



16 Министр транспорта Пермского края Николай Уханов о перспективах развития транспортной отрасли

16 Как ритейлеры создали складские площадки под себя

В августе в Прикамье выберут компанию, которая будет предоставлять услуги санитарной авиации в регионе. За три месяца дежурства и 60 часов полета регион готов заплатить 21,9 млн руб. Частично затраты на вылеты компенсируются из федерального бюджета по проекту оказания медпомощи жителям труднодоступных территорий. Организаторы конкурса надеются, что исполнителя контракта привлечет и получение субсидий на покупку вертолетов «Ансат» и «Ми-8» по программе льготного лизинга. Эксперты считают, что условия контракта хоть и привлекательны для авиакомпаний, но имеют массу нюансов технического характера, которые не все смогут выполнить.

Крестный лет

— конкурс —

11 июля краевые власти объявили конкурс на оказание услуг санитарной авиации, информация об этом размещена на сайте госзакупок. Победитель конкурса должен предоставить авиационные услуги с использованием воздушного судна, оснащенного медицинским модулем и (или) медицинским оборудованием, с 1 октября по 31 января 2017 года. Максимальная цена контракта составляет 21,944 млн руб. Как следует из задания, оснащенное медицинским модулем воздушное судно должно базироваться не более чем в 20 км от краевой клинической больницы и быть готовым вылететь в 45 населенных пунктов Пермского края. Согласно условиям контракта, вертолет будет находиться на дежурстве с 8.00 до 20.00 ежедневно. Ориентировочно за четыре месяца вертолет должен налетать 60 летных часов и дежурить на земле в состоянии готовности 1104 часа.

Ранее Пермский край стал участником федерального проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ». Он предусматривает ежегодное выделение 3,3 млрд руб. из государственного бюджета регионам в качестве субсидий на развитие санитарной авиации. В регионах с труднодоступными территориями отнесены 34 субъекта, в том числе и Пермский край. Впрочем, на текущий год Прикамье получило наименьшее финансирование по сравнению с другими субъектами — 15,53 млн руб. Больше всех из федерального бюджета должны получить Якутия (свыше 400 млн руб.), Бурятия (237 млн руб.), Красноярский край (171 млн руб.), Кировская область (168 млн руб.), Чукотский автономный округ (более 150 млн руб.). Субсидии получили и «соседи» Прикамья: Кировская область (168 млн руб.), Республика Коми (свыше 150 млн руб.), Татарстан (более 25,5 млн руб.).

Согласно правилам предоставления субсидий, для ее получения необходимо иметь в регионе один вертолет, произведенный в России не ранее 1 января 2014 года, оснащенный медицинским модулем. Предполагается, что потенциальные эксплуатанты смогут приобрести эту технику в лизинг у государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) по льготным ставкам без первоначального взноса. Кроме того, федеральной субсидией будет компенсироваться часть затрат на час полета воздушного судна, а «экономленные» средства пойдут на компенсацию части процентов по лизингу. В програм-



Для выполнения задач по эвакуации больных из труднодоступных мест в Прикамье больше подходит Ми-8
ФОТО МАКСИМА КИМЕРЛИНГА

ме участвуют вертолеты Ми-8 модификаций АМТ и МТВ-1, а также легкий вертолет «Ансат». В конце прошлого года ГТЛК заключила с «Вертолетами России» контракт, по которому в 2017 году холдинг под программу санавиации поставит 23 «восьмерки» и 6 «Ансатов» с медицинскими модулями. А в 2018–2020 годах ГТЛК получит 50 Ми-8 АМТ/МТВ-1, 10 «Ансатов» и 4 Ми-171А2 производства казанского вертолетного и улан-удэнского авиационного заводов. Цена одного «Ансата» с медмодулем для ГТЛК с учетом скидки составит 222 млн руб., а «восьмерки» — 372 млн руб. При этом около 20 млн руб. — стоимость медицинского модуля. Корпорация предлагает лизинг на десять лет с ежемесячным платежом за Ми-8 3,9 млн руб., за «Ансат» — 2,3 млн руб.

