

# транспорт и логистика

## Николай Уханов: «Мы покажем, как можно содержать дороги»

В начале этого года в краевом минтрансе сменилось руководство. Новому министру пришлось решать сразу несколько срочных проблем, связанных с реформой общественного транспорта в крае, а также ремонтом и строительством дорог. О задачах и перспективах краевой отрасли в интервью „Ъ-Транспорт“ рассказал министр транспорта Пермского края Николай Уханов.

— интервью —

**— Два года назад в силу вступил федеральный закон №220, регламентирующий работу автобусных пассажирских перевозок. В связи с этим планировалось реформирование отрасли. Приведено ли местное законодательство в соответствие с федеральными стандартами?**

— Мы привели все региональное и местное законодательство в соответствие с федеральным законом №220. Это и порядок выдачи свидетельств, и порядок формирования маршрутной сети. Мы выдали свидетельства перевозчикам, и они стабильно работают на законных основаниях.

**— Ранее были планы по проведению конкурсных процедур для распределения междугородных и пригородных маршрутов. Будет ли проведен конкурс? В каком формате?**

— Согласно ФЗ №220 конкурсы могут проводиться на вновь открывающиеся маршруты, а также на маршруты, где работают более трех перевозчиков. Региональная власть не планирует распределять маршрутную сеть на конкурсной основе. У нас нет задачи передела рынка пассажирских перевозок. Наша задача — определить понятные требования к перевозчикам, а взамен дать им возможность стабильно работать на территории Пермского края. Что такое понятные правила? Для пассажиров — это чистые и внутри и снаружи автобусы, технически исправные, соблюдение графика движения. Взамен мы даем возможность легально работать на длительное время, чтобы перевозчик мог развиваться, покупать автобусы, запчастки. Если перевозчики готовы соблюдать эти простые требования, то никаких дополнительных конкурсных процедур мы не планируем.

**— Как возвращение имущества ПКГУП «Автовокзал» и смена руководства повлияли на работу предприятия? Каким министерство видит будущее этого предприятия?**

— Весной в «Автовокзале» сменилось руководство. Тем самым минтрансу удалось погасить все конфликты, существовавшие раньше между прежним руководством предприятия и перевозчиками.

Что касается аренды — предприятие долгое время не осуществляло хозяйственную деятельность (имущество ПКГУП «Автовокзал» пять лет находилось в аренде у частных предприятий. — „Ъ-Транспорт“), а с декабря прошлого года вновь приступило к управлению своими активами. Это сложная работа. Сегодня вся транспортная инфраструктура предприятия, не только центральный вокзал, требует улучшения. В некоторых муниципалитетах

даже отсутствуют конечные пункты для пассажиров. Перед предприятием и минтрансом стоит задача вкладывать деньги, развивать эту транспортную инфраструктуру.

**— От идеи сдачи имущества в новую аренду отказались?**

— В конце 2017 года минтранс проанализирует результаты деятельности предприятия, взвесит все «за» и «против». Привлечение частного инвестора возможно, но, по нашему мнению, это не должна быть простая аренда, а аренда с инвестиционными условиями, возможно концессия. Это позволит привлечь дополнительные внебюджетные средства в отрасль, для того чтобы транспортная инфраструктура развивалась.

**— На какой стадии проект реконструкции транспортно-пересадочного узла Пермь II, который предполагает перенос центрального автовокзала к железнодорожному?**

— Еще в 2014 году был создан оператор строительства — компания «РВ-Пермь». Ее руководство долго топталось на месте. Весной мы пересмотрели концепцию транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного вокзала Пермь II, и сейчас вошли в стадию проектирования и технико-экономического обоснования.

Надо понимать, что проект сложный как в техническом, так и в экономическом плане. Построить за бюджетные средства на одной площадке новый железнодорожный вокзал, автовокзал, а также объекты инфраструктуры невозможно. А бизнес вкладывает деньги с понятным горизонтом возврата. С потенциальным инвестором — компанией «Трансстрой-М» — мы договорились сделать расчет проекта: сколько средств он должен вернуть, сколько стоит это все, сколько инвестор должен вложить и каково участие муниципалитета и правительства Пермского края. Отмечу, что ТЭО будет выполняться за счет инвестора.

