

НАЧАЛО ПОЛОЖЕНО, ЖДЕМ РЕЗУЛЬТАТОВ

Госкомпания «Автодор» и РОСНАНО создают инжиниринговый центр в области дорожного строительства. Об этом договорились руководители компаний Сергей Кельбах и Анатолий Чубайс.

Центр должен начать работу уже в конце января. Естественно, что у читателей журнала могут возникнуть вопросы. Всем интересно, чем конкретно будет заниматься центр? И кто будет финансировать его деятельность?

Предполагается, что инжиниринговый центр будет отбирать наиболее перспективные технологические решения в области дорожного строительства, в том числе с использованием нанотехнологий, оценивать их рыночные перспективы, формировать консорциумы для производства и продвижения на рынок высокотехнологичной продукции, проводить ее испытания и верификацию, способствовать внедрению этих технологий и оказывать экспертную поддержку заказчикам, в первую очередь Государственной компании «Автодор».

Учредителями центра станут ООО «Автодор-Инжиниринг» и Фонд инфраструктурных и образовательных программ РОСНАНО. Они получат равные доли в уставном капитале центра.

Анатолий Чубайс отметил, что проектные компании РОСНАНО могли бы участвовать в реализации концепции безостановочной системы взимания платы, так называемой технологии «free flow». Нанотехнологии могут быть широко использованы при создании антикоррозионных покрытий для мостов, долговечных материалов для дорожной разметки, систем освещения, мониторинга транспорта и т.д.

Идея хорошая, главное, чтобы был результат.



Потому Росавтодор, на днях объявил свой ежегодный конкурс «Лучшая служба», который будет проведен по 10 номинациям среди подведомственных учреждений. По итогам конкурса в марте этого года будут названы лучшие службы по строительству и реконструкции автодорог, по строительству и эксплуатации искусственных сооружений, по эксплуатации автодорог. Определит жюри и лучшую бухгалтерию, юрслужбу. Словом, номинации почти совпадают с названиями отделов в управлениях федеральных автодорог. На этом фоне особняком выделяется номинация «Лучшее учреждение по применению инноваций». Побе-

А НЕ ДОБАВИТЬ ЛИ ЕЩЕ ОДНУ НОМИНАЦИЮ?

Было время, когда соревнования среди трудовых коллективов были обычным явлением. Но потом они сошли на нет, главным мерилем работы стали деньги. Но и в пору рыночных отношений, вряд ли стоит забывать о моральном стимуле.

дитель определится по сумме набранных мест по номинациям.

Организаторы конкурса уверены, что в нынешнем году развернется упорная борьба среди подведомственных учреждений. И дело не в награде – переходящем кубке Росавтодора, а в престиже. Вот только могли бы добавить в конкурсе еще одну номинацию – «Лучшее учреждение по информационному обеспечению». И оценить не количество выступлений, а их содержание, оперативность реагирования на различные ситуации, насыщенность, обновляемость сайта и т.п. Но это уже дело организаторов.

ЗЕНИТКИ НА ТРАНСКАМЕ

Транскам и лавины неотделимы друг от друга. Ведь на этой горной дороге ежегодно сходит свыше 150 лавин. И каждая из них несет угрозу людям, которые проезжают по этой красивой, но опасной дороге.

Дорожники многое делают, чтобы обезопасить Транскам: на особо опасных участках строятся противолавинные галереи, укрепляются склоны. Но стихия всегда таит в себе сюрпризы. Начало нынешнего года не стало исключением из правил: Транскам содрогнулся от снежного напора, когда с гор спустилась огромная лавина объемом свыше тысячи кубометров. Но дорожники быстро справились с задачей, дорога была очищена раньше намеченного графика срока.

А затем, на позиции вышли зенитные орудия. Они начали обстреливать

склоны гор, где накопилось много снега, который мог в любой момент обрушиться на дорогу. Обстрел производили сотрудники противолавинной службы. Принудительный спуск со склонов снежных масс позволил ликвидировать опасность повторного схода лавины и перекрытия трассы. Сегодня движение по трассе осуществляется в штатном режиме.

Отметим, что во время остановки движения, водители и пассажиры могут подождать в специально созданных пунктах обогрева.