По оценкам холдинга «Вертолеты России», потребность в специализированных медицинских вертолетах в РФ составляет от 230 до 350 машин с учетом постоянного дежурства и необходимости формирования резерва воздушных судов под периоды планового технического обслуживания. Причем больше 70% необходимого количества — это медицинские вертолеты легкого класса, которые до недавнего времени отечественная гражданская вертолетная промышленность не выпускала. В прошлом го-

ду в России насчитывалось лишь 124 «вертушки», которые используются санавиацией. Их костяк составляют Ми-2 и Ми-8 со средним возрастом 25 лет. По оценкам «Вертолетов России», эксплуатация «двоек» прекратится через три-пять лет по причине истечения летного ресурса.

Отсутствие российских аналогов легких вертолетов медицины и спасатели активно использовали лучшие иностранные образцы. По данным агентства aviation.ru, в конце 1990-х авиапарк Государственного центрального аэромобильного спасательного отряда МЧС России пополнили немецкий BO 105 производства европейского концерна Eurocopter и японский BK 117. С этого времени пара «вертушек» начала ежедневное дежурство в Москве, а крупнейшие учреждения столицы были оборудованы взлетно-посадочными площадками. Спустя несколько лет московские власти создали собственную структуру для организации медэвакуации — Московский авиационный центр. Центр эксплуатирует медицинские вертолеты: шесть BK 117С-2 и один Bell 429, а также четыре пожарных. В 2005 году санитарная авиация заступила на дежурство и в Санкт-Петербурге на BO 105. В Пермском крае в прошлом году для выполнения санзаданий использовался вертолет Ми-2. По данным краевого минздрава, за девять месяцев прошлого года он выполнил 45 вылетов. Эти услуги оказывает авиакомпания «Геликс».

Сейчас российские производители активно лоббируют «Ансат» в качестве базового вертолета санитарной авиации. В прошлом году пер-

вая «вертушка» в медицинской комплектации была передана в Татарстан, в республиканскую клиническую больницу. Интерес к российскому легкому вертолету проявляют Китай и Иран. Китайская Wuhan Rand Aviation Technology Service Co. Ltd заключила контракт с «Вертолетами России» на поставку нескольких «Ансатов» в медицинском исполнении.

Из технической документации конкурса, который объявлен в Пермском крае, следует, что краевые власти ориентируются не на «Ансат», а на Ми-8. Согласно ее условиям, вертолет должен обладать следующими характеристиками: взлетным весом не более 13 тонн, дальностью полета не менее 500 км, крейсерской скоростью не менее 200 км/ч, а также вмещать не менее 12 пассажиров помимо пациентов, находящихся в медицинском модуле. По требованиям пассажироместности «Ансат» на роль санитарного вертолета для Пермского края не подходит. В медицинском варианте он может перевезти одного лежащего пострадавшего в сопровождении двух врачей на расстояние до 520 км. Максимальная взлетная масса «Ансата» — 3,3 тонны, а полезная нагрузка — 1,2 тонны.

Собеседники «Ъ-Транспорт», знакомые со спецификой использования санитарной авиации в Прикамье, говорят, что для выполнения задач по эвакуации больных из труднодоступных мест в нашем регионе больше подходит Ми-8. «Если взглянуть на карту, то до некоторых населенных пунктов, например в Гайнском, Красновишерском или Чердынском районах, расстояние от

Перми более 400 км в одну сторону, а предельную дальность полета «Ансата» мы знаем, — рассказывает один из авиаторов. — У Ми-8 есть возможность использовать дополнительные топливные баки в салоне вертолета или на наружной подвеске, это увеличивает дальность полета почти до 1 тыс. км, установке медицинского модуля они не мешают».

Собеседник отмечает, что машины легкого класса в столице используются в качестве средства эвакуации при чрезвычайных происшествиях в условиях города: техногенных авариях, терактах, пожарах и ДТП. По его данным, именно на дорожно-транспортные происшествия вертолеты московского авиационного центра вылетают чаще всего. «Здесь мобильность более важна, чем дальность полета и грузоподъемность. На место происшествия они прибывают через несколько минут после получения команд. Эти машины могут садиться на ограниченные площадки в городской черте, — поясняет эксперт, — расстояния в сотни километров им преодолевать не нужно». Он считает, что «Ансат» мог бы использоваться в качестве дополнительного вертолета для полетов на относительно небольшие расстояния или «рабочей лошади» «Центра медицины катастроф». Основным средством доставки эта машина могла бы стать при условии наличия сети вертолетных площадок с возможностью дозаправки.

