



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 медики и спасатели активно использовали лучшие иностранные образцы. По данным агентства aviaport.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 медучреждения 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 команды. 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 совладать 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 поджигается необходимая для функционирования приборная 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 обособленного 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 загрязненности 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.

«Необходимо предусмотреть 100 млн рублей ежегодно на лизинг новых трамваев»

Муниципальное предприятие «Пермгорэлектротранс» (ПГЭТ) уже три года реализует план финансового оздоровления. Сейчас оно расплатилось по старым долгам, вошло в нормальный режим работы, и можно говорить о его развитии. О том, как реализовывался план финансового оздоровления предприятия, какую технику намерено закупать его руководство и как власти Перми будут развивать трамвайную сеть, рассказал начальник городского департамента дорог и транспорта Илья Денисов.

– Уже несколько лет ПГЭТ реализует план финансового оздоровления предприятия. Насколько успешно это удается делать? Удалось ли выйти на точку безубыточности, как изначально было предусмотрено планом?

– План финансово-хозяйственной и оздоровительной деятельности появился у нас примерно три года назад. Он был разработан в связи с предбанкротным состоянием предприятия. План подразумевал, что мы должны выйти на точку безубыточности. В данном случае речь шла о том, чтобы текущая деятельность МУП с учетом субсидии складывалась в ноль либо приносила прибыль. Субсидия является ежегодной. При принятии тарифа на проезд в городском общественном транспорте в размере 20 руб. экономически обоснованный тариф на проезд в электротранспорте составлял 36 руб. Соответственно 16 руб. с каждой поездки администрация Перми выплачивает ПГЭТ в виде субсидии.

Кроме того, для вывода предприятия из предбанкротного состояния из городского бюджета была выделена дополнительная финансовая помощь для сохранения «Пермгорэлектротранса» – около 220 млн руб. Эти средства были необходимы для того, чтобы расплатиться с долгами за 2012–2013 годы, в частности погасить задолженность по налогам, в пенсионный фонд, поставщикам запчастей. Дополнительная финансовая поддержка была распределена на два года, поэтому у ПГЭТ была возможность расплачиваться и за счет собственных средств.

Могу констатировать, что на 1 апреля 2017 года предприятие полностью выполнило ту задачу, которая ставилась, когда выделялись дополнительные средства. Оно вышло в нормальный режим работы.

– За счет чего сокращаете убытки МУП?

– Мы сосредоточились на профильной деятельности предприятия. Оно создано для перевозки пассажиров, и должно зарабатывать именно этим. Все остальное вторично. Считаю, что мы сделали правильный выбор, не пытаясь получить дополнительный доход где-то «на стороне». Мы досконально просмотрели все статьи расходов и доходов. Например, стало понятно, что имеющиеся на балансе МУП автобазы на Энергетиков, 50, и Ижевской, 25, генерируют убытки. Поэтому в плане финансово-хозяйственной деятельности было предусмотрено, что в 2017 году эти объекты будут переданы в муниципальную казну. Есть профессионалы,

которые занимаются управлением имуществом. А для ПГЭТ это непрофильная деятельность. Заниматься ею нецелесообразно, потому что нужно содержать штат сотрудников, которые будут обслуживать недвижимость, плюс целый финансовый отдел, который ведет всех арендаторов и контрагентов.

Решение о продаже базы на Энергетиков, 50, было озвучено еще пару лет назад. В прошлом году мы проводили оценку имущества и пытались его реализовать, но финансовый кризис слишком низко опустил цены на коммерческую недвижимость. Поэтому посчитали, что надо запустить процесс заново. Мы передаем комплекс департаменту имущественных отношений, и уже он будет готовить объект к продаже.

