Транспортный комплекс
СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»

ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Приоритетные задачи

Они определены в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)»

Приоритетными задачами подпрограммы «Железнодорожный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)» являются:

– увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети, в том числе на направлениях подходов к портам Северо–Запада, Юга и Дальнего Востока России;

– строительство железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения;

– обновление парка пассажирского подвижного состава, а также локомотивов и грузовых вагонов;

– развитие сети железных дорог по направлениям транспортных коридоров;

– обеспечение транспортной безопасности;

– строительство обходов железнодорожных узлов;

– строительство и реконструкция искусственных сооружений.

Что было сделано в минувшем году и за первый квартал 2017 года в русле этих задач для выполнения подпрограммы «Железнодорожный транспорт»?

В 2016 году в полном объеме выполнен целевой показатель «Обновление парка локомотивов», значение которого составило 2101 единицу при плановом значении показателя 698 единиц, а также показатель «Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий» – его значение составило 5,7 км.

В минувшем году также удалось достигнуть запланированных значений по целевым показателям «Скорость доставки грузов в сутки (всего)» и «в том числе контейнеров в транзитном сообщении», значения которых составили соответственно 380 км (при плане 333 км) и 856 (при плане 800 км).

В 2016 году в связи со снижением перевозок в пригородном сообщении не удалось достичь запланированного уровня пассажирооборота (показатель выполнен на 94,9%). При этом по сравнению с планом ОАО «РЖД» на прошедший год показатель выполнен на 100,8%.

На реализацию мероприятий подпрограммы «Железнодорожный транспорт» в 2016 году было предусмотрено финансирование в объеме 247 155,8 млн руб., в том числе: из федерального бюджета – 44 517,1 млн руб., бюджетов субъектов РФ и местных бюджетов – 6117,9 млн руб., из внебюджетных источников – 196 520,8 млн руб. Фактические кассовые расходы по подпрограмме за счет средств федерального бюджета составили 44 517,1 млн руб., или 100% от годовых бюджетных назначений.

По направлению «капитальные вложения» в рамках подпрограммы «Железнодорожный транспорт» в 2016 году реализовывались следующие проекты.

Строительство железнодорожной линии станция Чульбас – Инаглинский угольный комплекс в Нерюнгринском районе Республики Саха (Якутия)

Заключение о соответствии построенного, реконструированного объекта требованиям технических регламентов, иных нормативно–правовых актов и проектной документации получено 27 июня 2016 года. Введены в эксплуатацию 5,7 км новых железнодорожных линий.

Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива

По итогам 2016 года завершены работы по электрификации участка Гатчина – Веймарн – 72,9 км, установлено видеонаблюдение на станциях Стекольный, Войтоловка, Волосово, Пустынька, Новолисино, Семрино. Выполнено устройство шумозащитных экранов длиной 8,73 км, построены 5,46 км дополнительных станционных соединительных путей на участке ст. Лужская–Сортировочная – Лужская–Северная – Лужская–Нефтяная. Построены две пассажирские платформы на ст. Котлы, три служебные платформы, один железнодорожный переезд, объекты наружных сетей и сооружений водоснабжения, водоотведения, канализации и тепловодоснабжения в парке прибытия станции Лужская–Сортировочная, уложены 32 км верхнего строения пути, 19 комплектов стрелочных переводов, смонтирован обогрев 137 стрелочных переводов.

Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская

За 2016 год выполнены работы по реконструкции пункта технического обслуживания локомотивов ст. Аксарайская–2: в полном объеме завершены работы по реконструкции фундамента, стен и пескосушилки, на 80% – по балластировке пути. Выполняются работы по реконструкции складов сухого и сырого песка и вспомогательных помещений, модульной компрессорной. Уложены 15 комплектов стрелочных переводов.

Кроме того, выполнены работы по строительству вторых путей на перегоне Ленинск – Заплавное (искл.) и подготовительные работы по удлинению путей на станции Волжский (Трубная).

Окончание на 2–й стр.

Приоритетные задачи

Окончание. Начало на 1–й стр.

Развитие участка Тобольск – Сургут – Коротчаево

Всего по итогам 2016 года введены 68,9 км путей, в том числе 46,7 км – дополнительных главных путей на участках Салым – Качипенг – Сивыс–Ях, Ай–Ягун – Игль, Игль – Южный Балык, а также ст. Тобольск и 22,2 км станционных путей (первый этап реконструкции ст. Тобольск), три разъезда (Сармик, Нюртей, Апакапур) и др.

Продолжались работы по строительству вторых путей на перегонах Салым – Качипенг – Сивыс–Ях (33,8 км), Игль – Южный Балык (9,2 км), Юнг–Ях – Ай–Ягун (11,1 км), блокпост 504 км – Салым (7,8 км), на семи разъездах, а также по реконструкции станций Тобольск (второй этап) и Демьянка.

За 2016 год выполнены работы по отсыпке земляного полотна в объеме 283 тыс. куб. м, укладке звеньевого пути протяженностью 31,6 км, произведены работы по укладке 103 комплектов стрелочных переводов, выполнены работы по строительству 12 мостов и монтажу 12 водопропускных труб, произведена укладка 574 км кабелей устройств центральной сигнализации и блокировки и 411 км кабелей связи и волоконно–оптических линий передачи.

Строительство дополнительных главных путей и разъездов, развитие станций на подходах к портам Юга России

За 2016 год по подобъекту «Реконструкция Крымского узла Северо–Кавказской железной дороги» выполнены работы по переустройству кабелей связи, выносу кабелей устройств центральной сигнализации и блокировки из зоны строительства второго пути, строительству кабельной телефонной канализации для кабелей связи, переустройству кабельных и воздушных линий 0,4 кВ. Завершено устройство земляного полотна под второй путь и установлены 79 опор контактной сети. Кроме того, выполнялись строительно–монтажные работы по устройству временной автодороги, земляного полотна под второй путь, монтажу 13 комплектов стрелочных переводов, переустройству контактной сети.

По подобъекту «Комплексная реконструкция станции им. Максима Горького Приволжской железной дороги» за отчетный период выполнены земляные работы в объеме 34,5 куб. м, уложены 1,6 км рельсошпальной решетки, смонтированы четыре комплекта стрелочных переводов.

По подобъекту «Реконструкция станции Тимашевская Северо–Кавказской железной дороги» в 2016 году продолжалось выполнение проектно–изыскательских работ, в феврале 2017 года завершена разработка проектно–сметной документации и получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России».

По подобъекту «Строительство второго пути на участке Тимашевская – Кирпильский Северо–Кавказской железной дороги» в 2016 году продолжались проектно–изыскательские работы, в первом квартале 2017 года завершена разработка проектно–сметной документации и получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России».