Специалист указывает также, что в Прикамье нет такой структуры, как Московский авиационный центр, а создавать ее бессмысленно — население региона в десятки раз меньше столичного. Это значит, что услуги санитарной авиации региону будут оказывать коммерческие компании. «Ансат» — вертолет новый, опыта его эксплуатации и техобслуживания в гражданской авиации практически нет, — размышляет он. — У машины могут проявиться «детские болезни», что, конечно же, приведет к увеличению стоимости его эксплуатации. При этом у авиационных предприятий нет готового летного и технического состава, который может эксплуатировать и обслуживать «Ансаты». Его обучение также влетит за собой дополнительные финансовые и временные затраты: если со «старых» модификаций Ми-8 на АМТ или МТВ-1 экипаж переучится за несколько недель, то переход на абсолютно новый тип вертолетов будет происходить сложнее.

Стоит отметить, что в технической документации на проведение конкурса нет условия, что воздушное судно должно быть не старше 2014 года выпуска. При этом в качестве источника финансирования услуг санавиации

указан федеральный бюджет. По данным «Ъ-Транспорт», в этом году требование о «возрасте» вертолета пока что не является обязательным для получения субсидий и фактически вступит в силу с 2018 года. В следующем году Прикамье может претендовать на большую сумму в рамках проекта по развитию санавиации.

Эксперты поясняют, что не все условия участия в проекте детально проработаны. Так, вертолет должен иметь медицинский модуль, который необходимо укомплектовать различным оборудованием. «Проблема в том, кто будет обслуживать это оборудование и где оно будет храниться, — говорит собеседник. — Экипажи вертолетов не обучены обращению с ним, смонтировать и демонтировать его они не могут. В Пермском крае нет теплых ангаров для стоянки воздушных судов. Сможет ли такое оборудование работать при экстремальных температурах? Кто вообще будет отвечать за его сохранность? У иностранных вертолетов, по его словам, если воздушное судно в морозную погоду находится вне ангара, в нем поддерживается необходимая для функционирования приборов температура.

Заявки на конкурс принимаются до 3 августа. В конкурсе теоретически могут принять участие как местные авиапредприятия, так и из других регионов: в Прикамье на различных направлениях работают Ми-8 «Газпром авиа», Казанского авиапредприятия и УТаг. Генеральный директор пермской авиакомпании «Геликс» Николай Варганов пояснил, что предприятие намерено участвовать в конкурсе, но дать подробные комментарии обещал только после подведения его итогов. Директор ПАО «Казанское авиапредприятие» Магомед Закаржаев пояснил, что ПАО не занимается санавиацией уже два года, но льготный лизинг — тема интересная. С другой стороны, он отметил, что субсидии в 15 млн руб., выделенной Пермскому краю, явно недостаточно, чтобы облегчить лизингополучателю выплаты ГТЛК. «При такой цене вертолета Ми-8, по моим оценкам, в год нужно не менее 150 млн руб.», — полагает господин Закаржаев.

Региональный представитель областного подразделения авиационно-промышленной компании «Вектор» в Казани Юрий Стригин говорит, что сейчас выгоднее арендовать вертолеты, а не покупать их в лизинг. «На данный момент эти льготные программы — всего лишь слова, — считает он. — Реально есть масса препятствий, в том числе и бюрократических».

Максим Стругов

«Наша цель — сохранить работающее предприятие»

Порт Пермь — основной грузовой терминал Прикамья — осуществляет доставку грузов своим флотом в пункты Камского и Волжского бассейнов. Порт располагает инфраструктурой для организации погрузочно-разгрузочных работ на речных судах и судах смешанного типа «река — море». Между тем речные грузовые перевозки в стране сокращаются. О причинах и о том, как порт Пермь выходит из ситуации, рассказывает гендиректор АО «Порт Пермь» Эдуард Лившиц.

— Что представляет из себя отрасль речных перевозок?

