

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

Сочи передает эстафету
Предстоящий ЧМ-2018 ставит перед транспортной отраслью страны особые задачи

| 2

Иностранец сядет за штурвал
Износ воздушных судов и кадровые проблемы снижают конкурентоспособность российских авиаперевозчиков

| 8

Торг здесь неуместен?
Росимущество не удалось приватизировать принадлежащие государству доли в трех северных пароходствах

| 10

Налоговый бонус для порта
Освоить планируемые объемы грузов можно только при координации всех участников портового бизнеса

| 15



ДОРОГА ОТКРЫТА

КОМПЛЕКСНАЯ ПРОГРАММА
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА
ИСКЛЮЧИТ ПОРОЖНИЕ ПРОБЕГИ

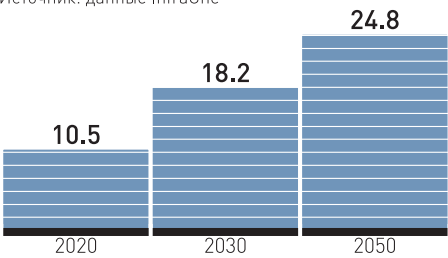
Предстоящий ЧМ-2018 ставит перед транспортной отраслью страны особые задачи

тема номера

Сочи передает эстафету

Еще не успели утихнуть спортивные страсти сочинской Олимпиады, а страна уже начинает готовиться к мундиалю-2018. Большое количество объектов инфраструктуры, включая масштабные как по финансированию, так и по географии охвата, нужно реконструировать и построить за короткий отрезок времени — всего за четыре года.

ПРОГНОЗ ПАССАЖИРОПОТОКА НА ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ, МЛН ЧЕЛ.
Источник: данные InfraOne



МОЩНАЯ транспортная компонента, заложенная в проекте подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 г., скажется на развитии социальной инфраструктуры 44 российских городов, в которых проживает около 70% населения страны. Это 11 городов, где пройдут матчи, и еще 33 города, принимающих команды-участницы. Из средств федерального и регионального бюджетов, а также внебюджетных источников, согласно программе подготовки к ЧМ, будет финансироваться развитие 12 аэропортов страны, среди которых — Пулково (Питер), Кольцово (Екатеринбург), Храброво (Калининград), Курумоч (Самара), аэропорты Волгограда, Нижнего Новгорода, Саранска, а также строительство нового аэропортового комплекса «Южный» в Ростове-на-Дону. Именно на воздушный транспорт с учетом удаленности городов-организаторов от основных европейских хабов, а также друг от друга ляжет основная нагрузка. А доля пассажиров, прибывающих на матчи воздушным транспортом, может составить по отдельным направлениям перевозок до 60% от вместимости стадионов.

Ранее замминистра транспорта РФ Николай Асаул уже сообщил, что существенная роль в подготовке чемпионата мира и связанных с ним мероприятий отводится АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр», сотрудники которой накопили необходимый опыт в Сочи. На ее базе будет создано АНО/АО «Транспортная дирекция чемпионата мира по футболу» для координации всех участников транспортного обслуживания ЧМ, контроля хода проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, разработки и актуализации транспортно-планировочных документов, осуществления функции оператора перевозок.

Напомним, что государственные гарантии в соответствии с Заявочной книгой РФ сводятся к созданию транспортной инфраструктуры, соответствующей требованиям ФИФА. Она должна быть готова за год до начала соревнований. При их проведении оговорен бесплатный проезд зрителей, обладающих билетом на матч, на железнодорожном транспорте или автобусе между городами — организаторами матчей за 18 часов до и после матча. При этом в дополнение к обычной нагрузке запас пропускной способности аэропортов должен быть не менее чем 20% от вместимости стадиона, для чего необходимо предусмотреть наличие временных терминалов. Сами аэропортовые комплексы должны обеспечивать ночные взлеты и посадки, а также прямые международные авиарейсы.

