

ИРКУТСКИЙ АЭРОПОРТ «Хабнуть» по крупному пока не получится

ПЕРСПЕКТИВЫ

Новый, идеальный международный аэропорт «Иркутск» за последние полвека несколько раз перерисовывали на бумаге. Пока федеральные и постоянно меняющиеся местные власти ведут дискуссии о возможных площадках и пытаются договориться с инвесторами, действующая воздушная гавань развивается поступательно — звезд с неба не хватает, но постепенно расширяет географию полетов и совершенствуется взлетно-посадочную полосу.

В настоящий момент иркутский аэропорт входит в двадцатку крупнейших в России по пассажиропотоку (18-е место в рейтинге делового авиационного портала АТО.ru по итогам 2015 года) и грузо-перевозкам (15-е место).

Находится авиаузел в черте города, и разговоры о его переносе в новое место, где можно было бы развернуться с размахом, идут уже несколько десятилетий. Первое соответствующее постановление Совет министров СССР принял еще в 1961 году.

Аргументов в пользу загородного расположения много. Сейчас жители близлежащих кварталов страдают от шума взлетающих самолетов, а пассажирам часто приходится мириться с задержками рейсов, так как в утренние часы прием воздушных судов затрудняют туманы, поднимающиеся с поверхности водохранилища Иркутской ГЭС. Кроме того, создание современной инфраструктуры требует пространства.

Вариантов размещения обновленного иркутского аэропорта за всю историю изучения вопроса предлагалось множество. В постсоветское время практически каждый глава региона (а менялись они в области довольно часто) отстаивал свой вариант. Губернатор Борис Говорин считал, что нужно строить аэропорт недалеко от поселка Усть-Ордынский. Александр Тишанин предлагал перспективную с точки зрения развития агломерации площадку между Иркутском и Ангарском, в долине Ключевой. О деревне Позднякова, расположенной в 25 км от областного центра всерьез заговорили при Игоре Есиповском. Эта же идея нравилась Дмитрию Мезенцеву, но ФГУ «Главгосэкспертиза России» стабильно, из раза в раз, не одобряло проект.

Противники той или иной площадки находились всегда. Где-то не удавалось согласовать строительство с генштабом ВВС, где-то точкой преткновения становилась отдаленность, инеобходимость создания инженерной инфраструктуры «с нуля». Проблемой выбора площадки стала ключевой. Раз не определились и нет площадки, нет активных действий, нет реального диалога с инвесторами. Последним, чтобы оценить перспективы, всегда нужно конкретное предложение.

Сказочные перспективы...

В 2015 году, аккурат перед внеочередными выборами губернатора Иркутской области, заговорили о новых перспективах авиаузла. Аэропорт, ранее находив-

шийся в 100-процентной собственности РФ, передали региону с целью строительства нового аэровокзального комплекса на условиях государственно-частного партнерства. Взлетно-посадочная полоса осталась в федеральной собственности.

Правительство области под руководством губернатора Сергея Ерошенко предполагало реализовать проект развития авиаузла путем строительства новой взлетно-посадочной полосы, с поворотом относительно существующей на 33 градуса. Кроме того, говорили о современном терминале и логистическом хабе. В качестве инвесторов упоминались «Ростех» и «Роснефть».

Согласно постановлению правительства РФ, власти Иркутской области до 2022 года должны привлечь не менее 1,1 млрд рублей на техническое перевооружение аэропорта и не менее 20 млрд рублей — на строительство нового аэропортового комплекса.

... и реальные возможности

От «иллюзии хаба», который «вот-вот» появится, пришлось избавиться, когда власть в регионе перешла к команде нового избранного губернатора, коммуниста Сергея Левченко. У него на счет аэропорта и государственно-частного аэропорта сложилось собственное, особое мнение, которое он в феврале 2016 года четко обозначил в интервью «Ведомостям»: «Я думаю, что роль государства как раз быть в тех местах, где всё и полностью отдавать в частные руки нельзя. Если посмотреть частные аэропорты на севере области, в Бодайбо, Киренске, Нижнеудинске, Усть-Илимске, там же ужас что творится. Киренский в процедуре банкротства, в Бодайбо самолеты как садились 30 лет буквально в грязь, так и садятся... У нас огромное количество примеров, что в стране, что в области, когда частники, увидев, что на определенном этапе проект начинает генерировать убытки, становится невыгодным, поворачиваются и уходят. Именно поэтому иркутский аэропорт останется у региона».

