

Мечта о мультимодальности

ИНВЕСТИЦИИ

Выгодное географическое положение пока не помогло Новосибирску занять позиции мультимодального транспортного узла в масштабах страны. Столица Сибири не использует свой транзитный потенциал, уступая Москве роль главного перевалочного пункта, а с введением Таможенного союза — и казахстанским городам. По мнению экспертов, чтобы укрепить свое место на рынке, Новосибирску необходимо развивать соответствующую инфраструктуру. Грузоперевозчики должны получать весь комплекс услуг, начиная от таможни и заканчивая логистикой.

Узкое горло Транссиба

Задача, поставленная Минэкономразвития, — вывести российский экономику на пятое место в мире к 2020 году — немаловажна без создания современной транспортной системы, причем не только для перевозки междугородних грузов, но и приема транзитных потоков из-за рубежа. Сейчас таким комплексом в полной мере обладает только Москва. Города, претендующие на роль транспортных узлов, пока только пытаются приблизиться к ней.

В СФО большая часть грузов перевозится по железной дороге. Западно-Сибирская железная дорога (ЗСЖД) в 2011 году отправила 261,5 млн т грузов, что на 4% больше, чем в предшествующем году. Спрос со стороны компаний на перевозку грузов растет, но дорога не справляется с растущими задачами, которые ставят перед ней потребители.

Грузонапряженность на транссибирском участке железной дороги превышает показате-

тели, например, США на порядок», — констатирует директор логистического оператора «Сиблогистикс» Евгений Новиков. Одна из наиболее серьезных проблем — транспортировка угля до морских портов. Так, ОАО УК «Кузбассразрезуголь» в 2011 году из-за транспортных проблем снизило экспорт угля в сравнении с 2010 годом на 6% — до 22,7 млн т и не смогло выполнить свой план по экспорту, на складах осталось более 5,5 млн т. Поэтому в 2012 году компания планирует снизить объемы угольдобычи до 45 млн т.

РЖД называют в числе наиболее напряженных участков магистрали от Кузбасса к балтийским, черноморским и дальневосточным портам.

Наибольшие проблемы связаны с дальневосточным направлением, поскольку Азиатско-Тихоокеанский регион за последние годы стал мировым лидером по потреблению угля, полагает Евгений Новиков, «один Китай потребляет более 40% всего добываемого в мире угля, Япония, Индия также в



Развитие дорожной инфраструктуры Новосибирска стремится соответствовать растущему объему автомобильных грузоперевозок. ФОТО ЕВГЕНИЯ КУРСОВА

качестве основного энергетического источника используют уголь».

Кресту потребления со стороны азиатских стран добавляется и увеличение объемов перевозок угля со стороны отечественных производителей. Ближайшее десятилетие железнодорожники ожидают рост объемов его перевозки. «Долгосрочная программа развития угольной отрасли до 2030 года», принятая правительством РФ, предполагает существенное увеличение объемов добычи угля: в целом по стране рост должен составить 1,4 раза, до 430 млн т.

Поэтому прогноз президента РЖД Владимира Якунина в отношении пропускной способности железной дороги неутешителен: если не начать инвестировать в железнодорожную инфраструктуру, то к 2015 году невыезженные останутся 15% всех грузов в стране, а

дефицит пропускной способности по каждому из вышеупомянутых направлений достигнет 30-40 млн т в год.

В конце января 2012 года РЖД ВЭБ и 25 крупных металлургических, химических, нефтяных и угольных компаний подписали соглашение о совместном финансировании развития инфраструктуры. Соглашение предполагает следующий принцип: грузоотправитель гарантирует грузовой базу, а РЖД дают гарантию, что эти грузы будут вывезены, грузоотправитель участвует в финансировании строительства или модернизации железнодорожной инфраструктуры. Соглашение с РЖД и ВЭБом подписали «Кузбассразрезуголь», «СДС-уголь», «Сибумлетель», СУЭК, «Белонь», «Кузбасская топливная компания», Евраз, UC Rusal, «Востсибуголь» (входит в ЕП), «Лукойл», «Роснефть», ТНК-ВР, «Руснефть»,