Позволят ли достаточно жесткие сроки и объемы финансирования справиться с поставленными задачами? Первоначально из федерального бюджета на реконструкцию транспортной инфраструктуры предлагалось выделить более 1 трлн руб. Далее в ходе обсуждения проекта государственной программы эта сумма сократилась во второй редакции до 600 млрд, в третьей — до 200 млрд. В итоге нынешней редакцией программы подготовки инфраструктуры на развитие транспортного комплекса планируется выделить в общей сложности более 330 млрд рублей. Из них только 156 млрд составят средства федерального бюджета. Но стоит учитывать то, что целый ряд мероприятий ранее был заложен в ФЦП «Развитие транспортной системы России». Поэтому, как поясняют в минтрансе, общий объем дополнительных бюджетных средств составляет около 70 млрд руб. По подпрограмме «Автомобильные дороги» субъектам РФ будет выделено из федерального бюджета 30,7 млрд руб. на

софинансирование строительства дорог регионального значения, говорится в поправках к ФЦП. Основная часть субсидий придется на 2015—2017 годы, на 2014 год в бюджет заложено всего 3 млрд. В основном согласно программе подготовки к ЧМ речь идет о подъездах к аэропортам и стадионам. Кроме того, запланирован большой объем строительства, реконструкции и ремонта — к 2018 г. доля федеральных трасс в нормативном состоянии будет доведена до 90%. Помимо средств федерального бюджета для осуществления этих проектов планируется привлечение частных инвестиций. Многие будут зависеть от усилий региональных властей и системных инвесторов. Программы развития транспортной инфраструктуры рассмотрены в каждом из городов, принимающих участников турнира. Внебюджетное финансирование постепенно приходит не только в аэропортовый и автодорожный бизнес, но и в железнодорожную отрасль. К началу мундиала планируется открыть движение по первой в России

СОВРЕМЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ПРЕДСТОЯЩЕГО ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ 2018 ГОДА БУДЕТ РАБОТАТЬ НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

высокоскоростной магистрали Москва — Казань. Общая стоимость ее строительства оценивается в 1,068 трлн руб., при этом доля проекта, реализуемая концессионерами, составит 684,2 млрд. Свой интерес к нему проявили представители таких транснациональных промышленных и строительных корпораций, как DB International, Hyundai, Mitsubishi Electric, Vinci, Bombardier, Vossloh, Systra, Italferr, Bouygue, Salini Impregilo, Finmeccanica, Талес и других. «При реализации проекта открываются очень хорошие возможности для объединения усилий немецкой и российской экономик в новом значимом проекте технологического партнерства России и Германии. В связи с развитием ВСМ в России можно говорить о локализации подвижного состава и работе по совместной подготовке высококвалифицированного персонала», — отметил руководитель департамента «Системы рельсового транспорта» «Сименс» в России Йорг Либшер.

В то же время, как подчеркивает депутат Госдумы Валерий Селезнёв: «В условиях нынешнего изменения мирового политического ландшафта нашей обязанностью является развитие инфраструктуры ВСМ для будущего поколения». Он отметил, что строительство ВСМ — это в первую очередь сохранение территориальной целостности России. Магистраль пройдет по территории Москвы, Московской, Владимирской и Нижегородской областей, Чувашии, Марий Эл и Татарстана. Дальнейшее развитие линии предусматривает ее продление до Екатеринбурга. Пуск участка обеспечит сокращение времени следования между Москвой и Казанью с 14 до 3,5 часов. Причем социально-экономическое значение ВСМ просчитывается как в мультипликативных эффектах, которые ожидаются для экономики в общероссийском масштабе, так и в региональном аспекте ✕

770

КИЛОМЕТРОВ СОСТАВИТ ДЛИНА ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ

Крупные инфраструктурные проекты помогут росту экономики регионов России

планы

Крым и Кавказ наводят мосты

В ближайшие 5 лет в СНГ будут реализованы крупные транспортные проекты. По мнению экспертов, они повысят конкурентоспособность многих стран Содружества на мировом рынке транзитных услуг и позволят осваивать крупные запасы энергетического и промышленного сырья.