— Сейчас на долю внутреннего водного транспорта России приходится всего 1,5% от общей доли перевозок, осуществляющихся в нашей стране. В Германии этот объем составляет 11%, а в Нидерландах — 34%. В самый пик, в 1989 году, объем перевозок достигал 580 млн тонн. Сейчас уровень упал в 4,6 раза и составляет 124 млн тонн, включая и смешанные перевозки «река — море».

Нужно отметить, что речные грузовые перевозки — самый дешевый вид перевозок, но речной транспорт востребован тогда, когда речь идет о больших объемах или негабаритных грузах. В крае сегодня нет производств и строек, которые обеспечили бы загрузку кораблей. Пермский порт добывал 22 млн тонн нерудных строительных материалов. Осуществлял перевалку грузов: уголь, контейнеры, удобрения. Только арбузов в Пермь по Каме

прибывало 9–10 тыс. тонн, помидоров — 12–15 тыс. тонн. Порт намывал основания под цеха Мотовилихинских заводов, Камскую долину. Таких объемов ни в стране, ни в крае сейчас нет. Одним из действующих водозимых объектов, где был задействован порт Пермь, было строительство перинатального и кардиологического центров. Отсутствие государственной координации грузопотоков привело к переносу в области перевозок в сторону автотранспорта и железных дорог. К чему это привело? К загруженности и серьезному износу автодорог, ухудшению экологической ситуации. Отсутствие господдержки в области развития речной инфраструктуры, дноуглубления, шлюзового хозяйства также являются проблемами развития отрасли.

К «минусам» работы относятся сезонность, серьезные финансовые затраты на поддержание работоспособности и содержание мощностей в межнавигационный период.



Но естественно, у речных перевозок есть и серьезные преимущества. Как уже говорилось, речные перевозки — самый дешевый вид грузовых перевозок. Мы не зависим от объемов и габаритов грузов. География доставки из порта Пермь неограниченная. Но оговорюсь — речь идет о по-настоящему больших объемах. К сожалению, в Пермском крае потребности в таких объемах нет. Нет больших строек!

— Ситуация сегодняшнего дня: чем сейчас живет порт?

— В связи со сложившейся ситуацией предприятие вынуждено было искать другие источники доходов, чтобы продолжать функционировать, сохранить костяк трудового коллектива. Сегодня наша основная деятельность — это добыча песчано-гравийной смеси, производство высококачественного песка и гравия для нужд Пермского края и соседних регионов. Это нормальная практика. И в советские годы порты занимались добычей нерудных строительных материалов. Для многих этот вид деятельности стал основным в нынешних экономических реалиях, и мы не исключение.

В 2010 году АО «Порт Пермь» успешно реализовало стратегию по переносу производственных мощностей из центральной части Перми в Заостровку. Решение оказалось дальновидным. Центр города избавился от лишней транспортной нагрузки, пыли, грязи и шума. Сейчас бывшая площадка порта в центре города используется в соответствии с территориальным зонированием, утвержденным генеральным планом и Правилами землепользования города Перми. Подобную практику по переносу мощностей из центра применили порты Москвы, Чебоксар, Казани.

Сейчас основные мощности порта находятся в Заостровке. Есть все необходимое для работы: береговая инфраструктура, краны, подъездные пути, в рабочем состоянии флот.

— Каковы, на ваш взгляд, перспективы развития АО «Порт Пермь»?

— В первую очередь необходимо улучшение экономической ситуации в целом в стране, и в Пермском крае в частности. Это, несомненно, приведет к развитию речных перевозок, соответственно увеличится и нагрузка нашего предприятия. Сейчас мы видим серьезные изменения в политической атмосфере края, приход новых, молодых руководителей. Это вселяет оптимизм и надежду на улучшение экономической ситуации. Надеемся, что краевые власти обратят внимание на нас. Мы из года в год готовимся к навигации, поддерживаем всю инфраструктуру грузового района в рабочем состоянии в надежде на удачный сезон. Наша цель — сохранить работающее предприятие, коллектив, который насчитывает более 200 человек. Среди них есть представители редких профессий, навыки которых передаются от работника к работнику. Если порт будет утрачен, то вряд ли удастся когда-либо его восстановить.