Все арендаторы заранее получили уведомления. С ними были расторгнуты отношения. На этот переходный период мы предложили арендаторам заключить временные договоры. Еще одна альтернатива – переехать на Ижевскую. Многие согласились либо на первый, либо на второй вариант. Недовольство отдельных арендаторов этим процессом – искусственно созданная ситуация. Частным перевозчикам было хорошо и комфортно находиться на Энергетиков, 50, и при этом не платить большие суммы за содержание всей базы. А комплекс занимает целых пять гектаров, и один земельный налог уже создает серьезную финансовую нагрузку. В целом же предприятие ежемесячно получало убыток от 800 тыс. до 1,4 млн руб., в зависимости от времени года. То есть примерно 10–12 млн руб. убытков по году приносила только одна база.

База на Ижевской, 25, до конца года тоже будет передана в казну. Но продавать объект не планируется. Ситуация по этой площадке отличается от той, что на Энергетиков, 50. Там другая структура имущественного комплекса. На Ижевской находится многопрофильная площадка, которая предоставляет и стояночные места, и ремонтные цеха, и складские помещения. Поэтому здесь нет такого большого убытка, и в какие-то периоды база даже выходила в плюс. Кроме того, за последние три года в эту базу вложено много средств, они были потрачены на видеонаблюдение, ужесточение пропускного контроля. Каждый объект получил новый техпаспорт. Мы привели имущество в порядок, и теперь передаем его профессионалам, которые будут выстраивать отношения с арендаторами.

– Как повлияли масштабные ремонтные работы этим летом,



в том числе на Северной дамбе, на деятельность предприятия и на его финансовые показатели?

– Планы выхода на безубыточность предусматривают, что предприятие работает в нормальном режиме 365 дней в году. Но есть факторы, которые влияют на экономическую составляющую – в том числе закрытие Северной дамбы на капитальный ремонт. Мотовилиха оказалась полностью отрезана от трамвайного сообщения. А это серьезный транспортный поток, формирующий значительную часть доходов предприятия.

Действительно, из-за Северной дамбы мы уходим в минус от планов по доходам. Это доходы от основной деятельности, и их нечем заместить. Поэтому когда мы в конце года будем смотреть итоги финансово-хозяйственной деятельности, будем учитывать этот объективный фактор. Из-за ремонтных работ на дамбе выпадает три месяца работы в полном объеме. По предварительным оценкам, предприятие недополучит примерно 30–40 млн руб. Кроме того, из-за замены коммунальных сетей на улице Пушкина частично закрыто троллейбусное движение. Это тоже влияет на доходную часть. Но это объективные обстоятельства. В целом же мы планируем вернуться к точке безубыточности и развивать предприятие дальше.

– Как планируете развивать ПГЭТ? Будете ли пополнять транспортный парк?

– Мы наметили развитие по нескольким направлениям. Будем обновлять подвижной состав, наращивать объемы ремонта трамвайных путей, создавать новые направления. В том году мы закончили лизинговые платежи по технике, которая закупалась в 2011 году. Мы полностью исполнили свои обязательства. Считаю, что эту тему надо продолжать. На первой бюджетной комиссии,

которая собиралась для обсуждения бюджета на 2018–2021 годы, глава города уже заявил о том, что необходимо предусмотреть средства в размере 100 млн руб. ежегодно на лизинг трамваев. Естественно, с этой инициативой мы обратимся и к депутатам Пермской гордумы за поддержкой, которые влияют на экономическую составляющую – в том числе закрытие Северной дамбы на капитальный ремонт. Мотовилиха оказалась полностью отрезана от трамвайного сообщения. А это серьезный транспортный поток, формирующий значительную часть доходов предприятия.

Новые вагоны, которые мы намерены закупать, будут заменять устаревшую технику, а также за их счет увеличится общее количество единиц электротранспорта ПГЭТ. Нам в любом случае необходимо наращивать парк. У нас есть желание быть на равных с автобусными перевозчиками. Те три-пять минут интервала между рейсами в часы пик, которые у нас заложены в контракты с автоперевозчиками, должны также перейти и на ПГЭТ. Стоит задача дать людям возможность по максимуму пользоваться электротранспортом. Кроме того, дополнительная техника понадобится для запуска новых маршрутов.

– О каких маршрутах идет речь?

