УВЗ УралВагонЗавод
реклама

Инвестиции в пути

В конце 2015 года аналитики прогнозировали серьезное урезание инвестиционных бюджетов многих российских инфраструктурных компаний: от операторов аэропортов ждали остановки программ по строительству и реконструкции новых терминалов из-за снижения пассажиропотока, от РЖД — снижения объема финансовых вливаний даже в текущие ремонты магистралей. Однако крупные имиджевые мероприятия федерального уровня и потребность в расширении грузопотока нефтехимических грузов с территории Югры спасли уральских транспортников от негативного сценария. По оценкам предприятий, к 2018–2020 годам вложения уральских регионов в транспортную инфраструктуру превысят десятки миллиардов рублей.

МАКСИМ КАШИРИН

В 2016 году СвЖД получит свыше 25 млрд руб. от материнской компании на увеличение пропускной способности уральских железнодорожных путей

—инфраструктура—

Особо ценное направление

В настоящее время владельцем большей части железнодорожной инфраструктуры на территории Уральского федерального округа является Свердловская железная дорога, покрывающая территории Свердловской и Тюменской областей, а также ХМАО-Югры и ЯНАО. Руководство ОАО «Российские железные дороги» в 2016 году приняло решение выделить этому подразделению 25,3 млрд рублей — в том числе и на реализацию крупных инвестиционных инфраструктурных проектов. «Значительная часть средств будет направлена на устранение инфраструктурных ограничений для пропуска существующего и перспективного грузопотока нефтехимических грузов с севера Уральского федерального округа», — пояснили в пресс-службе СвЖД. В этом году строители должны завершить проект по увеличению пропускной способности участка Тобольск — Сургут — Коротчаево, предусматривающий строительство сплошных вторых путей от Тобольска до Сургута и разъездов на участке Сургут — Коротчаево. Объем инвестиций в проект составит 6,1 млрд руб. Существенно меньшая часть инвестиций — 135 млн руб. — будет направлена на улучшение качества транспортного обслуживания населения. «Мы планируем оборудовать ряд остановочных пунктов современными системами освещения, средствами навигации и информирования, а также навесами, которые защитят пассажиров от дождя и снега во время ожидания поездов. Продолжится реализация мероприятий по адаптации железнодорожной инфраструктуры для маломобильных групп населения», — сообщили в компании.

Вторым крупным направлением инвестиционной активности СвЖД станет приобретение новых локомотивов для Свердловской магистрали. На обновление тягового подвижного состава направят 6 млрд руб., всего для компании планируется приобрести 47 локомотивов. Основным поставщиком новых машин станет совместное предприятие группы «Синара» и международного концерна Siemens «Уральские Локомотивы». Подвижной парк пополнится 25 магистральными электровозами серий 2ЭС6 «Синара» и 2ЭС10 «Гранит», а также разработанными уральскими учеными газотурбовозами, работающими на энергоэффективном и экологичном газомоторном топливе.

Значительно меньше средств в 2016 году на развитие получит Южно-Уральская железная дорога (покрывает территории Курганской, Челябинской и частично Свердловской областей). По данным пресс-службы ЮУЖД, в 2016 году на развитие железнодорожной инфраструктуры планируется направить 1,5 млрд руб., что составляет 17,8% от годовой инвестиционной программы ОАО «РЖД» по полигону Южно-Уральской железной дороги.

«Наиболее крупные проекты реализуются на «главном ходу» Южно-Уральской магистрали (ее самом грузонапряженном направлении). На территории Челябинской области это станция Бердяуш, перегоны Тундуш — Аносово, Миасс — Кисегач — Чебаркуль, Аносово — Златоуст. На территории Курганской области: перегон Шумиха — Бутырское. Также в границах Курганского региона проводятся работы на перегоне Долматово — Лещево-Замараево, что связано с развитием направления на Каменск-Уральский (Свердловская область)», — уточнили специалисты южноуральской магистрали. Компания будет строить и реконструировать действующие железнодорожные пути, займется удлинением станционных путей и развитием железнодорожных узлов и сортировочных станций.

По мнению руководителя аналитического управления компании «Арсагера» Артема Абалова, именно из-за необходимости срочного устранения «бутылочных горлышек» на пути следования поездов, перевозящих стратегически важные грузы с территории Тюменской области и автономных округов, РЖД сконцентрировали финансирование на Свердловской железной дороге. Одним из крупных поставщиков таких грузов стал недавно введенный в эксплуатацию завод СИБУРа по производству полимеров. По данным компании, мощность этого предприятия составляет 500 тыс. тонн готовой продукции в год. На сегодняшний день завод является одним из крупнейших в России предприятий по утилизации попутного нефтяного газа.

В ожидании «праздника»

Глобальное обновление в ближайшие несколько лет ждет основной уральский авиахаб — екатеринбургский аэропорт «Кольцово» (находится в управлении УК «Аэропорты Регионов», которая объединяет авиаактивы группы «Ренова» Виктора Вексельберга). Напомним, в 2015 году одним из условий продажи акций в собственность структур «Реновы» власти Свердловской области называли реализацию многомиллиардной инвестиционной программы. В 2016 году уставный капитал предприятия увеличили на 5 млрд руб., которые предполагается направить на развитие инфраструктуры: в первую очередь, для приема большого количества пассажиров в рамках проведения в Екатеринбурге игр Чемпионата мира по футболу в 2018 году.