«Башнефть», «Славнефть», НЛМК, «Мечел», «Металлоинвест», ММК, «Северсталь», «Сибур», «Уралхим», «Еврохим», «Фосагро», «Уралкалий». Сейчас по ряду проектов РЖД намерены подписать с каждым грузоотправителем отдельный документ. Так, проект Кузбасс — Дальний Восток оценивается в 180-200 млрд руб. и позволит перевезти дополнительно не менее 40-50 млн т грузов. Инвестиционный проект по расширению пропускных способностей инфраструктуры на направлении Кузбасс — Северо-Запад оценивается в 230 млрд руб. и позволит дополнительно перевезти около 200 млн т грузов.

Автопроблемом по грузам

Там, где нет возможности перевести груз по железной дороге или этот вид доставки нерентабелен, используются автомобильные перевозки. «Доставка

по железной дороге оправдана в случае больших расстояний, более 1-2 тыс. км, или тяжелых инертных грузов», — объясняет господин Новиков. По его словам, перевозка на автотранспорте выгодна, если речь идет о скоропортящихся продуктах питания, дорогих товарах — таких как бытовая техника, электронные гаджеты и прочее.

Объемы автомобильных грузоперевозок по Новосибирской области растут. Новосибирск зафиксировал рост натуральных показателей. За четыре месяца 2012 года динамика грузооборота в Новосибирской области превысила аналогичный показатель прошлого года на 6,3%, до 34,1 млн тонно-километров. По наблюдениям ведущего эксперта УК «Финанс Менеджмент» Дмитрия Баранова, динамика роста грузоперевозок в Новосибирской области несколько опережает показатели по региону. Президент Новосибирской городской торговой-промышленной палаты Юрий Бернадский связывает это с ростом ВРП. По его данным, за 2011 год рост ВВП Новосибирской области составил 7%, в основном за счет увеличения объемов производства в промышленности и торговле. Господин Бернадский предполагает, что необходимо поддерживать экспортно ориентированный бизнес, поскольку за год объемы внешнеторгового оборота Новосибирской области снизились на 6% и впервые импорт превысил экспорт.

Росту объемов автомобильных перевозок, по прогнозам экспертов, будет способствовать и развитие дорожной сети. В 2012 году началось строительство Восточного обхода, общая протяженность трассы составит 101 км, объем инвестиций в проект — 8 млрд руб. Также строится дорога — дублер федеральной автодороги М-52 «Чуйский тракт», что дает дополнительные условия для роста товарооборота внутри Сибирского региона.

Одним из драйверов роста для рынка грузоперевозок, по мнению отраслевых экспертов, стал Таможенный союз, который позволил ускорить прохождение грузов на границе с Казахстаном. Юрий Бернадский отмечает, что создание союза позволило ускорить прохождение грузов на границе, однако необходимо перевести в «официальную экономику» основную массу внешнеторгового оборота, который на настоящий момент более чем на 40% состоит из «серых схем».

Воздушные трассы

Основная часть авиационного грузопотока приходится на аэропорты Московского региона, хотя на часть из них, как считают эксперты консалтинговой фирмы «Центр ГА», мог бы претендовать и новосибирский аэропорт. По их данным, сейчас аэропорты московского узла обслуживают 83% грузов в России. Товары, прибывающие из-за рубежа, проходят таможенные процедуры в Москве, а уже затем доставляются в регионы.

Аэропорт Толмачево мог бы увеличить объемы грузопотока за счет обслуживания транзитных грузов. Для этого необходимо строительство и реконструкция объектов аэропортового комплекса, в частности грузового терминала. Эта проблема должна решиться в рамках соглашения, подписанного аэропортом Толмачево и Росавиацией, по которому планируется привлечение более 11 млрд руб. частных инвестиций до 2018 года. Принятые меры уже позволили Толмачево увеличить объемы грузопотока: по данным отчетности аэропорта, за восемь месяцев прошлого года грузооборот достиг 12,9 млн т, выручка составила более \$0,6 млн.