ЗАКРЕПЛЕНО РАСПОРЯЖЕНИЕМ

Средства дорожного фонда Алтайского края в полном объеме будут использоваться по целевому назначению. Об этом свидетельствует распоряжение губернатора края Александра Карлина.



В соответствии с документом на содержание, ремонт, капитальный ремонт, строительство, реконструкцию региональных дорог, а также приобретение дорожной техники в следующем году планируется направить 7 млрд. 287,7 млн. рублей.

Большая часть средств, 2 млрд. 240 млн. рублей, будет выделена на ремонт действующей сети автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений, расположенных на них. Второй год подряд ремонту краевых дорог уделяется особенное внимание. Из 7,8 тыс. км региональных дорог, на которые приходится основной грузопоток, большая часть дорожного покрытия уже отслужила по два-три межремонтных срока и требует обновления. В 2016 году дорожники отремонтируют в общей сложности 367,5 км краевых трасс, работы будут производить-

ся на участках дорог «Барнаул – Каменьна-Оби – гр. Новосибирской области» в Шелаболихинском районе, «Быканов мост – Солоновка – Солонешное гр. Республики Алтай» и «Бийск – Белокуриха» в Смоленском районе. Ремонт с применением технологии холодного ресайклинга дорожники выполнят на трассах «Павловск – Ребриха – Буканское» в Мамонтовском районе, «Бийск – Мартыново – Ельцовка – гр. Кемеровская область» в Ельцовском районе. Продолжатся работы и по современной технологии «Новачип», в том числе на мостовом переходе через р. Обь.

В рамках капитального ремонта в 2016 году планируется направить 100 млн. рублей на объездную дорогу в обход г. Барнаула с окончанием работ в 2017 году.

Еще 2 млрд. рублей будет направлено на содержание дорог и поддержание их состояния в соответствии с требованиями по безопасности дорожного движения.

На строительство и реконструкцию трасс и искусственных сооружений на них в 2016 году предусмотрено более 1 млрд. рублей. Будет построено 11,5 км новых дорог и 9 мостов. По примеру текущего года из этих средств также планируется выделение субсидий муниципальным образованиям края.

ЕСТЬ КОНТРАКТ!

Определились подрядные организации, которые будут заниматься содержанием автодорог регионального значения Псковской области. Большую часть региональных трасс будет обслуживать ГБУ «Псковавтодор», в ведении которой находятся региональные трассы, проходящие по территории 13 районов области.

Еще в семи районах содержатся дороги будет компания «Автомобильные дороги Пскова». Другие подрядчики оказались посромнее. В Порховском районе работы по содержанию будет вести компания «Порхов мелиорация», в Себежском – «ДСК-Себеж», в Островском и Пыталовском районах «Дорстройсервис».

В 2016 году на содержание автодорог Псковской области выделено 1,3 млрд. рублей. Сумма немалая, если сравнивать с финансированием содержания лет 5-7 назад. Тогда не только в Ярославской области, но и в большинстве регионов России, из бюджетов субъектов РФ выделялись

мизерные средства, на которые даже ямочный ремонт невозможно было выполнить в полном объеме. И только появление дорожных фондов, внесло коренные изменения в финансирование отрасли.

Псковские дорожники могут быть довольны. Торги проведены, контракты заключены, планы по содержанию согласованы, и, самое главное, обеспечено финансирование. Кстати, в 2016 году на развитие дорожной сети Псковской области из федерального бюджета будет направлено 3 млрд. рублей. Это будет хорошим подспорьем в деле совершенствования автодорог региона.



КИТАЙЦЫ В ЯРОСЛАВЛЕ

Китайские дорожно-строительные компании сейчас активно действуют не только на территории Поднебесной. Они участвуют в реализации крупных инфраструктурных проектов в разных частях света. В России до сих пор обходились своими силами.

Но китайцы не оставляют своих намерений открыть для себя российский рынок дорожных работ. Сейчас они проявляют интерес к Ярославской области, особенно к проектам строительства третьего моста через Волгу в Ярославле и Карабулинской развязке. О серьезности подхода китайских бизнесменов говорит и то, что они уже несколько раз приезжали в Ярославль, чтобы решить вопрос о своем участии в инвестировании проектов. Но пока окончательного решения нет.