По подобъекту «Реконструкция станции Гумрак Приволжской железной дороги со строительством путепроводной развязки» проектно–сметная документация разработана в полном объеме. Получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России». За 2016 год выполнены работы по выносу коммуникаций со строительной площадки; установлены две водопропускные трубы; уложено 105 тыс. куб. м земляного полотна (1 этап); построены буронабивные сваи фундамента тоннеля – 5 шт.; буронабивные сваи опор виадука – 35 шт.; вынесены 1200 пог. м сетей городского водопровода.

Что касается комплексной реконструкции линий Таманского полуострова, то в отчетном периоде построены 6,8 км бесстыкового пути на участке Варениковская – Юровский, уложен балласт в объеме 6,633 тыс. куб. м, смонтированы 150 пог. м защитных экранов.

На участке Юровский – Красная Стрела на 90% выполнена отсыпка земляного полотна, на 100% – укладка рельсошпальной решетки, стрелочных переводов, балластировка пути; на 95% выполнена установка шумозащитных экранов, уложены 19 комплектов стрелочных переводов, построен один мост.

На участке Красная Стрела – Старотитаровская на 100% выполнена отсыпка земляного полотна, на 50% – установка шумозащитных экранов.

На участке Варениковская – Юровский велась укладка плетей бесстыкового пути (11 км), выполнена балластировка пути в объеме 3,3 тыс. куб. м.

Для электрификации линий Таманского полуострова в 2016 году продолжались работы по реконструкции двухцепной линии ВЛ–10 кВ АБ ПЭ в одноцепную на участке Аксарайская–2 – Кигаш (42 км) и строительству тяговой подстанции Овражная Приволжской железной дороги.

Мероприятия по реконструкции и строительству искусственных сооружений

Железнодорожная инфраструктура относится к одной из самых сложных в транспортном комплексе. Вот почему такое большое внимание в подпрограмме «Железнодорожный транспорт» уделяется реконструкции и строительству искусственных сооружений. Работы, выполняемые в рамках этого направления, являются одновременно и капиталоемкими, и трудоемкими. С этим связаны и длительные сроки их выполнения.

Продолжались работы по реконструкции тоннеля на 106–107 км участка Артышта – Томусинская Западно–Сибирской железной дороги, по реконструкции мостового перехода через реку Дон со строительством нового моста на участке Морозовская – Волгоград Приволжской железной дороги, по реконструкции разводного моста через реку Свирь на 284 км линии Волховстрой – Мурманск Октябрьской железной дороги, по реконструкции моста через реку Москва на 61 км Большого окружного кольца Московской железной дороги, а также по выносу железнодорожных коммуникаций из зон строительства автодорожных путепроводов через железнодорожные пути на территории Москвы и Московской области; по реконструкции автодорожного путепровода на станции Угловка Октябрьской железной дороги, по реконструкции дефектного пешеходного моста со строительством нового на станции Карасук–1 Западно–Сибирской железной дороги; по техническому перевооружению караульного городка и инженерно–технических средств запретной зоны моста через реку Аксай на 2189 км участка Гудермес – Хасавюрт и моста через реку Аргун на 2142 км участка Грозный – Гудермес Северо–Кавказской железной дороги. Реконструировались трубы на 985 км участка Чертково – Ростов–Главный и на 1236 км участка Успенская – Ростов–Главный Северо–Кавказской железной дороги и т. д.

Обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта

Объекты железнодорожной инфраструктуры, являясь стратегически важными, нуждаются в современных средствах охраны. Такое направление работ, как оборудование системами технических средств охраны, также является частью подпрограммы «Железнодорожный транспорт». Работы по этому направлению из–за большого объема и технических сложностей имеют различную степень готовности.

В 2016 году введены в эксплуатацию: система видеонаблюдения административного здания пункта управления Мурманского отделения Октябрьской железной дороги; система видеонаблюдения парка «А» ст. Казинка. Закуплено оборудование для досмотра и контроля пассажиров, их ручной клади и багажа на шести железнодорожных вокзалах Москвы в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

Направления, по которым ведется работа по подпрограмме «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» практически не меняются на протяжении действия программы. И все они являются важными. Но реалии сегодняшнего дня таковы, что приоритетным становится направление, связанное с обновлением подвижного состава. В 2016 году были модернизированы 1608 локомотивов, приобретены 493 локомотива, закуплены 232 единицы моторвагонного подвижного состава. Выполнена также модернизация 421 грузового вагона, приобретены 34 745 грузовых и 369 пассажирских вагонов.

В 2017 году по ключевым направлениям подпрограммы «Железнодорожный транспорт» работы были продолжены. Так, по направлению развития участка Тобольск – Сургут – Коротчаево в текущем году планируется ввести в эксплуатацию 51 км путей на пяти перегонах, включить в технологию перевозок четыре новых разъезда, завершить второй этап реконструкции станции Тобольск, сдать под заселение 7,8 тыс. кв. м технологического жилья в Тобольске и Демьянке.

В первом квартале 2017 года по развитию участка Тобольск – Сургут – Коротчаево выполнены следующие работы: устройство земляного полотна (4 тыс. куб. м); укладка звеньевого пути протяженностью 2 км и бесстыкового пути протяженностью 0,2 км; строительство трех водопропускных труб; уложены 15 км кабеля устройств центральной сигнализации и блокировки и по 13,5 км кабеля связи и волоконно–оптических линий передачи.

До конца года планируется ввести в эксплуатацию 50,8 км путей, в том числе 18,6 км вторых путей на перегонах Тангинский – Островной – Обский, блокпосты 504 км – Салым, Игль – Южный Балык, Салым – Качипенг – Сивыс–Ях, Ай–Ягун – Игль. Намечены к вводу четыре разъезда на перегонах Топумей – Яник, Парка – Хаслят, Хаслят – Хохорэй, Хохорэй – Пурпе (в общей сложности 11,6 км станционных путей).

На участке Екатеринбург – Чепца с целью ликвидации барьерных мест в системе тягового электроснабжения завершается строительство тяговых подстанций Шумково и Субботники. Ведутся работы по удлинению приемоотправочных путей на станции Кунгур, на участке Пермь – Чепца модернизируют устройства автоматики и телемеханики.

Всего на Свердловской железной дороге в 2017 году втрое увеличены инвестиции в развитие пассажирских и пригородных вокзалов, 572 млн руб. будут направлены на модернизацию вокзального комплекса и двух платформ в Екатеринбурге. Мероприятия по подготовке к Чемпионату мира по футболу 2018 года также предусматривают ввод в эксплуатацию трех досмотровых павильонов.

По проекту «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» готовность к началу 2017 года составляла 74%. С начала строительства были выполнены работы на сумму 115,4 млрд руб. Провозная способность Усть–Лужского железнодорожного узла увеличена до 67,8 млн тонн.

Проект предусматривает оборудование сортировочной горки станции Лужская–Сортировочная современной системой централизации, позволяющей добиться максимальной автоматизации всех процессов, включая роспуск составов и управление стрелками.