**— Планировалось, что транспортно-пересадочный узел займет территорию так называемого Товарного двора. Раньше были препятствия по использованию этой территории. Удалось ли уладить конфликт с Росимуществом по этому вопросу?**

— Мы по-прежнему планируем задействовать территорию Товарного двора. Сегодня никаких вопросов к Росимуществу нет. Идет конструктивный диалог и взаимодействие — нормальная, планомерная работа. Участок Товарного двора поставлен на кадастровый учет, сейчас оформляется договор аренды между Росимуществом и РЖД. — **Решена ли проблема с синхронизацией внедренных в общественном транспорте электронных систем учета городских и краевых льготников?**



МАКСИМ КИРИЛЛЕНКО

— Мы уже разобрались с этой ситуацией, в том числе с помощью нового руководства ПКГУП «Автовокзал». Ко мне приходили и перевозчики, и представители администрации Перми. Мы нашли компромиссное решение, в результате которого были синхронизированы две системы учета проездных льготников — и краевая, и городская.

Системы вообще должны быть открытыми. На компенсацию тратятся бюджетные деньги, и все должно быть заинтересовано в том, чтобы эта информация была прозрачной. В противном случае этим вопросом заинтересуются правоохранительные органы. В дальнейшем должна быть создана единая электронная карта.

**— Перевозчики, которые не сразу подключились к системе края, а использовали другие системы учета, получают субсидии за потенциальное время?**

— Они уже их получают. Не могу сказать, что все вернуло. Но в этой части мы их направляем к руководству «Автовокзала». Я точно знаю, что по ряду крупных перевозчиков эти вопросы уже сняты.

**— Ранее высказывались опасения, что после введения электронного учета льготных пассажиров могут увеличиться расходы бюджета. Ожидаете увеличения расходов?**

— Большого отвлечения бюджетных ресурсов по текущему году нет. Все идет в плановом режиме. Тратятся только те деньги, которые были запланированы. Каких-то заявок на дополнительное финансирование не было.

**— Какие планы по развитию городской электрички?**

— Сегодня пригородное сообщение, в том числе городская электричка, субсидируется. То есть оно никак не окупируется. Но бюджет вынужден это делать — это направление востребовано, люди электричками пользуются. Недавно минтранс заказал Институту транспортного планирования изучение транспортных потоков в Перми. Нам необходимо еще раз посмотреть экономику, куда люди ездят, с какой остановки на какую. Исследование проводится с целью обосновать необходимость и целесообразность модернизации городской электрички.

Задача стоит посложней, чем просто отремонтировать остановки. Это мы сделаем. Я на примере остановки Язовой попытался посмотреть, как улучшить доставку пассажиров из точки А в точку Б. Оказалось, что человек выходит из электрички на нормальный остановочный комплекс скрышей, урной и так далее. Дальше он выходит из железнодорожной инфраструктуры и попадает в частный сектор: узкая дорога и нет освещения. Чтобы попасть на Вышку II, нужно пройти около двух километров пешком, часть из этого пути — в гору. Удобно это? Сколько людей готовы воспользоваться такой некачественной услугой? Большинство пассажиров, для того чтобы добраться на Вышку II, предпочитают автобус, который довозит до центра микрорайона. Даже если в частном секторе сделать освещение и заасфальтировать дорогу, от железнодорожной остановки до центра микрорайона все равно останется два километра: пассажир просто пойдет по сухой дороге с освещением, и все. Человек, который видит, что это неудобно, не будет этим пользоваться, какой бы красивой электричка ни была. Возникает вопрос об эффективности городской электрички.

Перед нами стоит задача привлечь пассажиров и выровнять экономику. Причем на примере Язовой понятно, что типовых решений для всех остановок быть не может. Без комплексного анализа эти вопросы не решить. Исключать электричку, конечно, как действующий вид транспорта мы не будем. Нужны нормальные, правильные решения, в том числе экономические.

**— Есть ли в планах развитие речных перевозок?**

— Давайте называть вещи своими именами: речных перевозок у нас просто нет. Регулярных сообщений по речным маршрутам у нас нет уже давно. Можно вспомнить «Ракеты» и «Метеоры», которые ходили по Каме в советское время до Чайковского и в верховьях Березников. Сегодня есть только туристические коммерческие рейсы до Волгограда, Астрахани, Нижнего Новгорода. Есть также паромные переправы. Это все коммерческие, не регулярные пассажирские перевозки. У меня также была ностальгия по «Метеорам» и «Ракетам», и я проанализировал ситуацию, встретился с руко-