Китайцы готовы инвестировать. Эти деньги нужны для строительства новых объектов. Но, вопрос откладывается. В чем же дело? Ответ на этот вопрос знают только чиновники из правительства Ярославской области. Рискнем предположить, что у них есть повод для опасений. Ведь обычно, китайские предприятия, вложив деньги, требуют, чтобы на объекте трудились их работники, которых они готовы привезти из Поднебесной. Именно это обстоятельство, как правило, становится преградой для налаживания сотрудничества между китайскими и российскими предприятиями. Но как бы ни было, вопрос должен решиться уже в ближайшее время.



ПОКУПАЕМ НОВЫЕ, НЕ ЗАБЫВАЕМ О СТАРЫХ

Работники депо Брянск-2 Московской железной дороги в прошлом году с удовольствием приняли в эксплуатацию 15 магистральных двухсекционных тепловозов 2ТЭ25КМ, которые на 90% собраны из компонентов отечественного производства.

Как отмечают специалисты, преимуществом тепловоза 2ТЭ25КМ, который способен перевозить составы массой 6400 тонн, является простота и удобство в обслуживании. Парк Брянского депо пополнил также один магистральный двухсекционный тепловоз 2ТЭ116УД.

Всего же в прошлом году для Московской железной дороги было приобретено 30 локомотивов на сумму 4871,931 млн. руб. Среди них 4 пассажирских электровазона ЭП20, которые приписаны к локомотивному депо Москва-Сортировочная-Рязанская, 10 маневровых тепловозов ТЭМ14, поступивших в депо Бекасово-Сортировочное.

Понятно, что сразу весь парк не обновить. Поэтому в 2015 году продолжалась работа по модернизации тягового подвижного состава. Ремонт с продлением срока службы проведен 72 локомотивам, в том числе 24 грузовым тепловозам и 4 грузовым электровазонам, 12 маневровым тепловозам и 32 пассажирским электровазонам.

В рамках реализации программы по приведению к требованиям правил технической эксплуатации в депо Лихоборы-Окружные выполнен монтаж устройств безопасности КВД-3 (контроль параметров движения) на 48 тепловозов серии ЧМЭЗ, в эксплуатационных локомотивных депо Рыбное-Сортировочное и Орехово на 60 локомотивах установлены устройства безопасности САУТ/ЦМ.

13-Й В МИРЕ

Ускоренными темпами идет строительство самого длинного в Центральной Азии железнодорожного тоннеля через перевал Камчик в Узбекистане. По информации, поступившей в редакцию, длина железнодорожного тоннеля через перевал Камчик составит 19.2 километра, то есть по этому показателю займет 13-место в мире.

Строительство этого тоннеля обусловлено тем, что сегодня нет железнодорожного сообщения между Ташкентом и регионами страны, расположенными в Ферганской долине. Железнодорожная ветка, соединяющая столицу и три области долины, проходит через Таджикистан. Но она сегодня не используется Узбекистаном. Новый тоннель ликвидирует последнее «белое» пятно на железнодорожной карте Узбекистана.

Как предполагают специалисты, реализация этого проекта позволит зна-



чительно увеличить торговлю не только между Узбекистаном и Китаем, но также и в рамках Нового Шелкового пути. Сегодня именно этот участок железной дороги является одним из проблемных мест трансконтинентальной международной транспортной магистрали.

Ввод в эксплуатацию Камчикского тоннеля, генеральным подрядчиком строительства которого выступает китайская корпорация СТГ, планируется летом этого года. Общая стоимость контракта составляет 455 миллионов долларов.

ЦЕНЫ РАСТУТ

Сколько было копий сломано по вопросу электричек в прошлом году. Проблема была решена только после вмешательства главы государства. Главной причиной закрытия десятков маршрутов пригородного сообщения специалисты объявили отказ регионов компенсировать убытки от поездов.

Поручение Владимира Путина РЖД и местные власти выполнили, многие маршруты были восстановлены опять. Но проблема убыточности осталась и ее необходимо решать. При этом, хотим мы того или нет, нагрузка вновь падает на пассажиров. Так, с 1 января 2016 года в среднем на 7% повысилась стоимость проезда в пригородных поездах Свердловской железной дороги.