Объем финансирования по проекту реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород в 2017 году составляет 3,2 млрд руб. Ввод основных фондов предусматривается в размере 7,4 млрд. Планируется ввести в эксплуатацию 22 км главных путей, тяговую подстанцию Ульяновка, пункт технического осмотра локомотивов, а также ряд других объектов.

Кроме того, в 2017 году будут завершены проектно–изыскательские работы по первому этапу проекта, реализуемого РЖД с 2015 года, «Усиление пропускной способности направления Дмитров – Сонково – Мга», осуществляемого для развития железнодорожной инфраструктуры на дальних подходах к портам Северо–Западного бассейна. Проект разделен на три этапа, в ходе выполнения которых пропускная способность направления будет поступательно наращиваться с исходных пяти до 45 пар поездов в сутки к 2025 году. Всего в рамках проекта предстоит построить более 180 км станционных и более 500 км вторых путей.

В рамках мероприятий по модернизации и строительству искусственных сооружений в 2017 году продолжилась реконструкция тоннеля на 106–107 км участка Артышта – Томусинская Западно–Сибирской железной дороги. Строительная готовность железнодорожных подходов к тоннелю превышает 90%, подпорных стенок – 98%. Пройдена и сооружена штольня, завершена проходка тоннеля. Ввод объекта планируется в ноябре 2017 года. Новый тоннель позволит снять ограничение скорости для поездов на участке Артышта – Междуреченск в 40 км/ч, теперь составы смогут разгоняться до 100 км/ч, что значительно сократит время в пути.

На участке Морозовская – Волгоград Приволжской железной дороги продолжилось строительство нового моста через реку Дон. К апрелю 2017 года были построены 9 из 10 опор мостового сооружения, смонтированы два пролетных строения длиной 33,6 м каждое, произведена сборка на стапеле четырех пролетных строений длиной 77 м, на 95% выполнено сооружение фермоподъемника. Велись работы по формированию насыпи земляного полотна.

В рамках задачи обеспечения безопасности железнодорожного транспорта реализуется проект «Оборудование системами технических средств охраны зданий и сооружений». В отчетный период заключены 23 договора на проведение проектных и изыскательских работ. За первый квартал 2017 года на реализацию проекта привлечены 33,13 млн руб. внебюджетных средств, или 4% от предусмотренного на год объема.

В рамках мероприятий по обновлению парка подвижного состава за первый квартал текущего года были приобретены 109 локомотивов, около 14 тыс. грузовых вагонов и 72 пассажирских вагона. По словам президента ОАО «РЖД» Олега Белозерова, всего в текущем году компания намерена закупить 450 локомотивов на сумму порядка 58 млрд руб.

Развивая подходы к портам

Как решаются задачи ФЦП по увеличению пропускной способности участков железнодорожной сети

СТРАТЕГИЯ

В подпрограмме «Железнодорожный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» отмечается, что для обеспечения возрастающих объемов перевозок на основных направлениях движения грузо– и пассажиропотоков требуется увеличение пропускной способности железнодорожных линий за счет строительства дополнительных главных путей и открытия разъездов.

До 2020 года строительство вторых главных путей необходимо осуществить на участках Мга – Гатчина – Веймарн, Тимашевская – Крымская, Котельниково – Тихорецкая – Кореновск, Волгоград – Котельниково, Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская.

Данные проекты предусматривают также проведение мероприятий, направленных на модернизацию постоянных устройств и сооружений железных дорог с учетом увеличения массы и длины грузовых поездов, скоростей их движения; реконструкцию и строительство новых инженерных сооружений, модернизацию оборудования электроснабжения и электрификацию участков; внедрение современных систем управления перевозочным процессом на основе информатизации отрасли. В первую очередь реализацию указанных мероприятий предполагается осуществить на магистральных направлениях, где выполняется примерно 70% грузооборота железнодорожного транспорта.

Анализ показывает, что работы на ключевых объектах железнодорожной инфраструктуры магистральных направлений, необходимых для обеспечения пропуска возрастающего грузопотока, в 2017 году идут в запланированном объеме.

Комплексная реконструкция участка имени Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская с обходом Краснодарского узла приведет к оптимизации работы Краснодарского узла, повышению пропускных способностей участка (с 45 до 154 пар поездов в сутки), по которому поезда идут в порты Азово–Черноморского бассейна.

Проект комплексной реконструкции участка им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская с обходом Краснодарского узла предусматривает удлинение приемоотправочных путей на станциях, строительство второго главного пути протяженностью 642 км и новой 70–километровой линии Козырьки – Гречаная для обхода Краснодара.

Уже введены в эксплуатацию 302,4 км второго главного пути. До конца 2017 года ОАО «РЖД» планирует обеспечить ввод путей общей протяженностью 72,9 км, в том числе вторых путей на перегонах Абганерово – Гнилоаксайская, Ремонтная – Гашун, Порошинская – 4–й км. Продолжаются строительство вторых и станционных путей общей протяженностью 123,6 км на 11 перегонах и реконструкция станции Козырьки, а также строительство станции Гречаная.

В 2016 году по подобъекту «Комплексная реконструкция станции им. Максима Горького Приволжской железной дороги» выполнены следующие мероприятия: проведены земляные работы в объеме 34,5 куб. м, уложены 1,6 км рельсошпальной решетки, смонтированы четыре комплекта стрелочных переводов, проведено удлинение одной железобетонной водопропускной трубы на станции.

В 2017 году в рамках комплексной реконструкции участка им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская с обходом Краснодарского узла построены вторые пути на участках Гремячая – Котельниково, Гремячая – Чилеково, Чилеково – Жутово и Жутово – Гнилоаксайская. Введены в эксплуатацию более 85 км второго пути. Открыто движение на участке Абганерово – Гнилоаксайская Волгоградского региона ПривЖД протяженностью 21 км. В ходе реализации проекта строителями была произведена отсыпка земляного полотна, проложены водопропускные трубы, установлены 555 опор контактной сети, обновлены системы сигнализации, централизации, блокировки, связи и электроснабжения, уложены 20 стрелочных переводов.

Кроме того, в рамках проекта были проведены работы по реконструкции станции Абганерово. Здесь уложены новые пути протяженностью 3,4 км, построены две пассажирские платформы длиной 252 и 102 метра. Произведена модернизация устройств электрификации станции, что позволило обеспечить пропуск тяжеловесных и длинносоставных поездов на электротяге. Для усиления мер безопасности вдоль железнодорожных путей станции установлены шумозащитные экраны.

Основной целью реализации комплексного инвестиционного проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово–Черноморского бассейна» является освоение прогнозируемого объема перевозок грузов на подходах к портам Азово–Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн тонн.