– В первую очередь это трамвайное движение по улице Революции от Куйбышева до Сибирской. Это очень хорошая транспортная связь, она идет через самый центр города и позволяет добраться до «Велты» и в Мотовилихи. В перспективе планируется построить еще один небольшой, но важный участок – связать трамвайными путями Ленина и Революции через Куйбышева. Пока это только предложение. Но я думаю, недолго осталось, когда и эта связь появится. Ведь еще семь лет назад мы не могли представить, что трамваи пойдут от Куйбышева по Революции. А в этом году проект уже начинает реализовываться. Не секрет, что улица Революции строилась с учетом запуска трамваев в Мотовилиху. Конечной точкой должен был стать не ВРЗ, а Садовый. Тем более сейчас у нас развивается новый крупный микрорайон – Ива. Мы смотрим, каким образом туда можно в будущем запустить трамвай.

Необходимо также продолжить реконструкцию улицы Уральской на участке от цирка до сквера Розалии Землячки. По проекту

трамвайные остановки будут вынесены в центр дороги, а участок трамвайных путей будет выпрямлен. Это позволит увеличить пропускную способность перекрестка в районе сквера Землячки на 30%. Сейчас на этом участке в зеленый интервал проходит один состав. В лучшем случае – два трамвая, если в часы пик нам удастся поддерживать время зеленого сигнала светофора на пять секунд. При разное остановок автотранспорта и электротранспорта пропускная способность перекрестка вырастет.

– В качестве перспективных вы назвали только трамвайные маршруты. А что будет с троллейбусным сообщением?

– Необходимо тщательно продумать, как дальше использовать троллейбусный парк. Троллейбусы несут большую финансовую нагрузку, но не окупают те инвестиции, которые мы ежегодно вкладываем. Они не могут конкурировать в потоке движения с автобусами, так как ограничены наличием токоприемников и скоростными характеристиками. Мы сокращаем троллейбусные маршруты, но сокращаем скорее по названиям. В целом мы сохранили всю троллейбусную сеть, которая была, за исключением сообщения по улице Сибирской. «Точкой невозврата» стала ситуация, когда шесть троллейбусов перевезли в выходной день 12 человек.

Но полностью отказываться от троллейбусов сегодня мы не готовы. Мы изучаем опыт других городов, не только российских. Где-то используются комбинированные виды транспорта – «троллейбус – автобус», где-то закрывают троллейбусное сообщение. Но мы понимаем, что сложившаяся в Перми маршрутная сеть настолько устраивает жителей, что ломать те привычки, которые есть, и говорить, что вы поедете на другом маршруте, было бы неправильно. Нужно смотреть все «за» и «против», анализировать возможность. Может быть, стоит идти по пути развития экологического транспорта, заключать соглашения с энергетиками, чтобы тарифы на проезд в электротранспорте были ниже. Это задача не только для Перми, и сама тема обсуждается не первый год, но здесь мы ограничены федеральным законодательством. Вероятно, энергетика с нами в чем-то согласны: перевозки – это социально ответственный бизнес и подход должен быть другим, нежели к промышленным предприятиям и организациям. Но пока нет возможности применять к нам такие дисконты.

– У ПГЭТ есть также один автобусный маршрут. Планируете расширять это направление?

– Сейчас мы это обсуждаем. Недавно с таким предложением

к администрации обратились и депутаты Пермской думы. Пока в городе действует только один муниципальный автобусный маршрут – №62, на нем задействованы все восемь автобусов, которые находятся на балансе МУП «Пермгорэлектротранс». В плане финансово-хозяйственной деятельности предприятия задача увеличивать количество автобусов не стоит. Но мы все чаще приходим к мысли о том, что скорее всего надо будет иметь надежного муниципального перевозчика для форс-мажорных обстоятельств. Тем более с переходом на новые положения ФЗ-220 об организации пассажирских перевозок. Поэтому было бы неплохо увеличить количество подвижного состава. В идеале неприкосновенный запас должен составлять примерно 100 единиц. Это хорошая конкуренция частному автотранспорту. В этом случае муниципальные автобусы смогут обслуживать несколько маршрутов. Для пополнения автопарка потребуются приобретать автобусы в лизинг. Если возродить муниципальный автопарк, нужно вкладывать серьезные средства – около 1 млрд руб., из расчета, что каждая единица стоит 8–9 млн руб.