Больше всего, на 10%, цены выросли в Пермском крае. Билет в первой, самой дешевой зоне обойдется в 26 рублей. В Тюменской области индексация коснулась только третьей зоны. Их цена выросла на 7,5% – до 44 рублей. Самый дешевый би-

лет на электричку по-прежнему стоит 22 рубля. Жителям Югры придется теперь выкладывать на 4% больше – минимум 36 рублей.

В Свердловской области проезд в электропоездах подорожал на 8%. Поездка в первой зоне обойдется в 27 рублей, что на два рубля больше, чем в 2015 году.

Билеты на «Ласточки», курсирующие между Екатеринбург и Нижним Тагилом, стоят теперь 250 рублей, стоимость поездки из уральской столицы в Каменск –Уральский составит 208 рублей. До Кузино «Ласточкой» можно будет добраться за 140 рублей, в Первоуральск – за 110.





С КАПСКОГО СТАНДАРТА НА РОССИЙСКИЙ

Остров Сахалин до сих пор остается единственным в России регионом, где ширина железнодорожной колеи отличается от стандартных 1520 мм. Здесь пока эксплуатируется оставшаяся еще от японцев колея, которую специалисты называют «капской», шириной 1067 мм.

Подобная разница в ширине колеи создавала сложности в перевозке грузов: при переходе с континента на остров необходимо было менять колесные тележки на вагонах. Другая проблема заключалась в том, что на российских предприятиях уже не выпускаются локомотивы для узкой колеи.

Именно поэтому в 2003 году были начаты работы по переустройству островной магистрали. Прежде всего, были построены новые мосты, водопропускные трубы, укреплены подпорные стены, ликвидированы другие узкие места. В 2005

году железнодорожники приступили непосредственно к «перешивке» путей, то есть укладке новых рельсошпальных решеток на железобетонных шпалах под габарит 1520 мм, но с сохранением движения по колее прежней ширины - 1067 мм. Работы проводились с севера на юг. За это время из 806 км главного хода пройдено более 585 км. В 2015 году было переустроено 35,7 км пути, введены в строй три новых железнодорожных моста.

В нынешнем году планируется «перешить» на материковый стандарт еще 26 км пути.

А МЫ ПОЕДЕМ В КАЛИМАНТАН...

Российские железнодорожники могут принять участие в строительстве железных дорог в Индонезии, где в ближайшем будущем намечено реализовать 4 крупных проекта: Транскалимантанская дорога, Транс-Сулавеси, Транс-Джава и Транс-Суматра.

Стать партнером при строительстве этих объектов может российская компания РЖД, обладающая как огромным опытом работы, так и финансовыми возможностями. Но уже объявлено, что РЖД будет принимать решения только после оценки инвестиционной рентабельности реализуемого индонезийского проекта по строительству на острове Калимантан железнодорожной ветки и грузового морского терминала по транспортировке угля. Строительство непосредственно дороги должно начаться не раньше 2017 года.

Общая стоимость проекта строительства Транскалимантанской дороги составляет \$2,5 млрд. По мнению генерального директора проектной компании РЖД в Индонезии, Дениса Муратова, про-

ект может выйти на окупаемость в течение шести лет и должен быть полностью завершен в 2019 году. Субподрядчиками могут выступить российские и индонезийские компании.



СКОЛЬКО ДЕНЕГ НУЖНО ЕЩЕ?

Железнодорожную линию Томмот – Нижний Бестях в Якутии строители должны были ввести еще в 2012 году. Однако дорога до сих пор не достроена полностью. Сейчас по этому маршруту разрешена лишь временная эксплуатация.

Виновником «долгостроя», как утверждают чиновники, является компания «Трансстрой-Восток», которая была генподрядчиком объекта. Однако, задолжав субподрядным организациям от 300 млн руб. до 1,2 млрд руб., это предприятие было объявлено банкротом. После этого бразды управления строительством взяла на себя компания «Еловское Трансстрой», которая вскоре также была обанкрочена. Напомним, что обе эти компании входят в состав холдинга «Трансстрой».

