соответствии с Положением «Об организации и проведении торгов по продаже объектов недвижимого имущества ОАО «Алтай-Кокс», утвержденным решением Совета директоров ОАО «Алтай-Кокс» от 13 ноября 2006 г.
2. Заявки на участие в торгах с прилагаемыми документами принимаются до 24 декабря 2010 г. включительно в здании заводоуправления ОАО «Алтай-Кокс» по адресу: Российская Федерация, 659107, Алтайский край, г. Заринск, ул. Притаяжная, 2, каб. 207, 208, 203 (с 8.55 ч. до 17.25 ч., время местное). Контактные телефоны 8 (38595) 5-33-11, 8 (38595) 5-24-15, 8 (38595) 5-32-40. По указанному адресу можно ознакомиться с иными сведениями об объекте, а также с Положением «Об организации и проведении торгов по продаже объектов недвижимого имущества ОАО «Алтай-Кокс».
3. Начальная цена продажи на указанный объект составляет не менее 150 723 632 рублей с учетом НДС.
4. Более подробную информацию об условиях участия в торгах можно получить по указанному выше адресу, а также ознакомиться с ней на официальном сайте www.altai-koks.ru

реклама