– Как изменился пассажиропоток на транспорте, обслуживаемом ПГЭТ? Прогнозируете его рост или падение?

– Пассажиропоток на общественном транспорте в Перми более-менее сложился. Жители сами выбрали подходящие им маршруты. Если в советское время электротранспортом пользовалось 64% общего числа пассажиров, то в 1990-е годы – примерно 45%, в 2000-е – 30%, в конце 2000-х – 24%. С этого момента мы сохраняем такой объем. При этом в год всеми видами транспорта в Перми перевозим около 250 млн человек. Рассчитываем, что в ближайшей перспективе количество пассажиров трамваев снова начнет расти. На мой взгляд, для этого есть все условия. Люди все больше понимают, что если нет никаких ДТП, то намного быстрее добраться на трамвае, нежели стоять в пробке в автобусе. Мы в принципе делаем все для того, чтобы жители города пользовались общественным транспортом, не только электротранспортом. Это резко снижает нагрузку на улично-дорожную сеть, особенно в центре, где она уже сложилась. Там расширить дороги невозможно, делать два уровня развязок нереально. Поэтому надо людям предлагать комфортные условия, чтобы они пересели на общественный транспорт. Например, после ремонта дамбы мы рассчитываем, что увеличится пассажиропоток на электротранспорте – за счет сокращения времени в пути.



Вышли на дорогу

Второй год подряд в краевой столице проводятся масштабные ремонтные работы улично-дорожной сети. Несмотря на объемы работ, которые значительно выросли по сравнению с тем, что было еще несколько лет назад, городские власти выстроили эффективную систему привлечения подрядчиков и контроля за их деятельностью. В сжатые сроки, с учетом сложных погодных условий, муниципалитету удастся привести в нормативное состояние более 1 млн кв. м дорожного полотна, а также осуществить реконструкцию ключевых транспортных развязок.

РЕМОНТ НА МИЛЛИОН

Курс на такие объемы был взят в прошлом году, поэтому 2016-й стал для Перми настоящим «Годом дорожного ремонта». Общий объем финансирования работ по ремонту, реконструкции дорог и расширению узких мест в краевой столице составил 1,69 млрд рублей. Кроме федеральных средств, на дороги города было выделено дополнительное финансирование из бюджета города Перми – около 380 млн рублей. Благодаря этому объем ремонтных работ увеличится в три раза – вместо запланированных 300 тыс. кв. м в городе было отремонтировано более 1 млн кв. м дорожного полотна. Пермь значительно обогнала по этому показателю столицы соседних регионов, включая Екатеринбург. Масштабные дорожные работы велись во всех районах города Перми. В список были включены самые проблемные участки улично-дорожной сети. Это и центральные городские дороги, например улицы Сибирская, Петропавловская, Пушкина на подъезде к развязке у Центрального рынка, Плеханова, Спешилова, а также небольшие внутрирайонные объекты.

«На протяжении последних трех лет город системно наращивал объемы вложений в дорожную отрасль. Только в 2016 году мы вышли на рекордный объем дорожного ремонта – 1,2 млн кв. м дорог, сдали две ключевые развязки – площадь Восстания и улицу Макаренко. Сейчас наша задача – не останавливаться на достигнутом, системно и последовательно улучшать качество и безопасность наших дорог», – подчеркивает глава Перми Дмитрий Самойлов. В этом году в Перми снова будет отремонтировано около 1 млн кв. м дорог. «При реконструкции акцент вновь сделан на «красшивку» узких мест дорожной сети. Совместно с краевыми властями мы приступили к реконструкции пересечения улицы Героев Хасана с Транссибирской магистралью – 75% средств выделены из краевого дорожного фонда. Постоянная поддержка краевого бюджета позволяет нам ремонтировать большее число объектов и заходить именно в реконструкцию и строительство, а не просто менять покрытие», – поясняет господин Самойлов. Он приводит в пример реконструкцию улиц Макаренко, Советской

Армии, площади Восстания, которая была выполнена с привлечением краевых средств.