водством Нижегородского судостроительного завода. Они нам предложили очень интересные варианты судов на подводных крыльях «Валдай-45». Понимали экономически: чтобы от Перми до Чайковского доехать на судне с подводными крыльями, нужно 7–7,5 часа, а на автобусе — 4,5 часа. И билет на судно будет стоить на 40% дороже. Вопрос: кто поедет? Субсидировать такие перевозки нет смысла, потому что сегодня регулярное автобусное сообщение обеспечивает транспортировку людей из Перми в Чайковский. Почему «Ракеты» и «Метеоры» были востребованы в советский период? Тогда билет на водный транспорт был чуть дороже, чем на автобус, но на автобусе было сложно попасть, их реально не хватало. Кроме того, дороги были разбиты. Сегодня новые условия жизни, новое качество дорог. Поэтому водный транспорт не выдерживает конкуренции с автомобильным. Но мы дальше будем считать экономически маршруты, и если она будет складываться хотя бы «в ноль», тогда только можно рассматривать возрождение таких маршрутов.

Второе: транспортная инфраструктура водных пассажирских перевозок безнадежно устарела и развалилась. Суда на подводных крыльях не могут приставать к берегу. Им нужны причалы, а те находятся в аварийном состоянии, так как никто не занимался ими с советских времен. И это тоже требует серьезных вложений. Не самоцель ведь — красоту за беснечные деньги поглотить. Нужно комфортно человека доставить из точки А в точку Б. Как это сделать? Либо по реке, либо на автобусе. На автобусе проще.

Есть еще одна тема — речные переправы. Сегодня четыре переправы субсидируются там, где нет альтернативы в виде прямого транспортного сообщения. Перед нами стоит задача по обновлению состава судов. Все паромы сегодня старые. У нас есть два варианта: помочь частным предпринимателям через лизинговые схемы обновить подвижной состав, или самим заняться хозяйственной деятельностью.

**— В этом году началось масштабное строительство дорог в Прикамье. Как изменится идеология дорожного строительства, подходы к контролю за работой подрядчиков?**

— В этом году нам удалось аккумулировать большой финансовый ресурс в дорожном фонде — 11,4 млрд руб. В прошлом году было 9 млрд руб. Соплидные средства мы направляем на поддержку муниципалитетов, на строительство муниципальных дорог. Если в том году поддержка муниципалитетов составила 2,2 млрд руб., то в этом году она увеличилась более чем в два раза — до 4,7 млрд руб. Увеличение средств продиктовано тем, что муниципальные дороги сегодня объективно хуже, чем региональные. В трехлетнем бюджете, пятилетнем горизонте планирования мы также будем поддерживать муниципалитеты и муниципальные дороги.

Перед нами стояла задача не только аккумулировать средства, но и быстро и качественно провести конкурсные процедуры, перевести деньги в мун-

ципалитеты, чтобы они могли эти процедуры провести. Эта задача решена. Также мы ужесточили контроль за использованием средств. Мы выделили муниципалитетам 4,7 млрд руб., но оставили за собой право контролировать расходование этих средств, проверять качество. В составе министерства есть подведомственное учреждение — управление автомобильных дорог и транспорта, при котором работает сертифицированная лаборатория. Она выезжает, собирает образцы асфальтобетона, испытывает его, проверяя качество. Эти проверки будут осуществляться регулярно с помощью портала «Управляем вместе».

**— А раньше такие проверки разве не осуществлялись?**

— Не в том объеме, в котором требовались. Недавно мы выезжали в Чайковский, где в прошлом году был сделан асфальт, который в этом году уже начал рассыпаться. Проверили качество укладки асфальтобетона и приняли решение, что необходимо переделывать. Сегодня работы по восстановлению покрытия за счет подрядчика уже закончились. Вот такое вмешательство помогло восстановить справедливость.

**— Ужесточаются ли гарантийные условия?**

— Росавтодор вводит новые требования по увеличению срока службы ремонтов с 5–7 лет до 12 лет. Это требует не только качественного выполнения работ, но и использования качественных материалов, новых технологий. Есть поручение врио губернатора Пермского края Максима Решетникова в краткие сроки сформировать техническую политику для всего Пермского края. Мы прорабатываем требования к видам работ, к материалам и так далее.

Анализируя прошлый год, можно сказать, что подрядчики из соседних регионов выходили на наш рынок, не выполняя работы, срывали графики, а сами объекты не вводились. В связи с ужесточением требований к качеству работ и срокам количество таких организаций уменьшилось. Выиграли фирмы «однодневки» — они должны приступить к работам в пятнадцатый срок. Не вышли — значит, одностороннее расторжение договора. Надо действовать жестко. Не надо вести никаких переговоров — расставаться с такими любителями, вот и все. Их не так много.