В соответствии с поручениями Президента РФ комплексную реконструкцию участка им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла необходимо завершить в 2019 году. В настоящее время объем затрат по реконструкции участка в 2017 году составляет 17,2 млрд руб., в том числе средства государственной поддержки – в объеме 16,8 млрд руб. Для обеспечения полного финансирования работ подготовлены предложения по переносу 5 млрд руб. федеральных средств с проекта по развитию участка Междуреченск – Тайшет на подходы к портам Азово–Черноморского бассейна. Указанные средства позволят обеспечить ввод путей общей протяженностью 73 км, в том числе 60 км вторых путей и 13 км станционных.

Железнодорожная линия Трубная – Аксарайская является составной частью международного транспортного коридора «Север – Юг» и обеспечивает транспортно–экономические связи Урала, Сибири, Северо–Запада и Центральной России с южными регионами страны, портами Каспийского моря, Казахстаном и республиками Кавказа. С начала реализации проекта введены в эксплуатацию 67 км железнодорожных путей, в том числе 56 км вторых путей на перегонах и 11 км станционных путей.

В 2017 году помимо ввода в эксплуатацию 14 км вторых путей на перегоне Ленинск – Заплавное введен пункт технического обслуживания локомотивов на станции Аксарайская–2. Продолжаются строительство моста через реку Ахтубу и работы по удлинению путей на станции Волжский.

Новый железнодорожный мост длиной около 500 метров через реку Ахтуба в Астраханском регионе Приволжской магистрали возводится в рамках реализации инвестиционного проекта «Комплексная реконструкция участка Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская». На строительство мостового перехода, ввод в эксплуатацию которого намечен на 2019 год, будет направлено порядка 2,5 млрд руб. В настоящее время строители возводят низководный технологический мост, ведут бурение под устройство буронабивных свай и строят фундамент под береговые опоры будущего моста. Новый двухпутный железнодорожный мостовой переход возводится рядом с действующим однопутным мостом.

Объем грузовых перевозок по сети РЖД через морские порты Северо–Запада за последние пять лет увеличился более чем в 1,5 раза и в прошлом году составил 130 млн тонн. В этом году объем составит примерно 135 млн тонн. Более 85% грузов переваливаются в портах Санкт–Петербург, Усть–Луга и Мурманск.

Для выполнения целевой задачи подпрограммы по освоению прогнозируемого объема перевозок – более 145 млн тонн к 2020 году – реализуется целый комплекс инфраструктурных проектов. Планы РЖД скоординированы в том числе с учетом развития Мурманского транспортного узла. Наиболее крупным проектом на этом направлении является комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива, чему уделено особое внимание в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».

Сегодня обеспечен ввод сплошных вторых путей на участке Мга – Гатчина – Веймарн – сортировочный парк станции Лужская протяженностью 156 км и завершена в полном объеме реконструкция станций (за исключением станции Мга). Кроме того, завершено строительство предпортовых станций узла: парк Нефтяной, парк Северный, парк Южный, сортировочный парк и парк отправления.

При проектировании и строительстве объектов внедряются новейшие инновационные технологии, направленные на повышение безопасности роспуска вагонов и сохранности грузов, а также на снижение эксплуатационных расходов. Впервые в России на станции Лужская–Сортировочная применяется система централизации MSR–32, позволяющая добиться максимальной автоматизации всех процессов на сортировочной горке. В 2016 году завершена электрификация на участках Гатчина – Веймарн, Веймарн – Лужская и станций Лужского железнодорожного узла.

В рамках реализации проекта была реконструирована станция Мга, которая является одной из самых стратегически важных и грузонапряженных на полигоне Октябрьской магистрали и имеет большое значение для развития Усть–Лужского узла. Станция Мга в постоянном режиме принимает поезда с пяти направлений. Здесь стыкуются линии на Санкт–Петербург, Невдубстрой, Гатчину, Кириши, Волховстрой. Через станцию проходит главный северный путь с Кошты на Санкт-Петербург. Для ликвидации «узкого места» на направлении Кошта – Волховстрой – Санкт–Петербург с 2007 года также реконструируется станция Бабаево со строительством нового парка на подходе к станции для смены тяги нечетных поездов.

Объем работ, проводимых на станции Мга, был разделен на 8 этапов. Реконструкция станции включала переукладку верхнего строения пути, выполнение работ по электрообеспечению узла, переукладку стрелочных переводов, реконструкцию трех пассажирских платформ, установку искусственных водопропускных сооружений – труб и лотков, обеспечение светодиодного освещения на территории станции, реконструкцию линий электропередачи и связи. На станции была полностью обновлена электрическая инфраструктура.

В ходе реконструкции станции Мга были выполнены работы по удлинению приемоотправочных путей в пределах от 700 до 1050 м для дальнейшего перспективного развития станции, а также была проведена переукладка стрелочных переводов. Всего были уложены 70 стрелочных переводов и демонтированы 45. Одним из самых значимых этапов реконструкции станции Мга было внедрение новой системы электрической централизации. Здесь построен и введен в эксплуатацию пост электрической централизации.

Модернизация и строительство новых объектов железнодорожной инфраструктуры позволят снять дефицит пропускной способности на стратегических направлениях к портам Северо–Запада и Юга России, обеспечить погрузку в возрастающем объеме, а также беспрепятственный пропуск транзитных потоков грузов и пассажиров, повысить транспортную и экологическую безопасность в городах, сократить транспортные издержки и время в пути.

Безопасно и эффективно

С опережением графика велось строительство участка железной дороги Журавка – Миллерово в обход Украины

ПРИОРИТЕТЫ

Безусловным достижением в выполнении подпрограммы «Железнодорожный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» было завершение 7 августа 2017 года (на год раньше срока) строительства участка железнодорожной линии Журавка – Миллерово в обход Украины.

В советское времена главная железнодорожная ветка, соединявшая Центральную Россию с ее южными регионами, проходила по территории Украинской ССР. После распада Советского Союза российским железнодорожникам приходилось менять маршруты движения, чтобы избавиться от необходимости двойного пересечения государственной границы.

Так продолжалось до недавнего времени: участок железной дороги, соединяющий Центральный федеральный округ и Ростовскую область, проходил по территории Луганской области Украины – фактически вдоль границы с Россией. Российским поездам из некоторых регионов на пути в Краснодар и Ростов–на–Дону приходилось дважды пересекать границу.

Проект строительства железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Миллерово – Батайск рассматривался еще до 2014 года. Новая магистраль должна была повысить пропускную способность российских железных дорог на направлении Центр – Юг. Начало работ было запланировано на 2018 год. Но изменение геополитической ситуации, обострение отношений с сопредельным государством продиктовали новые сроки. В 2015 году проект по прокладке участка железной дороги в обход Украины был включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».