Тогда же губернатор рассказал, что совместно со структурами федеральной холдинга «Новпорт» создана рабочая группа, которая подготовит предложение по модернизации старого иркутского аэропорта. Что дальше? Будет пресловутый мегасовременный «хаб» или нет? Этот вопрос, по доброй (или недоброй) традиции, остался без конкретного ответа. Стало известно, что



по-прежнему рассматриваются четыре варианта развития аэропорта, три из них — на новых площадках.

При этом, всем любителям спекулировать на теме неумелого поиска инвесторов напомнили, что общая экономическая ситуация в стране непростая и вряд ли удастся найти «частника», который сейчас «вложит \$4 млрд и не сбежит, если поменяется конъюнктура или объявят санкции». Кризис заставляет корректировать многие программы, цифры и решения.

Вряд ли в текущих условиях строительство нового аэропорта Иркутске — задача номер один. Хотя этот вопрос вошел в повестку рабочей встречи губернатора региона с Президентом РФ Владимиром Путиным, которая состоялась в начале апреля в Москве.

Хороший, плохой, родной

Тема строительства нового аэропорта или адекватной реконструкции старого звучит особенно громко после очередного авиационного происшествия. Масла в огонь в 2013 году подлил комментарий командира лайнера А320 Андрея Литвинова («Аэрофлот»). В интервью телеканалу «Дождь» летчик назвал посадочную полосу в Иркутске «стиральной доской» с

заплатами по бокам. Литвинов посетовал, что из-за плохих полос аэропортов в городах России даже новые самолеты скоро начнут приходить в негодность.

С пилотом Литвиновым и сегодня согласен Анатолий Юртаев, директор авиакомпании «Ангара», занимающей первое место по количеству самолетов вылетов из аэропорта «Иркутск» и третье — по годовому пассажиропотоку. «Состояние взлетно-посадочной полосы постоянно ухудшается, и сейчас она находится в критическом состоянии, на грани несоответствия требованиям, предъявляемым к такого рода объектам», — констатирует Юртаев. — При дальнейшем ухудшении состояния полосы появляется риск повреждения воздушных судов».

При этом заместитель руководителя Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Дмитрий Целищев в телефонном разговоре с корреспондентом оценил иркутский аэропорт на «пятак с плюсом». Хотя это, безусловно, не Шереметьево или Домодедово, но в настоящий момент объект со своими задачами справляется, и обращений-претензий от пассажиров нет.

Конечно, было бы неплохо иметь аэропорт побольше и поновее, но такие решения вне компетенции «Росавиации».

В свою очередь исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев характеризует Иркутский аэропорт как крупнейший в Восточной Сибири, располагающий реконструированным терминалом внутренних воздушных линий и несколько устаревшим международным терминалом. Аналитик подчеркивает, что говорить о достоинствах и недостатках аэропорта можно только с учетом его стратегии, позиционирования в авиатранспортной системе.

«В нынешнем формате можно констатировать, что аэропорт «Иркутск» в состоянии обеспечить обслуживание пассажироперевозок жителей города и области, а также пока небольшого числа туристов, прибывающих на Байкал, — уверен Пантелеев. — Косметических преобразований, как по аэродрому, так и по терминалу, будет достаточно, чтобы на ближайшие 5-7 лет не испытывать существенного дефицита пропускной способности и обслуживать пассажиров на приемлемом уровне. Но не более того. Однако более амбициозные планы потребуют принятия решений по обновлению инфраструктуры.

Прежде всего, нужно определить масштаб будущих притязаний. Для того, чтобы на десятилетия закрыть потребности региона в перевозках, достаточно реализовать проект по «развороту» взлетно-посадочной полосы: это позволит сделать новую полосу, которая сможет принимать все типы воздушных судов, расширит возможности Иркутска по приёму лайнеров в качестве международного аэродрома. Если же претендовать на роль хаба не в границах Восточной Сибири, а в более широком географическом понятии, то потребуются строить аэропорт на новом месте. Полагая, что сегодня у потенциальных инвесторов этот вариант вызывает интерес, но не более того — средств на такой проект нет».