И вот теперь строительство железной дороги объекта берет на себя РЖД, но при одном условии: после определения стоимости работ государство должно принять решение об оказании поддержки за счет федерального бюджета в полном объеме. До сегодняшнего дня, начиная с момента строительства, то есть с 2005 года, освоено более 45 млрд рублей, из общего объема финансирования свыше 48 млрд руб. Построено более 444 км линий. Объем финансирования на 2014 год составлял около 4 млрд руб., но из-за невыполнения плана и отставания от графиков более 1,7 млрд руб. были перенесены на 2015 год. И почему-то есть уверенность, что стоимость объекта возрастет. Сколько еще денег потребуется, чтобы достроить оставшуюся часть дороги?



АЭРОПОРТ – НЕ ТОЛЬКО ЗДАНИЕ...

Инфраструктура городов, где пройдут матчи чемпионата мира по футболу 2018 года, должна быть совершенной. Такое требование поставлено перед местными властями и соответствующими министерствами и ведомствами. Ведь на «праздник» футбола приедут десятки тысяч гостей из разных стран мира. Для большинства из них «воротами» в Россию станут аэропорты и вокзалы.

Новый аэропорт, как говорится, с нуля, строится в Ростове-на-Дону. Сдать его должны в 2017 году. Вроде есть еще время, но ведь оно летит незаметно. Поэтому графики строительства объектов чемпионата мира под строгим контролем первых лиц регионов. Ростовский аэропорт возводят подразделения группы компаний «Ренова», председателем совета директоров которой является Роман Вексельберг. С ним и встретился губернатор Ростовской области Василий Голубев, чтобы наметить ориентиры на оставшийся период строительства. И хотя, собеседники подтвердили, что работы идут по графику, однако беспокойство остается. Дело в том, что необходимо не просто сдать в эксплуатацию само здание, нужно еще оснастить его всем необходимым, предусмотреть максимально комфортные условия для пассажиров, а также для служб аэропорта, в том числе, пограничников, таможенников и т.д. именно этим вопросам сегодня уделяется пристальное внимание. По предложению губернатора в ближайшее время будет разработана дорожная карта с перечнем мер, которые обеспечат своевременный ввод объекта в эксплуатацию в следующем году.

ОТКУДА ОТСТАВАНИЕ?

Калининградцы рады тому, что матчи чемпионата мира по футболу 2018 года и в их городе. Потому что в рамках подготовки к этому событию в городе приводится в порядок дорожно-транспортная инфраструктура.



Обновится и аэропорт «Храброво», где продолжаются работы по реконструкции и строительству аэровокзального комплекса, взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, аварийно-спасательной станции, патрульной дороги и ограждения. Ход работ недавно проверил руководитель Росавиации Александр Нерадько, который после осмотра объектов провел совещание с участием представителей администрации Калининградской области, ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», ФГУП «Государственная корпорация по органи-

зации воздушного движения в Российской Федерации», международного аэропорта «Калининград», а также подрядных организаций. В ходе совещания подрядные организации предложили реализовать меры, которые могут способствовать устранению сформировавшегося отставания от плана производства работ. Хотелось бы узнать только, почему возникло это отставание. Ведь, как известно, все объекты ЧМ по футболу финансируются своевременно и в полном объеме. Почему тогда возникают проблемы? Или опять денег не хватает?

ПЕРВАЯ ПОБЕДА «ПОБЕДЫ»



Незавидной оказалась участь первого в России лоукостера – авиакомпании «Добролет», которая из-за санкций, введенных западом, прекратила свое существование. Но, недолго музыка играла для наших недоброжелателей. В декабре 2014 года свои первые рейсы совершили самолеты новой авиакомпании с символическим названием «Победа»

«Победа» с первых шагов начала успешно осваивать рынок. Уже через год она отпраздновала о своей первой победе. 26 декабря 2015 года авиакомпания перевезла трехмиллионного пассажира. В базовом аэропорту «Победы» – «Внуково», это событие отметили торжественно. В ходе мероприятия было отмечено, что авиакомпания «Победа» совершает полеты по 33 маршрутам, 31 из них – по России. Два первых регулярных зарубежных маршрута были запущены в декабре. Парк компании состоит из 12 новейших воздушных судов Boeing 737-800NG. По итогам первого квартала 2015 года «Победа» вошла в ТОП-10 крупнейших авиаперевозчи-

ков России. Это первый успешный проект классического лоукостера в России, который формирует новый облик отечественной авиатранспортной отрасли. Особо надо отметить, что на отдельных социально важных и наиболее востребованных направлениях «Победа» предлагает самые выгодные тарифы и тем самым влияет на ценовую политику других перевозчиков.