**— Была создана краевая подрядная организация. Как будет строиться ее работа? Она будет участвовать в конкурсах на общих основаниях?**

— У нас нет задачи полностью взять хозяйственную деятельность в свои руки. Но мы не можем к этому спокойно относиться, бегать за подрядчиками, уговаривать, штрафовать. Мы создали государственную структуру, которая будет по госзаказу, вне конкурса, содержать дороги. Из находящихся на балансе региона 3 тыс. км дорог новая служба будет заниматься содержанием 140 км. Это капля в море, но мы покажем, как можно содержать дороги. Я думаю, что от этого люди города Перми и Пермской агломерации увидят толк.

Ирина Пельвина

## Все продукты по полочкам

Пермский рынок складской недвижимости развивается в одном направлении — его драйвером являются продуктовые ритейлеры. С расширением сетей у них возникает потребность в собственных распределительных центрах. Федеральная X5 Retail Group недавно открыла новый РЦ под Краснокамском, а местная «Семья» взяла в аренду на 49 лет логистический комплекс другого пермского ритейлера — ГК «Норман-Виват». Эксперты отмечают, что теперь практически все основные сети региона обеспечены распределительными центрами, поэтому в ближайшее время ожидать появления новых складских объектов не стоит.

— логистика —

Инвесторы в пермском регионе сегодня не готовы вкладываться в строительство складской недвижимости высокого класса из-за длинных сроков окупаемости и большого объема вложений, которые сложно привлечь в кризис. Исключением являются продуктовые ритейлеры: за счет распределительных центров продуктовых сетей этот сегмент развивался последние несколько лет. В крае уже построены и функционируют несколько таких объектов. Краснодарское ЗАО «Тандер» (развивает сеть «Магнит») в 2015 году открыло РЦ на 17 га в Пермском районе (Двуреченское сельское поселение, рядом с Нестюковским трактом). Общая площадь этого логистического комплекса — 50 тыс. кв. м. Он включает склад хранения в естественных условиях, склад со встроенными холодильными камерами, камеры дозревания бананов, цех по переработке вторсырья, здание автотранспортного предприятия с ремонтной зоной и мойкой, топливно-заправочный и контрольно-технический пункты. Объем инвестиций оценивался в 3 млрд руб.

Пермская ГК «Норман-Виват» (продуктовая сеть «Виват», сеть алкогольных супермаркетов «Норман») ввела в эксплуатацию первую очередь своего распределительного центра в Кондратово еще в 2013 году. Он стал первым объектом такого формата в регионе, построенным самим ритейлером. Его общая площадь составляет 10 тыс. кв. м (7,5 тыс. кв. м — основной склад, 2,5 тыс. кв. м — холодильные камеры). Компания планировала построить и вторую очередь под нужды продуктовой сети и алкогольное направление. Площадь объекта должна была составить 20 тыс. кв. м. Но сроки реализации проекта несколько раз сдвинулись, объект так и не был возведен. Последний год на пермском рынке ритейла ситуация существенно изменилась. Холдинг «Норман-Виват» в прошлом году столкнулся с финансовыми сложностями. 24 апреля Арбитражный суд Пермского края признал несостоятельным ООО «Виват-трейд» — головную компанию сети «Виват». Общая задолженность общества перед кредиторами, по данным компании, свыше 5 млрд руб. 5 мая было введено наблюдение в отношении головной компании сети ал-

когольных супермаркетов — ООО «Норман». При этом сама сеть сейчас развивается — в Перми переизданы несколько точек под вывесками «Норман» и «Виват». Деятельность ведут новые юрлица.

Значительная часть имущества обанкротившегося «Виват-трейда», включая складской комплекс в Кондратово, обременена залогом Сбербанка. По данным оценочного отчета, рыночная стоимость недвижимости и земельных участков, находящихся в залого у банка, составляет 1,82 млрд руб. Распределительный центр и участок в Кондратово — один из самых дорогих активов группы. Стоимость РЦ оценивается в 119,5 млн руб., земельного участка (13,9 га) — в 42,6 млн руб. Сегодня этот логистический комплекс находится в аренде: по данным справочной информации Росреестра, с 11 мая 2017 года он сдан в аренду на 49 лет ООО «Семья-Логистика» (ГК «ЭКС», развивает сеть магазинов «Семья»).

О потребности в собственном распределительном центре группа «ЭКС» заявила прошлой осенью. Тогда новый директор сети «Семья» Антон Беловецкий сообщил, что в стадии подготовки находится проект РЦ ритейлера. В сети уточнили, что площадка под размещение логистического комплекса не подобрана. «Чтобы выбрать участок, необходимо окончательно определиться с площадью объекта, которая позволит нам осуществлять логистику в ближайшие три-пять лет с учетом роста компании. Сейчас мы рассчитываем проект, его стоимость, экономический эффект», — пояснил топ-менеджер.