Еще одно направление работы — создание сервисов, соответствующих международным стандартам. В частности, внедрение стандарта e-freight (разработан Международной ассоциацией воздушного тран-

спорта (IATA) и внедрен во многих странах мира, предполагают электронное оформление перевозок грузов, снижение объемов бумажного документооборота, ускорение рабочих процессов и сокращение издержек). В мае этого года режим e-freight запущен в тестовом режиме в аэропортах Толмачево, Шереметьево и Емеляново. Пилотный проект рассчитан на два года, в течение которых к нему будут подключаться новые участники. Предполагается, что, если e-freight устроит все стороны, его использование будет прописано в отдельном законе или постановлении правительства.

«Для Толмачево внедрение современных стандартов обслуживания и создания аэропортовой инфраструктуры, рассчитанной на грузоперевозчиков, — вопрос жизни и смерти», — категоричен господин Новиков. По его мнению, на кону стоит обслуживание международных потоков, соединяющих Азию и Европу. Разочаровавшись в новосибирском узле, грузоотправители попробуют воспользоваться аэропортами других стран, например казахстанскими — карагандинским и алма-атинским, полагает он.

После упрощения процедуры таможенного контроля на границах России, Казахстана и Белоруссии таможенные посты функционируют на внешнем контуре границ Таможенного союза. «За счет этого у азиатских аэропортов есть шансы отобрать часть грузооборота у российских узлов — главным образом у Шереметьево и Толмачево», — полагает Евгений Новиков. По его мнению, привлечь грузоперевозчиков можно, создав комплекс, где предоставлены бы возможности перевозки грузов как по железной дороге, так и по воздуху, и автомобильным транспортом — в перспективе, таким комплексом должен стать аэропорт Толмачево.

Яна Янушкевич

«ЮТэйр»: вертолеты на все случаи жизни

Рынок вертолетных услуг в России в последние годы стабильно растет. Это позволяет авиакомпании «ЮТэйр», являющейся мировым лидером по размеру вертолетного флота, наращивать объем работ. В том числе по контрактам с сибирскими заказчиками. Для повышения эффективности и безопасности полетов «ЮТэйр» проводит масштабное обновление и модернизацию парка воздушных судов. В сочетании с высоким профессионализмом летного и технического состава это позволяет «ЮТэйр» укреплять лидирующие позиции в вертолетном сегменте авиационного рынка.

Масштаб вертолетных операций «ЮТэйр» последние годы стабильно растет. Даже кризисные явления российской экономики в 2008–2009 годах не повлияли на эту тенденцию. Несмотря на то что фактический налет вертолетного парка группы «ЮТэйр» в 2009 году по сравнению с 2008-м немного сократился (с 104,2 тыс. до 98,5 тыс. часов), объемы пассажирских и грузовых перевозок все равно выросли — до 479,2 тыс. пассажиров и 105,2 тыс. тонн соответственно. Следующие же два года синхронно росли уже все три показателя. В результате в 2011 году показатели оказались рекордными: фактический налет достиг 140,1 тыс. часов, вертолетами «ЮТэйр» было перевезено 165,7 тыс. тонн грузов и 894,2 тыс. пассажиров.

Таких внушительных результатов авиакомпании удалось добиться благодаря сразу нескольким факторам. Один из основных — размер собственного воздушного флота. По данным специалистов «ЮТэйр», ее вертолетный парк в настоящее время составляет 36% общего вертолетного парка России. При этом он характеризуется большим разнообразием воздушных судов — от тяжелых вертолетов до малых однодвигательных. Всего, по данным на март этого года, «ЮТэйр» располагала 339 винтокрылыми машинами.