Главной причиной строительства обходной магистрали стала забота о безопасности движения – состояние полотна на украинском участке трассы, связывающей Москву с курортами Черноморского побережья, оставляет желать лучшего. Плюс неудобства, связанные с двойным пересечением российско–украинской границы. Строительство новой ветки позволяло исключить из схемы движения участок железной дороги, проходивший по территории Украины.

До выбора окончательного варианта прокладки железнодорожного пути рассматривались несколько вариантов трассировки обхода: Журавка – Шептуховка (протяженность 149 км) и Кантемировка – Шептуховка (146 км). Однако трасса Журавка – Миллерово

(122,5 км) оказалась наиболее оптимальной по протяженности.

Прокладка обходного пути началась на юге Воронежской области, у деревни Колесниковка. В сентябре 2015 года премьер–министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение Правительства РФ о строительстве железной дороги Журавка – Миллерово в обход территории Украины. А до этого, 25 июня ОАО «РЖД» в качестве заказчика и Минобороны России в качестве исполнителя подписали договор о выполнении отдельных видов работ, связанных со строительством двухпутной электрифицированной железной дороги на участке Журавка – Миллерово в обход Украины.

Для сокращения сроков строительства работы были развернуты одновременно на всех участках магистрали. Были построены четыре временных вахтовых поселка для рабочих, проложены технологические автомобильные дороги и временные электрические сети. Также были выполнены работы по очистке участков местности от взрывоопасных предметов и произведены археологические раскопки 15 курганов. Из зоны строительства были вынесены инженерные коммуникации сторонних организаций, в том числе высоковольтные линии электропередачи и газопроводы.

На первом этапе железнодорожные войска выполняли работы с 11 по 31 км, а также производили укладку рельсошпальной решетки. Ее первое звено было уложено на подготовленную насыпь 20 апреля 2016 года. Строительством других участков занимались гражданские организации.

Проследим лишь некоторые этапы строительства.

5 августа 2016 года строители завершили земляные работы на участке с 31 по 57 км. 29 сентября начата укладка железнодорожных путей между будущими станциями Зайцевка и Сергеевка. 13 октября 2016 года 5 км пути уже проложено, на 90% закончены земляные работы.

В ноябре 2016 года строители приступили к прокладке третьего по счету участка (с 57 по 101 км). До этого были выполнены работы на двух участках (с 0 по 31 км и с 31 по 57 км). Производилась укладка железнодорожных путей между будущими станциями Зайцевка и Сергеевка на участке протяженностью 23,4 км.

В декабре 2016 года были начаты работы по укладке верхнего строения пути на перегонах от станции Сергеевка до станции Сохрановка протяженностью 15,7 км, а затем от станции Кутейниково до станции Виноградовка протяженностью 11,9 км. В работах были задействованы около 1000 человек и 450 единиц автомобильной и специальной техники.

Для реализации инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры, в том числе на строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск Правительство РФ своим постановлением от 17 декабря 2016 года увеличило уставный капитал ОАО «РЖД» на 24,98 млрд руб. Из них 8,84 млрд были предназначены на строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Миллерово – Батайск. Соответствующие финансовые средства были предусмотрены в федеральном бюджете.

Общая готовность обходной магистрали к концу 2016 года составляла 47%. Была построена большая часть искусственных сооружений – 70 объектов (71%), отсыпано 34,3 млн кубометров земляного полотна (86%), уложено 40,2 км звеньев верхнего строения пути (12%).

К 11 марта 2017 года на завершающую стадию вышло строительство обходной трассы в Кантемировском и Богучарском районах Воронежской области. 14 марта ПАО «Бамстроймеханизация» (один из подрядчиков на объекте) начало работы по строительству нового участка. Строители занимались отсыпкой земляного полотна на будущей станции Виноградовка и на 86–93 км линии Журавка – Миллерово в Ростовской области. К 1 апреля были завершены строительство станции Боченково и реконструкция станции Журавка.

10 апреля 2017 года постановлением Правительства РФ в уставный капитал ОАО «РЖД» был направлен очередной взнос в размере 9,91 млрд руб., предназначенный на строительство железнодорожной линии в обход Украины.

Если к середине апреля текущего года на объекте было собрано и уложено более 81 км рельсошпальной решетки, то к 27 мая она была уложена уже на 120 км обхода. Было выполнено 97% земляных работ.

21 июля 2017 года в районе станции Виноградовка произошла стыковка рельсового полотна всех участков строящейся линии Журавка — Миллерово. С этого момента перемещение транспорта стало возможно на всем ее протяжении.

7 августа линия Журавка — Миллерово введена в строй, начато рабочее движение. Этот объект позволит обеспечивать скоростной пропуск пассажирских и грузовых составов в направлении юга нашей страны, отметил на торжественной церемонии по случаю завершения строительства обходного участка министр транспорта РФ Максим Соколов. Благодаря новой трассе российские поезда не будут пересекать территорию Украины.

В тот же день, 7 августа открылась станция Зайцевка в Кантемировском районе – первая из шести построенных на участке. Ее перроны рассчитаны на прием длинных составов. Построили станцию в чистом поле за год – об этом свидетельствует памятный знак.

Таким образом, работы на строительстве обходного участка завершились за два года вместо заявленных трех. Двухпутная дорога рассчитана на движение до 140 пар поездов в сутки со скоростью 160 км в час. Безопасные интервалы между ними станет поддерживать новейшая электронная система. Максимальный вес подвижного состава, обслуживаемого на путях, – 7 тыс. тонн.

В работе на объекте приняли участие 1300 человек, включая военнослужащих. За два года строители транспортировали на участок почти 10 млн кубометров грунта. Общий объем земляных работ составил 40,3 млн кубометров. Это связано с выравниванием складок местности, ведь новую двухпутную дорогу построили скоростной.

Возведены шесть новых железнодорожных станций, модернизированы две имеющиеся. Установлены пять железнодорожных мостов, включая мост через реку Калитва длиной 158 м, один виадук, четыре автодорожных путепровода, два скотопрогона, 20 железнодорожных путепроводов для проезда сельхозтехники, 66 водопропускных труб. Всего возведены около 100 технических сооружений.

В ходе строительных работ были реконструированы две тяговые подстанции (ТП Журавка и ТП Старая станица) и возведены три новые: Сергеевка, Кутейниково и Колодези с линиями внешнего электроснабжения.

В ближайшее время на новой железнодорожной магистрали будут продолжаться работы по подготовке эксплуатации трассы в расчетном режиме. Полностью ввести в эксплуатацию прошедшую все необходимые испытания железную дорогу в комплексе со всеми станционными, платформенными и вспомогательными сооружениями изначально планировалось в 2018 году.

Решив самую неотложную проблему, железнодорожники не намерены останавливаться на достигнутом. В настоящее время ведутся подготовительные работы к строительству всей магистрали Прохоровка – Журавка – Чертково – Миллерово – Батайск в обход Украины протяженностью 748 км. Данная линия не только уведет основные пути движения российских поездов еще дальше от украинской территории. Речь идет о возможности запуска скоростной дороги, которая сократит время в пути от Москвы до курортов Черного моря до 15 часов.

