



ИНФРАСТРУКТУРА



УРАЛВАГОНЗАВОД

генеральный партнер

Как развивается городской электротранспорт

14

|

Зачем линии связи под землей

15

|

Сколько транспортных средств переведут на метан

16

Дорогу загоняют в тупик

В развитие Нижнего Тагила до 2016 года вложат 21 млрд рублей. Эти деньги планируется направить на проекты создания инфраструктуры, социальных объектов, модернизацию ЖКХ и другие цели. Но, по мнению аналитиков, без скоростного транспортного сообщения со столицей области Нижний Тагил рискует потерять инвестиционную привлекательность и остаться «уездным городом». Между тем идея строительства скоростной железнодорожной магистрали Екатеринбург — Нижний Тагил так и не получила развития — у области и РЖД пока нет требуемых для ее реализации ресурсов.

Важные связи

О необходимости развития Нижнего Тагила в прошлом году заявил президент России Владимир Путин. С его подачи в Свердловской области была разработана и принята программа «Комплексное развитие города Нижнего Тагила» на период до 2016 года, финансирование которой будет обеспечиваться из бюджетов всех уровней. «Главной целью программы является реализация мероприятий, затрагивающих все сферы городской жизни и устранение инфраструктурных ограничений для развития города, достижение высокого уровня и качества жизни населения», — рассказал первый заместитель председателя правительства Свердловской области Владимир Власов.

В региональную программу включен, в том числе, план мероприятий по развитию социальной и инженерной инфраструктуры города. На эти цели уже в 2013 году выделят 2 млрд рублей. В соответствии с данным планом, определены приоритетные направления предоставления субсидий, среди которых обновление городской транспортной инфраструктуры, подвижного состава и ремонт дорог Нижнего Тагила.

Реализация этих проектов, безусловно, важный шаг в развитии города, но на текущий момент по-прежнему неясными остаются перспективы повышения транспортной доступности муниципалитета. Между тем решение этой проблемы может снять множество вопросов и облегчить жизнь как горожанам, так и предприятиям. «Для развития Нижнего Тагила скоростное сообщение с Екатеринбург просто необходимо. Нужна электричка по типу „Аэроэкспресса“, которая бы возила людей утром на работу, а вечером обратно», — заявили в пресс-службе НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ). По их мнению, развитие скоростного сообщения должно помочь привлечь персонал в Нижний Тагил из Екатеринбурга и близлежащих городов, таких как Новоуральск и Невьянск. «Уралвагонзавод нуждается в рабочих кадрах и установление скоростного транспортного сообщения между городами помогло бы снизить остроту кадрового голода», — говорят на предприятии.

Как рассказывают в городской мэрии, сегодня тагильчане, работающие в Екатеринбурге, и екатеринбуржцы, трудящиеся на нижнетагильских предприятиях, вынуждены тратить на дорогу по четыре-пять часов в день. От Екатеринбурга до Нижнего Тагила курсируют скорые пригородные поезда сообщением Нижний Тагил — Екатеринбург — Шарташ (№7068/7069) и поезда сообщением Екатеринбург — Нижний Тагил (№7067/7070). Общее время в пути в среднем составляет 2 часа 12 минут. «Скорые пригородные поезда в данном направлении



Скоростные поезда необходимы между Екатеринбург и Нижним Тагилом фото ВЛАДИСЛАВА ЛОНИЩАКОВА

востребованы у пассажиров круглогодично. В летний период в связи с сезоном отпусков и каникулами у студентов наблюдается небольшое снижение пассажиропотока», — рассказала пресс-секретарь «Свердловской пригородной компании» (СПК, акционерами являются РЖД и областное правительство) Диана Рыбакова. По ее словам, за октябрь 2013 года из Нижнего Тагила в Екатеринбург было перевезено 6,7 тыс. пассажиров, в обратном направлении — 8,4 тыс. человек. «Средняя загрузка в поездах №7068/7069 из Нижнего Тагила в октябре составила 67%, из Екатеринбурга — 88%, в поездах №7067/7070 из Екатеринбурга — 38%, из Нижнего Тагила — 57%», — сообщила госпожа Рыбакова. Стоимость проезда за последние два года не изменялась и составляет сегодня 121 рубль.

Опасная трасса

Альтернативами электрички сегодня являются автобусное сообщение и личный автотранспорт горожан. Но Серовский тракт, соединяющий Нижний Тагил и Екатеринбург, фигурирует в сводках происшествий регулярно, а между собой уральские водители трассу называют не иначе как «дорогой смерти». За прошлый год на трассе было зафиксировано более 100 ДТП (превышает показатели по другим региональным трассам в среднем на 20-30%), в результате которых пострадало около 200 человек. Для сравнения, на трассе Пермь — Екатеринбург за прошлый год произошло вдвое меньше аварий.