Минус один

Независимо от наличия финансирования, крест на идее с разворотом губернатор Сергей Левченко поставил в своем ежегодном послании. 14 апреля глава региона ответственно заявил: «Разворота взлетно-посадочной полосы на 33 градуса — не будет. Такие договоренности достигнуты с инвесторами и с федеральным центром».

Окончание на стр. 4

МАГИСТРАЛИ ЖДУТ СРЕДСТВ, ИНИЦИАТИВ И ЭФФЕКТИВНОСТИ

ДОРОГИ

В этом году можно совершенно определенно назвать город, где дороги оперативно приведут в порядок хотя бы на какое-то время. Речь идет об Омске, жителям которого первой дозволилась на прямую линию с Владимиром Путиным и в режиме реального времени по видеосвязи на всю страну продемонстрировала разбитые омские дороги и тротуары. Учтивая такую «рекламу» местные власти наверняка вылезут из кожи вон, к тому же президент поручил «привести город в порядок и тем более дорожную сеть». Дорогам Иркутской области в этом году подобного подарка ждать не стоит. Впрочем, существует ряд предложений, следуя которым вполне можно довести до приличного состояния и наши трассы.

Решения сверху

Дорожное законодательство, связанное с выделением средств на ремонт и строительство магистралей, меняется регулярно. И не всегда в лучшую для регионов сторону. Впрочем, предложения, которые президент России Владимир Путин озвучил в этом году во время своей прямой линии, могут существенно оживить темпы дорожного строительства на местах.

«Проблема действительно обострилась, как ни странно, потому что некоторое время назад мы создали региональные дорожные фонды и направляем туда значительное количество ресурсов. Но в последнее время по дорогам, по их состоянию очень много вопросов», — заметил президент, отвечая на вопрос жительницы Омска.

По его словам, случайностью это назвать трудно. Объяснить же беспокойство людей можно тем, что средства из региональных дорожных фондов зачастую расходуются нецелевым образом на решение других задач. «И в этой связи, мы с Правительством еще подумаем, но я считаю, что, конечно, надо будет, окрасить расходы из дорожного фонда, против чего раньше всегда возражали руководители регионов Российской Федерации. Потому что это было для них и является до сих пор определенным зашифром, что ли, из которого можно взять средства на другие цели, потому что это не запрещено законом. Нужно окрасить эти средства и сделать



По словам депутата Госдумы РФ Сергея Тена, в настоящее время регион переживает не самый благоприятный период в политической плоскости, однако это не должно быть препятствием для решения насущных вопросов.

так, чтобы средства шли именно на дорожное строительство или на капитальный ремонт, тем более что на капитальный ремонт из дорожных фондов расходуются не больше, чем 10% сегодня», — заявил Владимир Путин. Кроме того, по мнению президента, в качестве оперативной и дополнительной меры можно направить половину средств от увеличенных в этом году акцизов на топливо в региональные дорожные фонды. «Это, надеюсь, повлияет на качество дорог», — добавил президент.

Эксперты уже успели оценить как положительные предложения главы государства. В частности, депутат Государствен-

ной Думы, заместитель председателя комитета по транспорту Сергей Тен назвал важным, что президент акцентировал внимание на то, что дорожные деньги должны быть «окрашенными». «Были подняты вопросы существенного недофинансирования дорожного хозяйства из региональных бюджетов. Сегодня, к сожалению, стало нормой искусственное занижение показателей по поступлениям в дорожные фонды, а также использование бюджетных средств на цели, не связанные с дорожной деятельностью. По всем территориям Иркутской области проблема дорог, а вернее транспортной доступности входит в тройку самых насущных. Поэтому в условиях сложной экономической ситуации необходимо неукоснительно соблюдать финансирование из дорожных фондов и строго отслеживать эффективность использования каждого рубля. Еще один важный момент, который был отмечен Президентом, что рубль от повышения акцизов на моторное топливо должен поступить в Региональные дорожные фонды. Дополнительно мы сможем привлечь, таким образом, порядка 40 млрд рублей», — резюмировал Сергей Тен.