Для повышения пропускной способности терминалов уже в 2017 году в «Кольцово» планируется в два раза увеличить количество каналов предполетного досмотра в международном и внутреннем терминалах, а площадь зон предполетного досмотра будет расширена на 500 квадратных метров. Помимо этого, в аэропорту будут оборудованы 15 дополнительных рабочих мест паспортного контроля, общее количество их достигнет 45, при этом предусмотрена возможность применения реверсивной схемы обслуживания при пиковых нагрузках. «Все это позволит поднять суммарную пропускную способность терминалов с текущих 1,6 тыс. до 2 тыс. пассажиров в час, что полностью соответствует требованиям Росавиации, рассчитанным для „Кольцово" по рекомендациям FIFA», — отметили в департаменте стратегических коммуникаций аэропорта.

По данным департамента информационной политики губернатора Свердловской области, в настоящее время подписано трехстороннее соглашение между Министерством транспорта РФ, администрацией Свердловской области и аэропортом по обеспечению максимальной пропускной способности аэропорта в период проведения чемпионата. В Кольцово разработаны схемы движения пассажиров разных групп (болельщиков, команд, членов делегаций и т.д.) по аэропорту. В начале августа первый заместитель председателя правительства РФ Игорь Шувалов посетил Международный аэропорт «Кольцово» в рамках проверки подготовки объектов, которые в Екатеринбурге будут задействованы в проведении «спортивного праздника» международного масштаба. «Современный и удобный аэропорт. Гости из Европы будут приятно удивлены уровнем комфорта и сервиса, который им готовы предложить в „Кольцово". Терминалы очень просторные для обслуживания рейсов из постоянного расписания и дополнительных рейсов, на которых прибудут команды, делегаты и болельщики», — отметил федеральный чиновник.

Планы аэропорта не ограничиваются подготовкой к ЧМ-2018. «Кольцово» намерено реконструировать международный терминал, построить деловой центр, новый цех бортового питания и многоуровневую автостоянку. «В 2016 году будет завершено строительство ангара для деловой авиации. Согласно проекту это будет одноэтажное сооружение общей площадью более 2 800 кв. метров. В нем мы сможем разместить от одного до четырех самолетов в зависимости от их типа и габаритов, а также проводить наземное обслуживание и необходимые регламентные работы. Также при проектировании объекта была учтена возможность поэтапного увеличения ангарного комплекса», — прокомментировали дальнейшие перспективы развития бизнес-авиации в екатеринбургском аэропорту.

Глобальные перемены в связи с возможным проведением саммитов глав ШОС и БРИКС ждет и аэропорт «Баландино» — Челябинск. ОАО «Челябинское авиапредприятие» (ЧАП, принадлежит ООО «Новапорт Холдинг» Романа Троценко), управляющее активом, привлекло к процессу реконструкции технического заказчика, который будет осуществлять взаимодействие со всеми контролирующими органами, поставщиками услуг, балансодержателями сетей и другими инстанциями, как в процессе проектирования, так и в процессе строительства, сдачи и ввода объекта в эксплуатацию. С 1 августа функции по координированию и контролю исполнения контрактов проектировщиками перешли к ООО «Меридиан Девелопмент» (Санкт-Петербург, связан с казахстанским инвестфондом MeridianCapital). За посреднические услуги компания получит 212 млн руб. Им же было поручено взаимодействие с органами властей всех уровней.

В пресс-службе министерства экономического развития Челябинской области приводят слова вице-губернатора региона Руслана Гаттарова, согласно которым к 2020 году в столице Южного Урала должно появиться современное трехэтажное здание аэропорта с двукратным увеличением перрона. «На реализацию данного проекта частный инвестор направляет около 5 млрд руб., еще 2,9 млрд выделило государство на реконструкцию аэродрома. С началом финансирования подготовки региона к проведению саммитов мы рассчитываем получить еще 3,7 млрд рублей. Данные инвестиции позволят аэропорту развиваться до 2025 года без каких-либо ограничений, с запасом под развитие», — подчеркнул вице-губернатор.

В настоящее время ЧАП завершило два конкурса по отбору проектировщиков для первой и второй очереди реконструкции «Баландино». Так, по данным портала «Госзакупки», основную работу за 120 миллионов рублей будет выполнять московская компания «Спектрум-Холдинг», которая довольно широко известна на рынке услуг по проектированию авиакомплексов. Ранее она выполняла несколько заказов УК «Аэропорты регионов»: проектировала аэровокзальный комплекс аэропортов «Курумоч» (Самара), «Южный» (Ростовская область), «Стригино» (Нижний Новгород), «Центральный» (Саратов). Не так давно «Спектрум-Холдинг» выиграл конкурс на создание проекта аэропорта «Большое Савино» (Пермь), который находится в управлении «Новапорта».