По словам начальника ГИБДД по Свердловской области Юрия Демина, аварии на Серовском тракте происходят в большинстве своем

по вине автомобилистов, желающих быстрее доехать. «Еще один немаловажный фактор — это в разы возросший поток транспорта после открытия сообщения на ХМАО. Это колоссальный поток. Движение по трассе крайне напряженное, интенсивность грузопассажирских перевозок невероятная», — отметил господин Демин.

По мнению экспертов, для увеличения допустимой скорости передвижения, снижения аварийности и, соответственно, более оперативного автомобильного сообщения между городами необходима реконструкция дороги, совершенствование покрытия, увеличение числа полос движения. «Все это положительным образом скажется на мобильности трудовых ресурсов области, а также развитии автомобильных грузоперевозок», — считают в пресс-службе УВЗ.

Кроме того, по данным прокуратуры Свердловской области, состояние самой трассы вызывает много нареканий. Так, по итогам недавней проверки исполнения законодательства о безопасности дорожного движения на территории региона были выявлены многочисленные нарушения законодательства. В частности, на участках автомобильной дороги «Екатеринбург — Нижний Тагил — Серов» барьерные ограждения находятся в неудовлетворительном состоянии. Они имеют повреждения и неправильное крепление конструкций. Также в неудовлетворительном состоянии находятся технические средства организации дорожного движения, в том числе дорожные знаки, ограждения, светофоры.

Пока реконструкция дороги не значится в планах областных властей, но, по мнению экспертов, дорогу могут отремонтировать после окончания строительства автодороги Пермь — Серов — Ханты-Мансийск — Сургут — Нижнеуртовск — Томск (Северный широтный автомобильный коридор), которая является продолжением Серовского тракта. «Окончание работ по строительству Северного дорожного коридора запланировано на сентябрь 2016 года. Учитывая важность этого проекта, можно предположить, что после открытия движения по новой дороге встанет вопрос реконструкции прилегающих магистралей», — считает аналитик ИФК «Профит» Алексей Белоглазов. По его оценкам, стоимость реконструкции автодороги Екатеринбург — Серов может составить минимум 15 млрд рублей.

Скоростной выход

Решением проблемы транспортной доступности Нижнего Тагила могла бы стать скоростная железная дорога до Екатеринбурга. Этот проект несколько лет назад лоббировал бывший губернатор Свердловской области, а ныне первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин, который также занимает должность гендиректора ОАО «Скоростные магистрали» (занимается реализацией мегапроекта строительства первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Казань). Тогда он ставил задачу по запуску скоростного железнодорожного сообщения между городами в 2013 году.

Планировалось, что поезд из Нижнего Тагила будет ехать до столицы Среднего Урала (149 км) с остановками в Верх-Нейвинске и Невьянске всего один час. При этом требовалась модернизация существующей железнодорожной инфраструктуры. По данным СЖД, чтобы составы могли двигаться по путям со скоростью

(Окончание на стр. 14)

«В регионе наблюдается рост грузонапряженности»

Грузонапряженность транспортной инфраструктуры Уральского региона заставляет участников рынка думать не только над внедрением инновационных проектов, но, по мнению генерального директора ООО «УВЗ-Логистик» Дмитрия Еремеева, и заниматься организацией стабильной грузовой базы, в том числе и за счет создания совместных предприятий с добывающими компаниями.

— Как Вы оцениваете уровень развития транспортной инфраструктуры на Урале? Какие проблемы ощущают участники рынка?

— В регионе действительно сейчас наблюдается рост грузонапряженности. Например, периодически во время массовой отгрузки шельбы в связи с перегруженностью инфраструктуры на участке «Войновка — Богданович» на Свердловской железной дороге возникают сложности в пропуске кольцевых маршрутов, участвующих в указанных перевозках. При этом на Сургутском отделении Свердловской железной дороги загруженность инфраструктуры практически достигла предела своих пропускных способностей вне зависимости от сезонности перевозок. Также загруженность достигла пика и на некоторых участках Южно-Уральской дороги.



— Каким образом в сложившихся условиях приходится решать свои задачи логистическим компаниям?

— Если брать нашу компанию, то, учитывая тенденцию увеличения объемов перевозок, проблему ограниченной пропускной способности дорог мы решаем путем оптимизации транспортных маршрутов за счет использования вагонов повышенной грузоподъемности. Это позволяет увеличить провозную способность железных дорог. За этот квартал по железным дорогам Уральского региона нами было отправлено более 9,5 тыс.