Ключевой фактор

Федеральные целевые программы – гарантия развития отрасли

ИНФРАСТРУКТУРА

Скептиков, сомневающихся в необходимости федеральных целевых программ, нет. Главный аргумент – устойчивое развитие гражданского авиатранспортного комплекса даже тогда, когда задачи приходится решать в трудных, нестандартных условиях. «Известно, что серьезные экономические вызовы, неблагоприятная конъюнктура на мировых рынках, сложная финансово–экономическая ситуация у отдельных крупных авиаперевозчиков, приведшая к сокращению и даже прекращению их операционной деятельности, стали предпосылками для самых неблагоприятных прогнозов работы отрасли. Отдельные эксперты предполагали значительный спад основных производственных показателей, но этого не произошло», – заявил на заседании коллегии Росавиации глава агентства Александр Нерадько. А не произошло потому, что и цели были поставлены конкретные, и средства были выделены именно под них, а не были растрачены впустую.

Основными ориентирами, определяющими работу Росавиации в области развития воздушного транспорта, являются следующие: ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», подпрограмма «Гражданская авиация»; «Социально–экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года», «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» (с 2017 года мероприятия реализуются в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)») и «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009–2020 годы)» (с 2017 года мероприятия реализуются в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)»).

Ключевой в этом перечне является подпрограмма «Гражданская авиация». Основными в ее рамках в прошлом году были три объекта – строительство аэропортового комплекса в Ростове–на–Дону, реконструкция аэропортовых комплексов в Уфе и Волгограде.

В 2016 году российские аэропорты обслужили свыше 160 млн человек. Состоялось почти 1,5 млн полетов. Интенсивность их внутри России увеличилась почти на 5%, по транзитным полетам через воздушное пространство Российской Федерации достигнуто увеличение на 4,5%. Выполнен показатель «авиационная подвижность населения (на 1 жителя в год)» – 1458,74 пасс.–км при плановом значении 1265 пасс.–км.

Объем финансирования за счет средств федерального бюджета составил 40 703 514,8 тыс. руб. Освоено 56,5% от годовых бюджетных назначений. Низкий уровень, по мнению руководства Росавиации, был связан с внешними ограничениями, дефицитом инвестиционных ресурсов, современных технологий, профессиональных кадров, удорожанием внутренних заимствований, недостаточным развитием конкуренции, изъянами делового климата, неудовлетворительным выполнением некоторыми подрядными организациями договорных обязательств, приводящим к срыву сроков строительства объектов. Средства по основным объектам капитального строительства удалось сохранить путем их переноса на 2017 и последующие годы. По всем проблемным объектам ведется интенсивная работа по ликвидации отставаний от контрактных сроков и претензионная работа.

Объем средств на реализацию мероприятий под программы в 2016 году за счет средств субъектов Российской Федерации и местных бюджетов составил 2 159 100 тыс. руб. За счет внебюджетных источников – 136 973 900 тыс. руб. Средства субъектов РФ привлечены по статье «капитальные вложения» на объекты аэропортовой инфраструктуры «Платов» (Ростов–на–Дону), Саранск, Оренбург, Центральный (Саратов), Толмачево (Новосибирск), Якутск, Богашево (Томск), Южно–Сахалинск, Спиченково (Новокузнецк), Оха, Добрынское (Владимир). Внебюджетные источники обеспечили финансирование аэропортовых комплексов Шереметьево, Домодедово, Храброво (Калининград), Волгоград, «Платов» (Ростов–на–Дону), Нижний Новгород ИВПП–1, Кольцово (Екатеринбург), Уфа, Бегишево (Нижнекамск), Оренбург, Центральный (Саратов), Баландино (Челябинск), Норильск, Толмачево (Новосибирск), Якутск, Новый (Хабаровск), Развитие Медицинского центра гражданской авиации, Алыкель (Норильск), Иркутск, Талаги (Архангельск), Мурманск, Абакан, Кадала (Чита), Сокол (Магадан), Южно–Сахалинск, Краснодар, Анапа, Нижневартовск, Спиченково (Новокузнецк), Братск.

По этой же статье было произведено обновление парка воздушных судов авиаперевозчиков РФ на сумму 93 000 000 тыс. руб.

В целях повышения привлечения денежных средств и мониторинга хода строительства объектов аэропортовой инфраструктуры, финансируемых за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, Росавиация заключила ряд соглашений о софинансировании с субъектами Российской Федерации. География обширна – от Ростова–на–Дону до Южно–Сахалинска…

Необходимо отметить, что по ряду объектов финансирование за счет средств бюджетов субъектов РФ и внебюджетных источников в 2016 году не осуществлялось по причине переноса финансирования за счет средств федерального бюджета на более поздний срок. Это касалось аэропортовых комплексов городов Новосибирска, Томска, Оренбурга, Иркутска.

Вместе с тем есть и примеры прямой заинтересованности руководителей субъектов в реализации намеченных планов самостоятельно. Так, на совещании у заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула представитель правительства Республики Саха (Якутия) сообщил, что все необходимые мероприятия на объекте выполнены, и финансирование за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации и внебюджетных источников не требуется.

Жизнь не стоит на месте. Под влиянием внешних и внутренних факторов меняется и конъюнктура развития. Так, основной, определяющей престиж страны на период проведения Чемпионата мира по футболу – 2018, стала линейка аэропортовых комплексов в городах, принимающих мундиаль. Проводилась реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропортов городов Москвы (Шереметьево, Домодедово), Калининграда, Волгограда, Саранска, Нижнего Новгорода, Самары и Екатеринбурга. В 2016 году введены в эксплуатацию терминалы в аэропортах Волгограда, Самары, Нижнего Новгорода.

Достойной иллюстрацией действенности подпрограммы «Гражданская авиация» является строительство нового международного аэропорта «Платов» в Аксайском районе Ростовской области, в 30 км севернее Ростова–на–Дону. Аэропорт впервые в современной России построен «с нуля». Он заменит существующий аэропортовый комплекс, который выведут из эксплуатации и в перспективе интегрируют в городскую застройку. Проектом предусмотрено строительство ВПП протяженностью 3900 м, сети рулежных дорожек, площадки обработки воздушных судов противообледенительными жидкостями, водосточно–дренажной системы аэродрома, контрольно–пропускного пункта и ряда других объектов. Инвестор – группа компаний «Ренова» – финансирует 49,2% расходов. Объем финансирования из областного бюджета составляет 907 млн руб. (2,4%), федерального – 17,99 млрд (48,4%). Общий объем инвестиций – 37,2 млрд руб.