Реальность на местах

На сегодняшний день пока не было озвучено наиболее подробной информации о том, чем собираются заниматься региональные и муниципальные дорожные организации в течение всего нынешнего года. Существуют лишь общие цифры и планы.

В частности, в этом году в Иркутской области планируется отремонтировать более 35 километров дорог и еще 8 построить. Министерство строительства, дорожного хозяйства рассмотрело заявки на получение субсидий, которые предусмотрены на ремонт и строительство дорог местного назначения. Как сообщила министр строительства, дорожного хозяйства региона Светлана Свиркина, за счет программ на эти цели распределено около 420 млн рублей.

В рамках государственной программы «Развитие дорожного хозяйства» субсидии на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт автомобильных дорог получили: Черемухово — более 40 млн рублей, марковское муниципальное образование — 50 млн рублей, Нижнеудинский район — 67,5 млн рублей. По программе «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» на 2014-2020 годы осуществлено распределение субсидий следующим муниципальным образованиям:

Усольское районное муниципальное образование — 4,2 млн рублей, Киренский район — почти 18 млн рублей, Иркутское районное муниципальное образование — более 17 млн рублей, город Усолье-Сибирское — 17,5 млн рублей, Ангарский городской округ — около 3 млн рублей.

Также субсидии на строительство и реконструкцию автомобильных дорог получили: Запаринский район — 75 млн рублей, Черемуховское районное муниципальное образование — 56 млн рублей, Аларский район — около 70 млн рублей. Кроме того, планируется капитальный ремонт 4,5 км дорог, строительство 7,8 км дорог к сельским населенным пунктам и ремонт 30,8 км дорог к садоводствам.

Известны планы и по наиболее крупным объектам. Так, второй год подряд будет продолжен серьезный проект по реконструкции Байкальского тракта. Первый этап реконструкции прошел в 2015 году: участок дорог с 8 по 12 км построили буквально заново, прибавилось полосы движения, появились две двухуровневые развязки. Нынешний проект предполагает, что за два года (2016 и 2017) будет проведена реконструкция тракта с 12 по 21 км. Кроме того, известно, что в планах правительства — полностью реконструировать дорогу из Иркутска в Листвянку. Проектные документы на реконструкцию трассы вплоть до 49 км уже разработаны.

Еще один крупный объект — автодорога «Тайшет-Чуна-Братск», строительство которой ранее велось с отставанием от графика. Месяцем ранее Дорожная служба Иркутской области в связи с этим выступила с заявлением, что намерена для намерения упущенного организовать двухсменный график работы, увеличить количество задействованной техники, убрать поручные останки в границах полосы отвода, заготовить инертные материалы для строительства мостовых переходов. Как отметил генеральный директор ОАО «Дорожная служба Иркутской области» Максим Черниговский, все требования должны быть выполнены субподрядными организациями в кратчайшие сроки.

Напомним, ДСИО является генеральным подрядчиком трассы. 22 октября 2015 года она выиграла тендер на сумму более 2,76 млрд рублей, из них 1,5 млрд выделены из федерального бюджета. В настоящее время там выполняются работы по отсыпке земляного полотна и устройству искусственных сооружений. Всего планируется построить 38 километров дорог и шесть мостов.

Окончание на стр. 3

ГРУЗ СЪЕЗЖАЕТ С РЕЛЬСОВ

Железнодорожники фиксируют снижение объема грузоперевозок на ВСЖД

Для железнодорожных перевозок прошлый год оказался сложным: в целом рынок просел на 1%. На Восточно-Сибирской железной дороге ситуация сложилась еще хуже: объемы погрузки здесь снизились сразу на 6,4%. Эксперты отмечают, что не ожидают улучшения ситуации в 2016 году: погрузка за январь-февраль 2016 года, по оперативным данным, составила 10 млн 184 тыс. тонн — это ниже уровня аналогичного периода 2015 года на 8,1%. Среди основных причин снижения называют падение объемов перевозки нефтепродуктов, железной руды и угля. Частные компании, специализирующиеся на железнодорожных перевозках, отмечают, что тенденции к улучшению ситуации все-таки есть.