В общей сложности в 2017 году в Перми будут отремонтированы 25 крупных объектов, 19 из них – в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги». Заместитель главы администрации Перми Анатолий Дашкевич уточняет, что в нынешнем году по этой программе в Перми выделено 500 млн рублей: «Если в прошлом году в рамках текущего ремонта мы меняли только покрытие проезжей части, то в этом году работы проводятся комплексно: меняем борты, ремонтируем тротуары вдоль проезжей части, на некоторых объектах – уличное освещение». По его словам, примером такого комплексного подхода является шоссе Космонавтов: в этом году покрытие проезжей части будет заменено на площади более 100 тыс. кв. м, а также будут отремонтированы тротуары, в том числе вдоль лесной зоны; к нормативу приведено и наружное освещение. Замена бортов проводится также на улицах Спешилова, Бригадирской, Лихвинской, Желябова, Пушкина.

КОНТРОЛЬ НА ДОРОГАХ

Главной дорожной стройкой для Перми на ближайшие два года станет реконструкция пересечения улицы Героев Хасана с Транссибирской магистралью. Строительство новой транспортной развязки позволит ликвидировать одно из наиболее «узких» мест в системе городских транспортных коммуникаций и обеспечить беспрепятственный и безопасный выезд на федеральную трассу. ОАО «РЖД» уже приступило к возведению нового железнодорожного путепровода на пересечении улицы Героев Хасана с Транссибирской магистралью. Его строительство позволит расширить проезжую часть до четырех полос.

Работы рассчитаны на два года. Строительство путепровода планируется завершить в июне 2018 года, после чего будет проводиться непосредственно расширение проезжей части. Параллельно по заказу МКУ «Пермблагоустройство» будут вестись подготовительные работы к строительству проезжей части на участке от улицы Васильева – прокладка подземных коммуникаций и расширение участка дороги со стороны феде-



ральной трассы. Строительство объекта ведется в тесной связке с краевым правительством – софинансирование из краевого дорожного фонда составляет 75%.

Еще один знаковый объект, одна из стратегических городских магистралей – Северная дамба. Последний капитальный ремонт Северной дамбы проводился в 1995–1996 годах, и сейчас она требует масштабного обновления. Работы на этом объекте были начаты в июне. В ходе ремонта будет переустроена ливневая канализация, заменены трамвайные рельсы, контактная сеть электротранспорта, освещение, устроено новое дорожное покрытие в обоих направлениях. Затем будут обновлены тротуары.

Работы выполняет подрядная организация ООО «ТСИ-Пермь». Работы на этом объекте повлияли и на транспортные потоки города. В связи с напремонтом на участке улицы Уральской от улицы Пермской до улицы Крупской с 17 июня до 1 августа закрыто движение всех видов транспорта, а электротранспорта – до 1 сентября. В МКУ «Пермблагоустройство» пояснили, что решение о полном закрытии дамбы было

принято в связи с тем, что на участке планируются масштабные работы по переустройству сетей, а также будет работать строительная техника для укладки рельсов. Проектом предусмотрена укладка на Северной дамбе бесшовного рельсового полотна. Такой эффект будет достигнут с помощью алюминотермитной сварки. В ходе капитального ремонта будет переустроена ливневая канализация, что позволит устранить застои воды, которые можно было видеть после ливней в нижней части дамбы. Еще одним нововведением станет продление третьей полосы, предназначенной для поворота на улицу Крупской, она будет начинаться от фермы с видеофиксацией.