Актуальным является строительство нового аэропорта Центральный в районе деревни Сабуровка, в 40 км от Саратова. Согласно ФЦП федеральные власти модернизируют аэродромную инфраструктуру в Саратове на основе ГЧП. Здесь предполагается строительство новой ВПП протяженностью 3000 м, системы рулежных дорожек, командно–диспетчерского пункта и вспомогательных инженерных сооружений.

В 2016 году открылся и уже обслужил многие тысячи пассажиров новый гражданский аэропорт в Жуковском. Это знаковое событие для российской гражданской авиации. Ожидается, что в течение ближайших лет аэропорт выйдет на плановые показатели пассажироперевозок в 2 млн человек в год. Уже сейчас из аэропорта летают российские и иностранные авиакомпании в Киргизию, Таджикистан, Белоруссию, Азербайджан, Турцию и другие страны.

Помимо обеспечения авиаперевозок в период футбольного первенства отрасли предстоит пройти еще одно испытание – решение вопросов авиатранспортного обеспечения 19–го Всемирного фестиваля молодежи и студентов, который пройдет в октябре в Сочи. Участниками фестиваля станут более 20 тыс. молодых людей из 150 стран мира. На время подготовки и проведения фестиваля в Росавиации и ее территориальных управлениях созданы оперативные штабы, которые в тесном взаимодействии со всеми участниками транспортного процесса будут организовывать авиаперевозки участников и гостей фестиваля, их качественное обслуживание в аэропортах и на борту воздушных судов.

Работа предстоит немалая. Это касается не только реконструкции, строительства элементов летного поля и другой аэродромной инфраструктуры, но и приведения в порядок терминальных площадей, привокзальных и аэропортовых территорий. Как показал анализ ситуации, в аэропортах не регламентированы такие базовые показатели, как количество и расположение информационных табло, стоек регистрации и других важных инфраструктурных объектов, способствующих комфортному пребыванию пассажиров в аэровокзалах. Отмечается также тот факт, что не все аэропорты обеспечены в нужном количестве и с соответствующими характеристиками аэродромной техникой. В агентстве воздушного транспорта не исключают необходимость вернуться к вопросу обязательной сертификации аэропортов и введения государственных требований по укомплектованию парка аэродромной спецтехники.

Важнейший тренд

Благодаря государственной поддержке

СУБСИДИРОВАНИЕ

В 2016 году продолжился важный тренд роста внутренних перевозок, который составил 7,3% (56 млн человек). При этом международные перевозки сократились незначительно – менее чем на 2%. Имеются серьезные основания надеяться на продолжение роста и в текущем году. Росту пассажиропотока на внутренних линиях содействовала реализация пяти программ субсидирования перевозок: с Дальнего Востока в центральную часть России, в Приволжском федеральном округе, программа региональных перевозок и формирования региональной маршрутной сети, перевозки в Калининград и в Симферополь. Совокупный бюджет этих программ составил 8,7 млрд руб.

Развитие региональных авиаперевозок происходило наряду с решением задач по комплексному развитию внутрироссийских (включая крупные международные) узловых аэропортов и сохранению аэропортов регионального и местного значения. Росавиацией в прошлом году решалась также задача по удовлетворению потребности пассажиров в авиаперевозках на социально значимых маршрутах и обновлению парка воздушных судов.

Развитие периферийных авиаперевозок осуществлялось посредством содействия повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок, а также благодаря государственной поддержке авиапредприятий, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Реализация данного мероприятия направлена на решение проблемы обеспечения финансирования предприятий аэропортовой деятельности, находящихся в регионах, удаленных от основных авиатранспортных потоков, многие из которых характеризуются суровыми климатическими условиями, низкой плотностью населения и расположены в регионах Крайнего Севера и Арктической зоны Российской Федерации.

Указанные предприятия находятся в таких районах, где авиация – безальтернативный вид транспорта, являются важными социально значимыми объектами авиатранспортной инфраструктуры, обеспечивающими связность территории страны и само присутствие государства в удаленных труднодоступных регионах.

На эти цели государством было выделено 12 051 млн руб. В результате реализации мероприятий в 2016 году показатель по объему внутренних региональных авиаперевозок (за исключением маршрутов, пунктом назначения или отправки которых является г. Москва) составил 11,65 млн пассажиров, что на 10,4% выше запланированного (10,55 тыс. пассажиров).

Одной из самых действенных мер, направленных и на финансовую подпитку перевозчиков, и на формирование доступной цены для пассажиров, является субсидирование воздушных перевозок. В 2016 году по пяти программам субсидирования только из федерального бюджета суммарно были израсходованы средства в размере более 8 млрд руб. В этом году в бюджете заложена аналогичная сумма, но количество программ сократилось до четырех: субсидирование полетов внутри Приволжского федерального округа теперь осуществляется в рамках программы субсидирования региональной маршрутной сети, а не отдельным постановлением. В 2017 году развитие субсидированных перевозок на Дальний Восток, в Крым, в Калининград будет продолжено, при этом программы будут корректироваться с учетом новых потребностей регионов и запросов пассажиров.

Во исполнение пункта 23 Плана действий Правительства РФ, направленных на обеспечение стабильного социально–экономического развития Российской Федерации в 2016 году, постановлением Правительства РФ от 11.07.2016 № 657 были внесены изменения в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок, утвержденные постановлением Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242, в части дополнения их 19 «туристическими» маршрутами. На субсидирование перевозок пассажиров воздушным транспортом по данным маршрутам Росавиации были доведены бюджетные ассигнования в размере 200 млн руб. Из 19 «туристических» маршрутов полеты осуществлялись по 16 маршрутам 8 авиакомпаниями. По итогам 2016 года по вышеуказанным маршрутам перевезены 26 388 пассажиров.

В целом субсидируемая маршрутная сеть увеличилась на три направления – до 61. Среди новых городов – Сочи, Орск и Сыктывкар.

Программа субсидирования полетов в Калининград расширила свое действие на новые города – это Сочи, Екатеринбург, Мурманск, Калуга и Архангельск. На ее реализацию направлено 342 млн руб.

Особый упор будет делаться на развитие перевозок на Дальний Восток и внутри Дальневосточного федерального округа. Программа субсидирования прирастет тремя новыми маршрутами: из Красноярска в Благовещенск, Хабаровск и Иркутск. На этот год выделено 2,96 млрд руб.

Вместе с тем с учетом неудовлетворительного кассового исполнения в 2016 году министр транспорта РФ Максим Соколов обязал руководство Росавиации принять необходимые меры по повышению эффективности реализации программ государственной поддержки в текущем году. Он напомнил, что весной прошлого года возник дефицит провозных емкостей на направлениях из центральной части России на Дальний Восток. В этой связи федеральному агентству необходимо работать с перевозчиками, предпринимать все меры к тому, чтобы частота полетов на Дальний Восток увеличилась и их стоимость стала доступной.