Россия — страна огромных расстояний. Крупные города здесь находятся на расстояниях тысяч километров друг от друга, а отдельные регионы имеют площадь территории больше, чем многие страны. В этих условиях обеспечение грамотной логистики становится ключевым фактором для бизнеса и промышленности. Железнодорожные перевозки — один из самых доступных способов перевезти груз из пункта А в пункт В.

Рынок железнодорожных перевозок в России уже несколько лет находится в стагнации, регулярно теряя свои позиции. По итогам 2015 года он просел на 1%: объем погрузки за весь 2015 год составил 1 214,5 млн тонн. В прошлом году выросли перевозки угля (+6,9%), строительных грузов (+2,2%), железной руды (+3,4%), зерна (+5,0%) и минеральных удобрений (+14,6%). При этом снизилась погрузка нефти и нефтепродуктов (-2,6%), черных металлов (-6,2%) и цемента (-11,8%). Самую большую просадку показал лом черных металлов — его перевозка уменьшилась на 35,7%. В целом основные прогнозы экспертов относительно развития событий на рынке железнодорожных перевозок оправдались.

На Восточно-Сибирской железной дороге ситуация сложилась несколько хуже, чем в целом по России. В 2015 году было погружено 64,1 млн тонн, что на 6,4% меньше, чем в 2014 году. В пресс-службе ВСЖД пояснили, что по ряду номенклатур грузов был зафиксирован рост. Так,

практически на уровне прошлого года осталась погрузка каменного угля (рост 0,5% или 123,5 тыс. тонн). Погрузка цветных металлов увеличилась на 6,3% — это на 52,6 тыс. тонн больше значения 2014 года, а погрузка бумаги возросла на 9,5% (+102,9 тыс. тонн). Цифры по лесу и пиломатериалам превысили показатель 2014 года на 1,9% (+196,3 тыс. тонн). Но при этом по другим категориям грузов зафиксировано существенное падение. В частности, самый большой провал относится к нефтепродуктам: погрузка нефтяных грузов за двенадцать месяцев уменьшилась на 21,9% (-2839 тыс. тонн). «С 1 августа 2015 года после окончания строительства ответвления от нефтепровода ВСТО произошло переключение отгрузки сырой нефти со станции Зуй в адрес Хабаровского НПЗ. По этой причине потери в погрузке Восточно-Сибирской железной дороги составили в 2015 году к уровню 2014 года 2 млн тонн, а в 2016 году к уровню 2015 года прогнозируются потери в 1,9 млн тонн», — прокомментировали ситуацию в ВСЖД. Кроме того, на 11,2% (или на 967,1 тыс. тонн) упала отгрузка железной руды, потери по строительным грузам по отношению к аналогичному периоду прошлого года составили 24,1% (или 528 тыс. тонн), объемы перевозимых химикатов и промышленного сырья снизились на 21,7% и 22,3% соответственно (235,7 тыс. тонн и 398,6 тыс. тонн).

Начало 2016 года также выглядит пессимистично. Погрузка за январь-

февраль 2016 года, по оперативным данным, составила 10 млн 184 тыс. тонн — это ниже уровня аналогичного периода 2015 года на 8,1%. Продолжилось снижение по погрузке нефтяных грузов (на 19,3% или 359 тыс. тонн меньше), железной руды (-15,3% или 193 тыс. тонн) и каменного угля (-7,4%, или 360,1 тыс. тонн). В минус ушли также цветные металлы (-2,4%) и химикаты (-24,8%). Зато положительную динамику показывают строительные материалы — их за два месяца отгружено на 32,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года, промышленное сырье (+2,7%) и бумага (+24,8%). Что касается марта, то на ВСЖД прогнозировали умеренный рост погрузки — несколько выше, чем в январе и феврале.