автор / АЛЕКСЕЙ ЧИЧКИН

ТАК, уже в нынешнем году в России начнется строительство Северного широтного хода (СШХ)—приарктической стальной магистрали общей протяженностью свыше 700 км. Как уточнил «РГ» гендиректор «Корпорации развития» Сергей Маслов, «СШХ, или «Заполярный Транссиб»—самый крупный транспортный проект на постсоветском пространстве. Срок его окупаемости — 15 лет, инвестстоимость — до 190 млрд руб.». Причем доля нового строительства в СШХ около 70%, остальное—это обновление железнодорожного полотна, проложенного еще в середине прошлого века. СШХ, во-первых, обеспечит выход по кратчайшему сухопутному маршруту ко многим портам Севморпути. Во-вторых, ускорит освоение крупных запасов промышленного и энергетического сырья почти в 10 субъектах Федерации. Поэтому «СШХ по масштабам и важности не уступает БАМу и Транссибу», —отмечает полпред президента РФ в Уральском федеральном округе Игорь Холманских. В перспективе эта линия будет продлена от Коротчаево (конечный пункт в восточной части СШХ) до Норильска, Дудинки и Игарки. То есть СШХ станет самой протяженной стальной магистралью в мире (свыше 1500 км). «Заполярный Транссиб» создается в рамках ГЧП; завершить строительство намечено к концу 2017 года. По имеющимся оценкам, совокупный валовый продукт в примыкающем регионе благодаря СШХ увеличится минимум вдвое в сравнении с уровнем 2013 года. Чрезвычайно востребован в связи с последними геополитическими событиями и проект железнодорожно-автомобильного коридора между Краснодарским краем и Крымским полуостровом через Керченский пролив. На встрече 19 марта с членами правительства президент Владимир Путин заявил, что этот должен иметь возможность пропускать как автомобили, так и поезда. В свою очередь, глава минтранса Максим Соколов сообщил, что технико-экономическое обоснование проекта будет предусматривать такую возможность. По его словам, оптимальный вариант возможной стационарной переправы через пролив (мост или тоннель) минтранс выберет к концу года. Ориентировочная стоимость строительства — около 3 млрд долл. Но он крайне необходим, ибо паромная переправа через пролив сейчас с трудом справляется с растущими грузо- и пассажиропотоками. А если учесть будущее интенсивное развитие нового региона России, становится ясно, что без моста не обойтись. Из-за роста объемов перевозок в этом регионе также могут быть реанимированы «транзазовские» паромные проекты 60—70-х годов, предусматривающие регулярное паромное сообщение из портов Ейск, Приморско-Ахтарск (Краснодарский край), Таганрога и Азова (Ростовская область) с портами Керчь и Геническ. Кстати, еще в 2011 г. одна из крымских компаний предложила администрации Ейского порта совместно реализовать проект паромы Керчь — Ейск. По оценке администрации Ейского района, проект «считается интересным и имеющим большие перспективы». Правда, отмечалось, что инфраструктура Ейского морского порта пока недостаточна для реализации этого проекта.

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КРЫМА



МОСТ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ ОБЕСПЕЧИТ ИНТЕНСИВНОЕ РАЗВИТИЕ КРЫМА

Современный паромный проект Ейск—Керчь включает строительство железнодорожной ветки в районе Ейского порта и новых терминалов в нем. Грузовая база переправы—это сжиженный газ, нефтепродукты, глинозем (алюминиевый полуфабрикат), железная руда и химудобрения; в целом 1,5 млн тонн в год. Инвестстоимость проекта— 11 млн евро. Схожие по значимости артерии запланированы и на Юге СНГ. Как отмечалось на недавнем международном форуме «Год до создания Евразийского экономического союза: что нужно сделать?», основным «полигоном» для этих проектов в ближайшие годы могут стать Северная Осетия—Алания (РФ) и Республика Южная Осетия. Посол Южной Осетии в РФ Дмитрий Медоев заявил на этом форуме, что «наиболее перспективно строительство через Большой Кавказский хребет короткой—в 140 километров—железнодорожной линии Алагир—Цхинвал (между Северной и Южной Осетией). Ее создание позволит России «выйти» в Закавказье самым коротким путем». Медоев пояснил «РГ», что, судя по проработкам проекта в РФ, магистраль пройдет вблизи месторождений металлысырья в Северной Осетии и крупного месторождения руд цветных металлов в Южной Осетии, что позволит начать их разработку. А также возобновить экономически оправданное доизучение запасов нефти, открытых в Южной Осетии в советский период. В целом, по мнению посла, реализация проекта выгодна всем странам-участницам с точки зрения освоения транзитных потоков и развития промышленно-энергетической сырьевой базы. Важно, по словам Дмитрия Медоева, и то, что проект новой транскавказской магистрали отвечает положениям «Транспортной стратегии РФ» на период до 2030 года