Контракт же на «реконструкцию аэропортового комплекса „Баландино" II этап строительства» получил ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект». «Специалисты „Аэропроекта" подготовят проектную документацию, учитывающую реконструкцию существующего перрона и рулежных дорожек, строительство нового перрона с местами стоянки самолетов, включая аэродромные покрытия, освещение перрона и обслуживание самолетов, водосточно-дренажную систему, очистные сооружения поверхностного стока и объекты электроснабжения», — отметили в пресс-службе проектной организации.

По мнению экспертов, в настоящее время аэропортовая инфраструктура Уральского федерального округа находится на втором месте в стране по развитию после столичного авиаузла. «В настоящее время и южный, и северный Урал, и Западная Сибирь хорошо досягаемы. Я не знаю городов, куда бы было невозможно добраться самолетами или вертолетами. В сравнение: в Центральной части страны есть Псков и Смоленск, куда нельзя долететь на самолете — а это региональные центры. Состояние инфраструктуры на Урале сегодня значительно лучше, чем в других частях России, и оно постоянно улучшается», — подчеркнул руководитель консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

Мария Шароглазова

ВЛАДИСЛАВ ПОНЩАКОВ

В преддверии игр Чемпионата мира по футболу 2018 года, свердловский аэропорт «Кольцово» модернизирует международный терминал

КАК УРАЛЬСКИЕ МАШИНОСТРОИТЕЛИ ВЫХОДЯТ НА ЭКСПОРТ

Как сообщили в НПК «Уралвагонзавод», по итогам первых пяти месяцев 2016 года компания выпустила на 60% больше вагонов по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, фактически «насытив» внутренний рынок. В связи с этим, основные планы предприятия связаны с экспортом товаров в ближнее зарубежье. «Ключевым партнером корпорации УВЗ на внешнем рынке стали Азербайджанские железные дороги, в адрес которых отгружались полувагоны, цистерны для нефтепродуктов и цементовозы. Поставки вагонов осуществлялись также в Казахстан и Белоруссию. По итогам 2015 года каждый второй изготовленный на Уралвагонзаводе грузовой вагон был отгружен на экспорт. В настоящий момент идут переговоры на поставку полувагонов в адрес Иранских железных дорог, готовится контракт с Туркменистаном», — отмечает заместитель генерального директора по железнодорожной технике Уралвагонзавода Андрей Шленский. По его словам, основную ставку предприятие делает на инновационный подвижной состав. В бюджете 2016 года корпорацией УВЗ запланировано, что около 75% изготовленных вагонов будут инновационными. «При этом мы постоянно расширяем модельный ряд вагонов на базе тележки 18-194-1 с нагрузкой 25 тс. Сейчас он насчитывает пять наименований вагонов, включая две модификации люковых полувагонов, — комментирует господин Шленский. — По нашим оценкам, положительную динамику демонстрирует производство специализированного подвижного состава. В первую очередь, это все виды хопперов, в частности, для перевозки зерна, а также специализированные цистерны. То есть именно те сегменты, где долгое время существовал отложенный спрос и не было массовых закупок в предыдущие пять-десять лет».

Вслед за УВЗ, внешние рынки в сфере ж/д транспорта собираются в ближайшем будущем активно осваивать также группа «Синара». АО «Синара — Транспортные машины» (входит в группу «Синара») в течение 2017–2021 годов поставит железным дорогам Кубы 75 локомотивов — 60 локомотивов ТГМ8 и 15 ТГМ4. Контракт также предусматривает капитальный ремонт 75 старых локомотивов с заменой основных узлов и компонентов, поставку оборудования российского производства для модернизации депо в Гаване, поставку оригинальных запасных частей российского производства на Кубу для обслуживания парка тепловозов ТГМ в количестве 289 единиц и обучение персонала, обслуживающего локомотивы. Общая стоимость контракта составляет 190 млн евро. По оценкам гендиректора «INFOLine-Аналитика» Михаила Бурмистрова, поставки «Синары» фактически полностью закроют потребности железных дорог Кубы в маневровых тепловозах. По его мнению, девальвация рубля и локализация производства основных компонентов сделали «Синару» конкурентоспособным игроком на международном рынке тягового состава «в первую очередь в странах Южной Америки, Ближнего Востока и Африки».

В августе этого года о намерении выйти на внешний рынок по модернизации маневровых тепловозов заявила УГМК. Еще до конца года Шадринский автоагрегатный завод (ШААЗ) должен будет получить соответствующий сертификат. «До конца 2016 года ШААЗ намерен провести сертификационные испытания на соответствие техническому регламенту Таможенного союза тепловоза ТЭМ2-УГМК. В 2017 году будет проводиться сертификация ТГМ4Б-УГМК. В более отдаленной перспективе — сертификация ТГМ6 и нового ТЭМ2-УГМК. Сейчас это для нас основная задача, так как наличие соответствующего сертификата необходимо для выполнения модернизации для компаний (не входящих в холдинг)», — пояснили в УГМК. В настоящее время ШААЗ способен модернизировать порядка 12-13 тепловозов в год, мощности предприятия планируется увеличить до 25–30 единиц. **Евгений Федоров**