К этому стоит добавить, что авиакомпания проводит масштабную модернизацию флота. Сегодня большая часть вертолетного парка приходится на Ми-8 Т (ПС) — 166 бортов. Но их доля постепенно снижается. Вертолеты Ми-8, серийный выпуск которых прекратился в 1991 году, компания постепенно меняет на более современные Ми-8 АМТ/171. Их число достигло уже 52, а до 2016 года «ЮТэйр» рассчитывает получить еще 40 таких машин. Кроме того, компания активно приобретает новейшие вертолеты ведущих западных производителей. С 2013 года авиакомпания одной из первых в мире начнет эксплуатировать вертолеты нового поколения EC175. Также, согласно заключенным контрактам, к уже имеющимся девяти Eurocopter AS 350B3/355NP добавятся еще 15 (поставка пяти из них уже осуществлена). Кроме того, «ЮТэйр» подписала с итальянским вертолетостроителем AugustaWestland меморандум о взаимопонимании в отношении плана поставки вертолетов AW139. В документе речь идет о 20 таких воздушных судах. В парке «ЮТэйр» — более 20 единиц самых грузоподъемных в мире Ми-26 Т. Этот тип винтокрылых машин весьма востребован на авиационном рынке и занимает свою нишу



Еurocopter AS 350 B3

в сегменте тяжелых транспортных вертолетов. Также авиакомпания эксплуатирует отечественные Ми-8 МТВ, Ка-32 и зарубежные Во-105, Robinson R-44. Не менее важной причиной высокой конкурентоспособности «ЮТэйр» является то, что вертолеты авиакомпании способны оказывать самый широкий спектр услуг. «Миссия бизнес-направления вертолетных работ в России и за рубежом заключается в выполнении по заказу клиентов авиационных работ оптимального качества и сложности в любое время года и суток, в любой точке земного шара силами современной и надежной вертолетной техники» — так в самой компании определяют ее стратегические задачи. Помимо перевозок грузов (как внутри фюзеляжа, так и на внешней подвеске) и пассажиров (включая VIP) они выполняют аэровизуальные, строительные-монтажные и поисково-спасательные работы, используются для медицинской эвакуации, занимаются патрулированием лесов и тушением пожаров.

Основными же заказчиками работ для вертолетного парка «ЮТэйр» являются компании российского нефтегазового комплекса. Сибирские месторождения углеводородов находятся, как правило, в труднодоступной местности. Их разработка затруднена суровыми климатическими условиями и слаборазвитой транспортной инфраструктурой. Требуется постоянная переброска людей и грузов туда, где не могут быть использованы другие виды транспорта. Единственным решением этих проблем становятся вертолетные работы. Заключая контракты с «ЮТэйр», нефтяники и газовики тем самым оптимизиру-

ют собственные расходы. В числе партнеров авиакомпании — многие предприятия «Роснефти» и «Сургутнефтегаза», «Верхнекамнефтегаз», «Газпромнефть-ННГ», «Газпромavia» и другие. Возможности парка «ЮТэйр» позволяют ей побеждать в различных корпоративных тендерах по отбору вертолетной компании для реализации самых масштабных проектов. Так, в 2007 году авиакомпания добилась права на осуществление полного комплекса авиационных работ на Ванкорском нефтегазовом месторождении, расположенном в Туруханском и Дудинском районах Красноярского края. Разработкой этого месторождения занимается «Роснефть». О его важности для российской экономики говорит тот факт, что сегодня по объему добычи нефти (46 тыс. тонн) ЗАО «Ванкорнефть» находится на втором месте среди добывающих дочерних компаний «Роснефти». А для Красноярского края «Ванкорнефть» стала компанией, позволившей региону получить статус нефтегазодобывающего.

Впрочем, «ЮТэйр» приходится решать не только бизнес-задачи. В настоящее время вертолеты авиакомпании принимают активное участие в тушении лесных пожаров в Западной Сибири. В частности, в мае они были задействованы в Ханты-Мансийском, Сургутском, Березовском и Нижневартовском районах Ханты-Мансийского автономного округа, перевезли 2,34 тыс. тонн воды, обработав в общей сложности более 33 км кромок пожара. За первую половину июня эти цифры — еще 3,97 тыс. тонн и почти 49 км.