В соответствии с программой развития, к 2018 году предполагается иметь около 40 воздушных судов, а количество пассажиров достигнет 10 млн человек в год. Маршрутная сеть компании будет насчитывать более 45 внутрироссийских и международных направлений.



С ДУМОЙ О МАЛОЙ

Развитие региональных авиасообщений остро поставило вопрос о производстве самолетов для перевозки небольшого количества пассажиров. Себестоимость таких машин не велика, к тому же, они могут садиться и на небольшие аэродромы, что важно для малой авиации.

Исходя из этой задачи, правительство России готово компенсировать до 100% текущих производственных расходов авиапроизводителей, занимающихся выпуском самолетов с максимальным сертифицированным взлетным весом 6600 кг и вместимостью не более 19 пассажиров. Об этом говорится в разработанном Минпромторгом проекте постановления правительства, общественное обсуждение которого завершилось 14 января.

В документе отмечается, что субсидии будут предоставляться два раза в год. Их

размер будут рассчитывать на основе отчетов производителей о понесенных расходах. Насколько эффективно предприятия будут использовать предоставленные средства, будет оцениваться на основе того, сумеют ли они придерживаться производственного плана, изложенного в госпрограмме «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 гг.».

Поддержка государства, по мнению авиапроизводителей, поможет в короткие сроки начать выпуск необходимых для малой авиации самолетов.

«ОРЕНБУРГСКИХ АВИАЛИНИЙ» БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ

В начале нулевых в России было столько авиакомпаний, что даже трудно было сосчитать. Но время и рынок быстро отделили зерна от плевел. Большинство мелких авиапредприятий не выдержали конкуренцию и отошли от дел. Других заставили покинуть авиарынок все более ужесточающиеся требования к безопасности полетов.

И даже сегодня, оставшиеся крупные компании, зачастую не справляются с вызовами времени, о чем свидетельствует и судьба «Трансаэро». По сути, только «Аэрофлот» держит удары, но опираясь при этом на господдержку. Банкротство «Трансаэро» могло привести к тому, что «Аэрофлот» занял бы монопольную позицию в сфере авиаперевозок страны. Наверное, именно с этим связано создание авиакомпании «Россия», которая должна стать второй по величине в РФ. В ее состав войдут такие перевозчики Группы «Аэрофлот», как «Россия», «Донавиа» и «Оренбургские авиалинии», являющиеся дочерними ком-

паниями «Аэрофлота». АК «Россия» будет перевозить порядка 10 млн пассажиров в год и обладать флотом из 74 воздушных судов.

А что же будет с сотрудниками «дочек», ведь там работают тысячи людей? В ходе встречи губернатора Оренбургской области Юрия Берга, руководством «Аэрофлота» и других было принято решение, что сотрудникам АО «Оренбургские авиалинии», как и других «дочек» будет предложено трудоустройство либо в офисе АК «Россия» в Санкт-Петербурге, либо в её филиале в Москве, либо в дочерних компаниях ПАО «Аэрофлот».

С ПОМОЩЬЮ САНКЦИЙ ВОЗРОДИМ АВИАПРОМ

Последние два десятилетия российские авиакомпании пополняли свой флот в основном самолетами зарубежного производства. Но оказалось, что такая политика не слишком дальновидна. Ведь в любой момент западные производители под нажимом властей своих стран могут прекратить техническое обслуживание самолетов или вообще перестать продавать их российским авиаперевозчикам.

Особенно остро стоит вопрос организации полетов в Крым. Дабы не зависеть от чужой воли, принято решение создать авиакомпанию, укомплектованную отечественной техникой. Правительство РФ намерено заказать на ульяновском «Авиастар-СП» достройку 11 самолетов. Парк нового перевозчика будет состоять из 11-12 единиц Ту-204, десяти SSJ-100. В дальнейшем планируется, что именно здесь начнется эксплуатация новых самолетов MC-21.

Кроме того, интерес к Ту-204 проявило и МЧС. Руководитель ведомства Владимир Пучков, в частности сказал, что министерству нужны дальнемагистральные самолеты, способные совершить беспосадочный полет из Москвы до Анадыря, Петропавловска-Камчатского.