Основная проблема в снижении грузоперевозок на ВСЖД — несоответствие прогнозных планов компаний с реальными объемами перевозок. Заместитель начальника ВСЖД по взаимодействию с органами власти Александр Парщиков на профильном совещании в правительстве области отметил: на Восточно-Сибирской железной дороге с начала года произошло сокращение количества перевозимых грузов. В прогнозных планах, заявленных к началу 2016 года, крупными предприятиями-грузоперевозчиками планировалось только в январе перевезти на 789,4 тыс. тонн грузов больше. Но в итоге планы остались только на бумаге. Основные потери произошли по таким грузам, как железная руда (-142,9

тыс. тонн), нефтепродукты (-235,4 тыс. тонн) и лесные грузы (-411,1 тыс. тонн).

«При предоставлении прогноза предприятие заявляет существенно большие объемы, но фактически не предьявляет их к перевозке. Данные объемы учитываются при планировании бюджетного задания по погрузке, размера эксплуатационной работы. Непредьявление груза в заявленных объемах вынуждает коллектив дороги искать возможность компенсировать сокращение отгрузки данным предприятием, проводя работу с грузоотправителями других номенклатур грузов для привлечения погрузки», — объяснили на ВСЖД.

В качестве примера представители железной дороги рассказали о следующей ситуации. В ноябре 2015 года в адрес начальника ВСЖД поступило письмо о намерении ОАО «НК «Роснефть» возобновить в 2016 году поставку нефти железнодорожным транспортом с пункта налива нефти «Мегет», со станции Зуй в Китай через пограничный переход Наушки. Дорога со своей стороны провела масштабную работу по подготовке собственной инфраструктуры для организации данной перевозки. Расконсервирован пункт подпарки клапанов у вагонов-цистерн, пересмотрена технология работы железнодорожной станции Зуй, запланированы расходы на локомотивы и локомотивные бригады на 2016 год. ООО «Трансфлот-Логистика», выступающее грузоотправителем данной перевозки, планировало начать перевозку нефти с января 2016 года. Однако в январе и феврале объемы отгрузки были минимальными. Информация о планах погрузки нефти в данном направлении в марте-апреле отсутствует. В результате железная дорога несет убытки из-за отсутствия предьявления груза к перевозке, а для бюджета Иркутской области теряется налоговая база.

И подобные ситуации — не редкость на железной дороге. Некоторые крупные компании меняют свои планы, тем самым срывая объемы работы на ВСЖД. В правительстве Приангарья также считают, что в вопросе грузовых железнодорожных перевозок чрезвычайно важен взвешенный подход к планированию, при котором грузоперевозки равномерно распределены в течение года. Это позволит снизить риск заставаривания и избежать ситуации, когда отправка груза декларируется, но не осуществляется, уверен заместитель министра жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области — начальник управления водного, воздушного, железнодорожного транспорта Андрей Никитин. А в процессе реализации этих планов грузоотправителям нужно активнее вести диалог с Восточно-Сибирской железной дорогой.

Екатерина Головина



«2016 ГОД — ПРОГНОЗ ОПТИМИСТИЧНЫЙ»

Директор Иркутского филиала АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) Валерий Якимович прокомментировал положение дел на рынке железнодорожных перевозок.

ИНТЕРВЬЮ

— Валерий Владимирович, действительно ли в прошлом году произошел серьезный спад на рынке грузовых железнодорожных перевозок? Какие тенденции повлияли на показатели погрузки?

— Да, действительно, в прошлом году грузовая база, предьявляемая к перевозкам, продолжала сокращаться.

В частности, в третьем-четвертом квартале погрузка каменного угля на станции Новая Чара Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) снизилась на 40-70 тыс. тонн ежемесячно по отношению к прошлогодним объемам. Подвела геология — на Алпатском угольном разрезе прекратилась добыча угля в связи с неподтвержденными данными геологоразведки. Производители угля обещают, что с июня-июля 2016 работа угольного разреза возобновится, соответственно, мы надеемся, что начнется рост перевозок угля в полуавганах.

В связи со снижением переработки нефти, а также с активным переключением нефтегрузов на трубопровод, не получили роста показатели в сегменте нефтепродуктов.

Кроме того, в строительной отрасли из-за неблагоприятной конъюнктуры снизилась потребность в строительных материалах, поэтому недогрузили щебень и песок. Это основные составляющие, которые повлияли на падение объема перевозок филиала, так и в целом по сети ВСЖД.