инновационных вагонов: около 6 тыс. единиц по Южно-Уральской железной дороге и более 3,5 тыс. — по Свердловской железной дороге.

— Насколько уральскому рынку необходимы новые логистические проекты? Может, на рынке вводятся какие-то инновации?

— Инновации для логистического рынка Урала конечно актуальны. Для примера можно вспомнить, что именно здесь мы начали активно работать с инновационным вагоном 12-196-01, который, кстати, был полностью разработан и построен российскими производителями на Урале. На подвижном составе нового типа мы возили руду и стройматериалы из уральского региона к портам. Этот опыт оказался весьма удачным как для самой «УВЗ-Логистик», так и для наших местных клиентов, которые уже смогли убедиться в экономической целесообразности использования инновационного вагона: себестоимость отправки сократилась на 4,5% на тонну за счет увеличения общей массы груза. Выгоднее всего инновационный вагон оказался для крупных грузоотправителей — представителей добывающей промышленности региона. При перевозке свыше 150 тыс. тонн они сэкономили около 7 млн рублей. На мой взгляд, подобное сокращение издержек на перевозки может быть хорошим подспорьем угольным компаниям в условиях снижения выручки.

— Какие совместные проекты с ОАО «НПК „Уралвагонзавод“» запланированы у «УВЗ-Логистик» на 2014 год?

— Изначальной целью создания компании «УВЗ-Логистик», которая входит в транспортную группу корпорации «Уралвагонзавод», было расширение производственных возможностей УВЗ. Мы приобретаем значительную долю вагонов УВЗ, что особенно актуально в условиях общего снижения спроса на полувагоны на рынке. Наш парк считается одним из лучших по качеству в России, все полувагоны и цистерны в оперировании не старше 2010 года — и это наше конкурентное преимущество. В 2014 году мы планируем закупить у корпорации около 5 тыс. инновационных вагонов, таким образом, к концу следующего года численность этого вида ПС достигнет 8 тыс. единиц. В дальнейшем мы будем ежегодно увеличивать эту составляющую парка. «УВЗ-Логистик» также осуществляет завоз сырья на предприятия УВЗ и отгружает готовую продукцию с заводов корпорации.

— В текущем году Ваша компания приняла решение о включении в угольный бизнес. Какова цель создания совместных предприятий с угольными компаниями «Заречная» и с Западно-Сибирской угольной компанией?

— Приобретение угольных активов проводится согласно стратегии компании. Таким образом, компания может организовать стабильную грузовую базу. Сейчас мы активно формируем крупный транспортно-угольный холдинг с целью создания грузовой базы объемом в 30 млн тонн. Несмотря на временное снижение выручки, «УК „Заречная“» входит в пятерку крупнейших экспортеров энергетического угля с добычей около 10 млн тонн в год и с потенциалом увеличения мощности до 20 млн тонн в течение нескольких лет. Благодаря угольной базе «УК „Заречная“», мы уже вошли в десятку крупнейших транспортных операторов Кузбасса, обеспечивая 100% экспортных и 100% местных перевозок угля ее шахт. Что касается Западно-Сибирской угольной компании, то мы действительно ведем переговоры по созданию совместного предприятия. Учитывая, что ЗСУК ежегодно добывает 7 млн тонн угля и планирует нарастить объем добычи до 9 млн тонн в 2014 году.

— Кроме создания консолидированного уголедобывающего бизнеса, существуют ли иные цели совместных предприятий?

— Мы не ставим цель зарабатывать на угле, через партнерство мы хотим заручиться стабильной крупной грузовой базой. Ведь благодаря сделке с «Зареч-

ной», «УВЗ-Логистик» получила доступ к инфраструктурным активам компании. Речь идет о терминале в незамерзающем порту Вентспилс в Латвии для отгрузки угля на запад. Однако мы собираемся развивать и собственные инфраструктурные проекты: для экспорта угля «Заречной» и ЗСУК на азиатские рынки планируется построить терминал в порту «Восточный» мощностью в 5 млн тонн в год и перспективной наращивания объема перевалки до 10 млн тонн.

— Как вы оцениваете перспективы угольного рынка в нынешней экономической ситуации?

— Что касается прогнозов развития угольной отрасли, то мы понимаем, что 2014 и 2015 годы будут непростыми для производства и сбыта угольной продукции. И прежде всего это связано с низким уровнем цен на энергетический уголь и спроса на коксуемые угли. Подобные прогнозы касаются всех без исключения сегментов рынка перевозок массовых грузов. В таких условиях, а также учитывая значение и масштабы угольной промышленности для российской экономики, объемы и стабильность угольных перевозок являются для нас той опорной базой, которая позволит обеспечить требуемую занятость вагонов компании. **Беседовала Яна Платова**