В «Авиастаре» давно не было таких крупных заказов. Но на помощь к авиастроителям пришли ...западные санкции. И отечественный авиапром вновь оказался востребованным.

В январе на «Авиастаре» уже запущены в производство пять новых Ил-76МД-90А. Нарращивая производственные мощности, ульяновцы планируют к 2017-2018 годам выйти на выпуск 12-15 самолетов в год.





В ЗАЛИВЕ БЕЗОПАСНО

В Кандалакшском заливе повысился уровень безопасности мореплавания. Здесь начала функционировать система управления движением судов (СУДС), которая включает также береговую станцию морского района А1 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

Система состоит из центра управления (ЦУ), размещенного в здании бывшей радиостанции Кандалакшского морского торгового порта, и автоматизированного радиотехнического поста (АРТП), построенного на горе Крестовая. Технические средства включают в себя береговую радиолокационную станцию (БРЛС), береговую станцию автоматической идентификационной системы (БС АИС), подсистему ультра-коротковолновой (УКВ) связи с судами, систему радиорелейной связи между ЦУ и АРТП. Как уже упоминалось, в рамках проекта создана береговая радиостанция морского района А1 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). Введенная в действие система позволит обеспечить должный уровень безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море на подходах к порту Кандалакша. В настоящее время завершены натурные испытания систем ГМССБ и СУДС, ведется подбор персонала. В этом году начнется опытная эксплуатация систем, а также будут проведены мероприятия по их освидетельствованию.

НЕ ТОЛЬКО СТОЛИЦА, НО И КУЗНИЦА

Говоря о Санкт-Петербурге, как о морской столице России, почему-то больше внимания уделяют развитию портов, туризма, транспортной инфраструктуры. А вот о том, что Санкт-Петербург – кузница нашего флота, город, в котором сосредоточены несколько крупных судостроительных предприятий, говорится не очень много.

Ни санкции, ни кризис не оказали значительного влияния на деятельность верфей Санкт-Петербурга. Финансирование проектов продолжается, все программы выполняются строго по графику. «Балтийский завод» завершает строительство самого большого и мощного в мире атомного ледокола «Арктика» проекта 22220, сдача в эксплуатацию которого планируется 26 мая.

«Средне-Невский судостроительный завод» спустит на воду, не имеющее аналогов в России, скоростное пассажирское судно нового поколения, рассчитанное на 150 пассажиров, а также первый серийный корабль противоминной обороны «Георгий Курбатов».

«Адмиралтейские верфи» в апреле произведут спуск по гособоронзаказу ледокола-буксира «Илья Муромец», а до конца ноября должны передать Минобороны две подводные лодки проекта 636.3 (шифр «Варшавянка»).

«Выборгский судостроительный завод» (Ленинградская область), планирует спустить на воду в этом году головное ледокольное судно серии проекта Arc130A для «Газпром нефти». В четвертом квартале предприятие передаст Росморречфлоту третье в серии судно «Новороссийск» проекта 21900 М.

Как видим, судостроительная отрасль, по крайней мере, в этом году чувствует себя вполне комфортно.



ПРОСТОЙ НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ

Нижегородским судостроительным предприятиям в этом году простаивать не придется. На заводах «Красное Сормово» и «Окская судостроительная» будут спущены на воду 10 судов разных классов.

Самый крупный заказ на строительство 7 танкеров класса «река-море» поступил от компании «БФ Танкер». Предусматривается, что эти суда будут эксплуатироваться на экспортных перевозках компании «Лукойл». Лизингодателем для контракта является ГТЛК. Судостроители намерены все танкеры построить в период речной навигации 2016 года.

Еще два танкера-химовоза «река-море» усовершенствованного проекта RST27 возводятся в соответствии с трехсторонним контрактом между заводом «Красное Сормово», «Волготранс» и «Гознак-лизинг». Новая модификация позволяет Госзнак перевозить не только нефть и нефтепродукты, но и химические грузы, включая дополнительную линейку продуктов метанольной

группы. Это первый танкер в России, который может перевозить этанол.