Но была и положительная динамика. В 2015 году в 1,5 раза выросла погрузка цветных металлов в крытых вагонах алюминиевыми заводами ОК РУСАЛ в Восточной Сибири, а также увеличилась погрузка угля на 1,3% к аналогичному периоду 2014 года, до 1,7 млн тонн.

— Как для грузоперевозок прошел первый квартал 2016 года?

— В первом квартале текущего года мы не показали роста, но и не «упали», вопреки прогнозам. Доля филиала в общем объеме грузоперевозок на ВСЖД и Забайкальской

железной дороге сохранилась на уровне 13%. Считаю, что для сегодняшней ситуации на транспортном рынке это является неплохим результатом.

— Какие факторы будут определять рынок железнодорожных грузоперевозок в 2016 году?

— Помимо экономических факторов, в этом году на рынок негативно повлияет решение правительства о запрете на продление вагонов с истекшим сроком службы на сети РЖД, нацеленное на стимулирование спроса вагоностроительной продукции. Эта мера, по нашим оценкам, может привести к возникновению локального дефицита подвижного состава в сезонные пики перевозок и, соответственно, росту ставок для грузоотправителей.

Тем не менее, несмотря на негативные моменты, на 2016 год у нас оптимистичный прогноз.

В первом квартале Иркутский филиал получил положительную динамику в сегменте перевозок цистерн. Мы перевезли более 1,2 млн тонн грузов, что на 2,4% выше показателя аналогичного периода прошлого года.

Рост достигнут благодаря заключенному в феврале пятилетнему сервисному контракту ПГК со стратегическим партнером НК «Роснефть» на перевозку нефтепродуктов Ангарской нефтехимической компании. За счет этого долгосрочного контракта мы получили гарантированный объем работы по одной из важнейших номенклатур для нашего филиала. Нефть и нефтепродукты составляют 60% всего объема перевозок в общей структуре перевозок Иркутского филиала.

До сих пор выбранная нами тактика — заключение долгосрочных сервисных контрактов, оказание качественного сервиса и широкого спектра услуг — показывала свою эффективность. Нам удается наращивать клиентскую базу, несмотря на растущую конкуренцию: если на начало прошлого года в клиентском портфеле у нас было около 600 постоянных договоров, то в этом году их уже 700. Уверен, что эта тактика не подведет нас и в будущем.

МАГИСТРАЛИ ЖДУТ СРЕДСТВ, ИНИЦИАТИВ И ЭФФЕКТИВНОСТИ

РУБРИКА

Окончание. Начало на стр. 1

Что же касается муниципалитетов, то больше всего средств на дороги традиционно потратят в Иркутске. Накануне мэр областного центра Дмитрий Бердников заявил о том, что финансирование на ремонт дорог Иркутска большими картами будет увеличено в два с половиной раза — до 100 млн рублей. «Самое главное, чтобы те средства, которые выделены, были максимально эффективно использованы. И очень важно, чтобы жители города контролировали процесс работ. Ситуацию с дорогами надо менять. Мы делаем все возможное, решаем этот вопрос своими силами. Параллельно с этим прорабатываем участие в федеральных программах, стараемся привлечь средства за счет муниципально-частного партнерства», — подчеркнул Дмитрий Бердников.

Глава города напомнил, что уже принято решение об увеличении более чем в два раза финансирования на ремонт дорог частного сектора. Кроме того, в текущем году будут отремонтированы дороги в 169 дворах города.

Полезные инициативы

В каких объемах будут выделяться средства из областного и местных бюджетов на ремонт и строительство дорог — вопрос важный. Однако необходимо эти деньги и тратить с умом, чего в настоящее время ответственные чиновники в массе своей продемонстрировать не могут. Между тем в Иркутской области уже существует подобная инициатива, оформленная в виде предложений из Стратегии социально-экономического



развития региона до 2030 года. Ее автором стал депутат Госдумы РФ Сергей Тен. «В Иркутской области исторически сложилось, что вокруг вопроса дорожного хозяйства много политики. Я могу сказать одно: политика приходит и уходит, а заниматься нужно, в первую очередь, экономикой. Убежден, что любые программы, которые принимаются в нашем регионе, должны выполняться вне зависимости от политического курса. Мы можем до бесконечности их корректировать, а в конечном итоге к реализации так и не приступить», — комментирует он мотивы составления своих предложений. — К сожалению, регио-

нальные власти часто забывают, что на территории Иркутской области существуют федеральные дороги. Считаю, что они работают сами по себе. Но ведь масса людей ездит по федеральным трассам, и мне кажется, что в программе социально-экономического развития области важно это учитывать. Федеральная составляющая не может быть оторвана от региональной».