В середине июня стартовал ремонт другой крупной городской трассы – шоссе Космонавтов – от дома №335 до улицы Стахановской. Как сообщили в управлении внешнего благоустройства администрации Перми, в ходе ремонта планируется заменить дорожное покрытие на площади более 75 тыс. кв. м, бортовой камень, отремонтировать тротуары, установить дорожные ограждения, освещение, нанести дорож-

ную разметку. Подрядчик – ООО «Дортехинжиниринг» – приступил к укладке верхнего слоя асфальта со стороны улицы Связева в сторону Дзержинского района, параллельно ведется монтаж нового бортового камня. Этот участок стал уже вторым на шоссе Космонавтов в этом году. Ранее завершился ремонт на участке шоссе Космонавтов от площади Центрального рынка до улицы Стахановской. Подрядчик уже уложил новое асфальтовое покрытие, нанес разметку, отремонтировал тротуары.

«Несмотря на дождливое начало лета, ремонт всех дорожных объектов идет в графике. Подрядчики «ловят» сухую погоду и стараются не терять ни минуты. Отставаний нет. Раньше срока завершены три объекта в микрорайоне Парковом», – отмечает Анатолий Дашкевич. Он добавляет, что контроль за подрядчиками организован в ежедневном режиме: если асфальт уложен с нарушением технологии – работы не принимаются до устранения. «В этом году для более быстрой и точной диагностики качества асфальтобетонной смеси на вооружение нашей дорож-

ной лаборатории поступил асфальтоанализатор. Он позволяет точно и быстро, за несколько часов, определить состав используемого асфальта. Раньше анализ занимал примерно двое суток», – говорит господин Дашкевич.

С начала дорожно-строительного сезона в Перми уже отремонтировано 450 тыс. кв. м дорог. Работы завершены на четырех объектах. В частности, обновлено асфальтовое покрытие на участках улиц Зои Космодемьянской, Барамзиной, шоссе Космонавтов в Дзержинском районе. Завершен капитальный ремонт путепровода через шоссе Космонавтов. Еще 11 крупных объектов сейчас находятся в процессе ремонта. Работы на одном из самых крупных участков – на отрезке бульвара Гагарина – выполнены на 30%, верхний слой уложен на площади 16 тыс. кв. м. Новый асфальт уже появился и на участке улицы Пушкина от Николая Островского до улицы Сибирской. Полностью ремонт объекта до Комсомольского проспекта будет завершен после окончания работ по укладке сетей, которые ведет ООО «ПСК».



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 пассажира — 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 КИРИЛЕНКО

— 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 провоза 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?

— Большое отвлечение 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 окупается. 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 экономико маршрутов, 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 бесенные 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. Сolidные 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 переделать. 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 короткие 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 пятидневный 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 ПЦ 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 ПЦ 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 самым 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 залоге у банка, составляет 1,82 млрд руб. Распределительный центр и участок в Кондратово — один из самых дорогих активов группы. Стоимость ПЦ 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 ПЦ 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. Стоимость актива оценивалась в пределах 500 млн руб. Но весной комплекс был сдан «Семье» в аренду. В ГК «ЭКС» потребность в собственном ПЦ 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 арендатор ПЦ 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 ПЦ. Есть ли интересные на остальные площадки, компания пока не сообщила. Строительство своего распределительного центра федерального розничной сети «Пятерочка» анонсировало в 2014 году. Гендиректор сети Ольга Наумова тогда пояснила, что Краснокамский район был выбран исходя из транспортной доступности. Предполагалось, что ПЦ 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). ПЦ «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 ПЦ, 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. ПЦ «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 ближайшей перспективе: «X5 второй год подряд является лидером по количеству ПЦ, введенных в эксплуатацию за год. В 2015 году было открыто шесть новых ПЦ общей площадью 142 тыс. кв. м, в 2016-м X5 открыла семь новых ПЦ общей площадью 212 тыс. кв. м».

«Распределительный центр позволяет улучшить экономические показатели по доставке и по ассортименту, и, как правило, такой объект требуется, когда сеть достигает определенного размера в территории. Так работают многие крупные федеральные сети, строя собственные ПЦ. 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 ПЦ, поэтому в ближайшее время вряд ли стоит ожидать появления новых логистических комплексов такого формата.

Светлана Быкова