Предметом гордости «ЮТэйр» является ее кадровый состав — летный и технический. Его высокий профессионализм позволяет выполнять работы большой сложности. Весной 2012 года это еще раз продемонстрировал экипаж Ми-26 Т в составе командиров-инструкторов Юрия Пежемского и Сергея Авласовича, штурмана Андрея Монахова, бортинженера Александра Кривошекова, бортинженера-инструктора Григория Журавлева и бортинженера Вадима Никитина. Впервые в истории эксплуатации вертолет этого типа перевез на внешней подвеске крупногабаритный груз на расстоянии в 2 тыс. км. Так из казахстанского Тараза на Новосибирский авиаремонтный завод были доставлены два фюзеляжа Ми-26 Т. Общий налет за 25 дней этой уникальной операции, завершившейся 20 мая, составил 78 часов 20 минут. Во многом благодаря такому уровню профессионализма полеты вертолетов «ЮТэйр» характеризуются высоким уровнем безопасности. Согласно данным из различных источников, включая Росстат, NTSB, IANIS и TSN, отношение количества авиационных событий на 100 тыс. летных часов в России составляет 1,3. В США оно значительно меньше — 0,96, а у «ЮТэйр» этот показатель еще примерно на треть меньше — 0,63.

«ЮТэйр» тратит немалые средства для повышения качества работы своих сотрудников. На недавно прошедшей международной выставке HeliRussia-2012 отметили годовщину открытия в Тюмени учебного центра «ЮТэйр» по подготовке пилотов и инженеров для работы на вертолетах Eurocopter (для Eurocopter он стал первой в мире учебной базой, организованной вместе с внешним партнером). За это время сертифицированный центр подготовил более 70 высококлассных специалистов. Мастерство сотрудников «ЮТэйр», их способность действовать в экстремальных ситуациях получили признание не только в России, но и на международном уровне. Сегодня в миротворческих миссиях ООН в Чаде, Сьерра-Леоне, Кот-д'Ивуаре, Либерии, Судане, Конго и Афганистане задействовано более 50 вертолетов российской авиакомп-

Ми-26 в работе



«Воздушный огнеборец»

в рамках контрактов она выполняет работы по медицинской и аварийной эвакуации раненых и больных, обеспечивает поисково-спасательные работы, а также осуществляет грузовые, пассажирские и VIP-перевозки. Кроме того, вертолетные «дочки» UTAir Europe, UTAir South Africa и UTAir India по коммерческим контрактам занимаются выполнением монтажных работ, тушением пожаров, трелевкой леса, строительными-монтажными работами, перевозкой грузов и пассажиров, обслуживают нефтегазовые компании.

Сегодня основные показатели состояния российской экономики не говорят о возможности резкого экономического спада, который угрожал бы этой тенденции в ближайшей перспективе. Это позволяет экспертам с оптимизмом смотреть на развитие рынка вертолетных работ в России. По данным Государственного НИИ гражданской авиации, которые приводят в своем исследовании агентство «Авиапорт», с 1997 года фактический налет вертолетов показывает постепенный рост, в результате чего в 2011 году этот показатель достиг отметки 420 тыс. часов. Откликаясь на требования рынка, в 2012 году ведущий российский производитель и один из мировых лидеров отрасли — холдинг «Вертолеты России» — планирует построить более 300 машин на общую сумму до 150 млрд руб. По мнению авторов исследования «Российская вертолетная отрасль: глобальный игрок», в среднесрочной перспективе операторы столкнутся с большим объемом авиационных работ, что вызовет потребность в увеличении количества новых вертолетов в среднем классе. Кроме того, увеличится эксплуатация вертолетов в частных и корпоративных целях. Для «ЮТэйр» это означает необходимость дальнейшего развития, возможности для освоения новых рынков и новых услуг на ближайшую перспективу.