По словам депутата, в настоящее время регион переживает не самый благоприятный период в политической плоскости, однако это не должно быть препятствием для решения насущных вопросов. «У нас никогда, я сколько

себя помню, не было таких «радушных» отношений между мэром и губернатором. Но ведь в 1996 году губернатор Ножиков, мэр Иркутска Говорин и депутат Тен смогли договориться — в результате город получил Академический мост, — вспоминает он. — Когда политика превалирует над здравым смыслом и профессиональным подходом, от этого страдают простые люди. Лично я убежден, что те средства, которые выделяются на поддержание городской дорожной сети, недостаточны. Это не только проблема мэра — это проблема всего региона. По нашим расчетам, минимум 10% от областного дорожного фонда

должны выделяться на Иркутск, потому что Иркутск — это лицо нашей области».

Сергей Тен приводит неутешительную статистику и по другим районам: в Иркутской области более 8,8 тыс. км дорог (73,72%), находящихся в собственности региона, не соответствует нормативным требованиям. Такая же негативная тенденция отмечена и в отношении муниципальных дорог — более 10 тыс. км (63,48%). «На мой взгляд, эта цифра требует уточнения, поскольку у нас нет постоянной диагностики автодорог. Я откровенно хочу сказать: у меня по поводу этих цифр очень большие сомнения. Мне кажется, на самом деле ситуация значительно хуже. И мы должны понять, в каком состоянии сейчас наши дороги. В прошлом году предыдущее правительство заказало анализ состояния дорог московскому институту. 120 миллионов потратили, а в результате не получили ничего. Эти механизмы нужно отработать. И очень важно, чтобы эта информация была в открытом доступе, чтобы граждане могли видеть и контролировать этот процесс», — добавляет он.

По словам депутата, для этого необходимо и дальше развивать общественный контроль за состоянием дорог. Это важная работа, так как мнение граждан имеет большое значение, потому что не дороги строятся для пользователей, а не для чиновников, не для администраций, не для галочки.

Стоит отметить, что Сергей Тен также озвучил «рецепт», позволяющий при нынешнем уровне финансирования ремонтировать большее число дорог в сельской местности. «Сегодня мы очень активно работаем с коллегами из Минтранса, Федерального дорожного агентства и Минстроя над сокращением затрат на ремонт и строительство дорог

с низкой интенсивностью. В данном направлении существует положительный опыт наших коллег из Республики Бурятия. В прошлом году они начали работу по ряду территорий, используя метод ресайклингования. Экономия средств, в сравнении с традиционной технологией, составляет более трех миллионов рублей с каждого километра дорог. В Иркутской области мы так не делаем ни одного километра, — признается он. — Я считаю, что это очень серьезная работа: нашему региону не стоит замыкаться в раковину — надо расширять возможности, смотреть на другие регионы, использовать их опыт».

Кроме того, Сергей Тен озвучил и ряд инициатив, позволяющих при их реализации добиться увеличения объемов финансирования региональных дорог: «На недавнем заседании Госсовета под председательством Владимира Путина президент озвучил мнение, что штрафы за ДТП должны целевым образом попадать в дорожный фонд. На мой взгляд, это логично: данные средства могут быть направлены на создание системы интеллектуальной безопасности на дорогах, что приведет к снижению аварийности. Федеральный законодатель также право регионам предоставил, мы над этим поработали, и теперь ждем, что областное правительство наши поправки поддержит. Нужно систематизировать работу по созданию качественного дорожного сервиса. Дорога должна быть не только безопасной, но еще и комфортной, а это невозможно без сервиса: нормального питания, широмонтажа, заправочных комплексов, мест отдыха. К этому вопросу нужно подходить системно. Людям должно быть удобно ездить».

Олег Усов