Позднее ГК «Норман-Виват» предложила группе «ЭКС» купить ее распределительный центр в Кондратово. Стоимости актива оценивалась в пределах 500 млн руб. Но весной комплекс был сдан «Семье» в аренду. В ГК «ЭКС» потребность в собственном РЦ объясняли ростом сети. В этом году сеть начала стремительно увеличиваться, прежде всего за счет аренды площадей, где прежде располагались магазины «Вивата». С начала года прирост составил более двух десятков точек. Сейчас «Семья» насчитывает почти 80 магазинов в Перми и крае. До конца года, по словам Антона Беловецкого, планируется запустить еще около 15 точек. Как аренде РЦ изменил бизнес-процессы и логистику поставок ритейлера, он не комментирует.

В мае этого года свой распределительный центр в Пермском крае появился и у федеральной X5 Retail Group. Он находится в Краснокамском районе (Оверьятское сельское поселение). Партнером по проекту стала компания «А Плюс Девелопмент» (Санкт-Петербург), которая возводила объект по техзаданию ритейлера. «А Плюс Девелопмент» реализует проект логистического комплекса «А Плюс Парк Пермь», первая очередь — это РЦ. Есть ли интересные на остальные площадки, компания пока не сообщала. Строительство своего распределительного центра руководство федеральной розничной сети «Пятерочка» анонсировало в 2014 году. Гендиректор сети Ольга Наумова тогда пояснила, что Краснокамский район был выбран исходя из транспортной доступности. Предполагалось, что РЦ будет

обслуживать 300–400 магазинов сети в радиусе 300 км — это не только территории Пермского края, но и соседние регионы, например часть Удмуртии. Объем инвестиций не раскрывался. Ввод в эксплуатацию был запланирован на четвертый квартал 2015 года.

Причины более позднего запуска не уточнялись. В X5 Retail Group сообщили, что логистический комплекс площадью 23,5 тыс. кв. м будет обеспечивать поставки товаров во все магазины «Пятерочка» в Пермском крае (на данный момент более 280 универсамов). РЦ «Пермь» предназначен для размещения всех категорий товаров и состоит из пяти зон, в каждой из которых поддерживается необходимый для хранения продукции температурный режим. В группе уточняют, что открытие распределительного центра стало одним из этапов развития логистической инфраструктуры X5 на Урале. Оно предусматривает оптимизацию количества РЦ, но в то же время увеличение их мощностей и функциональности.

«Новый логистический комплекс позволит поддерживать доступность и свежесть товаров в условиях активного развития торговой сети „Пятерочка“, сократит затраты на перевозки, а также предоставит новые возможности локальным производителям. РЦ „Пермь“ станет точкой сосредоточения местных производителей, расширив объем сбыта, а также географию поставок их продукции в другие регионы. При полной загрузке распределительный центр будет обрабатывать и размещать продукцию 350 поставщиков. Доля локальных производителей в ассортименте тор-

говой сети „Пятерочка“ в Пермском крае составляет 22%, а в некоторых категориях, например хлеб, хлебобулочные изделия, превышает 90%», — отметили в X5 Retail Group.

Ритейлер называет развитие логистической инфраструктуры своим стратегическим приоритетом в ближайшем будущем: «X5 второй год подряд является лидером по количеству РЦ, введенных в эксплуатацию за год. В 2015 году было открыто шесть новых РЦ общей площадью 142 тыс. кв. м, в 2016-м X5 открыла семь новых РЦ общей площадью 212 тыс. кв. м».

«Распределительный центр позволяет улучшить экономические показатели по доставке и по ассортименту, и, как правило, такой объект требуется, когда есть достигнут определенный размер в территории. Так работают многие крупные федеральные сети, строя собственные РЦ. У „Семьи“ тоже встал вопрос о том, чтобы строить, но у них появилась возможность арендовать готовый объект. Распределительный центр нужен тем ритейлерам, кто развивает формат супермаркетов и не очень крупных магазинов — где сначала доставка осуществляется крупнотоннажным автотранспортом, а потом уже более мелкими партиями развозится по точкам», — отмечает директор УК «Столица-Пермь» Константин Копытов. Он добавляет, что основные сети в крае, которые осваивают этот сегмент, теперь уже обеспечены РЦ, поэтому в ближайшее время вряд ли стоит ожидать появления новых логистических комплексов такого формата.

Светлана Быкова