На конец января запланирован спуск головного дноуглубительного судна нового проекта, построенного по контракту с Росморпортом. Согласно контракту, общая стоимость которого составляет 2,2 млрд рублей, необходимо выпустить три таких суда для морских портов Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург и Туапсе.

Завод «Красное Сормово» будет участвовать в тендере, объявленном Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана на строительство и поставку нефтеналивного танкера дедевейтом 7,1 тысячи тонн и двух единиц транспортно-буксирных судов для обслуживания морских буровых платформ.



КРЫМСКИЙ ПОРТ – ТРУДНОСТИ ИЗОЛЯЦИИ

Два последних года ГУП «Крымские морские порты» находилось в сложном экономическом положении. Из-за санкций и транспортной изоляции полуострова снизилась доходность портов Крыма, что осложняет их развитие и поддержание надлежащего технического состояния.

Этим объясняется привлечение ГУП «Крымские морские порты» кредитной линии банка «Россия» (г. Санкт-Петербург) на 150 млн рублей. По сведениям самого ГУП, кредитная линия открывается сроком на 12 месяцев для пополнения оборотных средств, выплаты зарплаты, оплаты ГСМ и налогов. Средства будут привлекаться по ставке не более 20% годовых. ГУП «Крымские морские порты» было создано в марте 2014 г., находится в ведении Минтранса Рес-

спублики Крым. В структуру предприятия на правах филиалов входят Керченский торговый порт, Керченский рыбный порт, Феодосийский торговый порт, Ялтинский торговый порт, Евпаторийский торговый порт, Керченская паромная переправа, а также предприятия «Порт-Терминал» (г. Керчь) и «Госгидрография».

Финансовые трудности предприятие, наверняка, будет испытывать и в нынешнем году. Ведь транспортная изоляция полуострова продолжается.

ВОЛЬНИЦА ДЛЯ ВЛАДИВОСТОКА

Теперь морякам из судов, прибывающих в порты Владивостока разрешено упрощенное получение визы иностранными гражданами на восемь дней. Это значит, что они могут свободно передвигаться по территории 15 муниципальных образований Приморского края.

Кроме того, в рамках порто-франко в наступившем году заработает упрощенный транзит товаров между зонами порта. По данным Дальневосточного таможенного управления, при таком режиме товары размещаются без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения мер нетарифного регулирования в отношении иностранных товаров и без применения запретов и ограничений в отношении товаров ЕАЭС. В пунктах пропуска через государственную границу России



останутся только два контрольных органа: пограничная и таможенная службы. Санитарно-карантинный, фитосанитарный контроль, а также ветеринарный надзор будут осуществлять таможенные органы.

Государство предоставляет резидентам бесплатную дорожную и инженерную инфраструктуру. Для них также предусмотрены преференции и льготы по налогу на прибыль: в первые пять лет применяется пониженная ставка – не более 5%, в течение следующих пяти лет – не менее 10%.



ПУТЕЙ СТАЛО БОЛЬШЕ

Новые водные пути появились в России, после того, как в начале января премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение «Об изменении перечня внутренних водных путей России».

В соответствии с документом, морские суда теперь получают возможность подходить к строящемуся Арктическому терминалу круглогодичной отгрузки нефти Новопортовского месторождения морского порта Сабетта без оформления необходимых разрешений и согласований, требуемых при заходе судов под иностранными флагами на внутренние водные пути России.

Отрадно, что вновь возобновит свою деятельность порт Советск в Калининградской области. Кстати, последние краны в порту были демонтированы всего два года назад. Будет обеспечен свободный проход из Куршского залива в реку Неман судов рыболовецкого флота, судов пограничной, таможенной, гидрографической служб и судов Минобороны России. Важным шагом станет созданием независимого от Литвы судоходного пути по российской территории (по р. Скирвите (р. Северная) и Камышовой отмели в Куршском заливе) при следовании судов из пунктов, расположенных в бассейне реки Неман в другие пункты Калининградской области. Будет также обеспечено безопасность судоходства от города Зеленоградска до государственной границы протяженностью 35 км, а в самом городе будет создана база отстоя спортивных и парусных судов.

Целью развития водного туризма продиктована необходимость обеспечения прохода судов из реки Вуокса в Ладожское озеро и безопасность на судовом ходу реки Вуокса.