В рамках мероприятий, направленных на сохранение и развитие сети аэропортов региональных и местных воздушных линий, за счет федерального бюджета были осуществлены строительно–монтажные работы по реконструкции аэропортовых комплексов Никольское, Оссора, Зея, проектные и изыскательские работы по реконструкции аэропортовых комплексов Сангар, Хандыга, Вилюйск, Сеймчан, Депутатский, Пахачи, Мильково, Залив Креста, Кепервеем, Беринговский, Аян, Херпучи. Начата реконструкция аэродромов Улан–Удэ, Чокурдах, Экимчан и Бомнак. Получены положительные заключения государственной экспертизы по 15 объектам, профинансированным в 2014–2016 годах.

Задача по развитию региональных авиаперевозок и удовлетворению потребности пассажиров в авиаперевозках на социально значимых маршрутах в 2016 году решалась посредством оказания государственной поддержки авиапредприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и федеральным казенным предприятиям, созданным на базе аэропортов регионального и местного значения.

Программа субсидирования аэропортов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Росавиацией осуществлялась в соответствии с положениями постановления Правительства РФ от 20.12.2007 № 907 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям (за исключением федеральных государственных учреждений и федеральных казенных предприятий), эксплуатирующим аэродромы, находящиеся в федеральной собственности или в собственности акционерных обществ, 100% акций которых находится в федеральной собственности, и расположенные в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях».

Данная мера государственной поддержки направлена на сдерживание роста тарифов за предоставление аэропортовых услуг в аэропортах, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в целях сохранения и развития наземной аэропортовой инфраструктуры труднодоступных и северных территорий.

В части субсидирования аэропортов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, предусматривающего частичную компенсацию убытков, связанных с оказанием аэропортовых услуг по обеспечению посадки и вылета воздушных судов на северных аэродромах с низкой интенсивностью полетов, удалось сдержать рост тарифов на уровне 820 руб./т мвм (Комсомольский аэропорт, Черемшанка, Братск, Лешуконское). Данная форма государственной поддержки сокращается в связи с включением значительного количества местных аэродромов в состав федеральных казенных предприятий, а также с отсутствием заключенных собственниками аэропортового имущества (Минобороны России) договоров, подтверждающих право пользования этим имуществом.

В 2016 году приказом Росавиации утвержден перечень из трех получателей субсидии (АО «Аэропорт «Лешуконское», ОАО «Комсомольский на Амуре аэропорт», ПАО «Аэропорт Братск»). В аэропортах – участниках программы субсидирования обслужены 1,1 тыс. самолетовылетов по сниженной ставке (запланированный объем на 2016 год составлял 1 тыс. самолетовылетов). Предоставлены субсидии федеральным казенным предпри-

развития отрасли

пассажиропоток внутри страны растет

ятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в объеме 3,432 млрд руб.

Необходимо отметить, что в 2015 году были созданы семь новых филиалов–аэропортов в составе федеральных казенных предприятий. Вместе с тем дополнительные средства федерального бюджета были выделена на содержание только пяти новых филиалов ФКП «Аэропорты Севера» (порядка 250 млн руб. ежегодно). Создание двух новых филиалов (Тикси, Усть–Хайрюзово) стало возможным за счет проведенной Росавиацией оптимизации расходов уже созданных казенных предприятий.

На недавнем заседании президиума Государственного совета во Владивостоке Президент России Владимир Путин указал на исключительное значение воздушного транспорта для дальневосточных регионов и на очевидную потребность в развитии внутренних маршрутов. «С 2010 года действует программа субсидирования авиаперевозок. За восемь лет число таких маршрутов выросло почти в три раза. Однако в этом году возникли проблемы с доступностью субсидированных авиабилетов – собственно, я думаю, что не только в этом. Если посмотреть, наверняка и в прошлом было то же самое... Нам нужно создать условия, когда люди, проживающие в любом регионе Российской Федерации, чувствовали бы, что они живут в единой стране», – подчеркнул он.

Дефицит финансирования региональных авиаперевозок в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) составляет 2,5 млрд руб., сообщил Максим Соколов. «Для того чтобы удовлетворить все заявки субъектов РФ на субсидирование региональных авиаперевозок, только по ДФО необходимо дополнительно более 2,5 млрд руб. А у нас вся программа находится в пределах 7 млрд», – уточнил министр.

В настоящее время 55,5% от общего объема субсидий приходится на субъекты ДФО. Существующая госпрограмма развития транспортной системы в данном случае не может выступать дополнительным источником финансирования.

По данным Росавиации, за шесть месяцев 2017 года по программе субсидирования региональных воздушных перевозок выполнены более 4,7 тыс. парных рейсов, перевезены 246 тыс. человек – на 18% больше прошлогоднего. В январе – июне наиболее востребованными были рейсы между Уфой и Ноябрьском, Хабаровском и Охой, Южно–Сахалинском и Благовещенском, Пермью и Казанью, а также Хабаровском и Нерюнгри.

В этом ключе крайне актуальной задачей становится строительство своих региональных, среднемагистральных и дальнемагистральных самолетов. Речь идет о SSJ100, линейке МС–21, Ил–114, Ил–96–400 и воздушных судах сегмента малой авиации.

Помимо перечисленных выше программ субсидирования на решение поставленной перед Росавиацией указанной задачи опосредованно оказывает влияние государственная финансовая поддержка обновления парка воздушных судов российских авиакомпаний, которая в 2016 году реализовывалась по двум программам субсидирования:

– государственная финансовая поддержка приобретению российскими авиакомпаниями на основе лизинга воздушных судов российского производства;

– государственная финансовая поддержка, направленная на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок.

Данные виды государственной поддержки способствовали не только выполнению задачи, касающейся обновления парка воздушных судов, но и оптимизации внутренних затрат авиакомпаний.

Государственная финансовая поддержка приобретению российскими авиакомпаниями на основе лизинга воздушных судов российского производства осуществляется с 2002 года (постановление Правительства РФ № 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002–2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов»).

В 2016 году предоставление субсидии в рамках данной меры государственной поддержки осуществлялась в отношении двух авиакомпаний (ОАО «Авиационная компания «Россия», ЗАО «Ред Вингс») по лизингу 13 самолетов российского производства. Выплаты в 2016 году по указанной субсидии составили 238,6 млн руб.

С 2012 года началась реализация другой меры государственной финансовой поддержки, направленной на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок (постановлениее Правительства РФ от 30.12.2011 № 1212).

Программа субсидирования российских авиакомпаний реализуется путем компенсации части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок, и направлена на обновление парка воздушных судов российских авиакомпаний.

Механизм поддержки предусматривает предоставление единовременной субсидии авиакомпании, получающей в лизинг воздушное судно не старше 10 лет, оснащенное:

– любым типом двигателей, с количеством пассажирских мест не более 50;

– турбовинтовыми двигателями, с количеством пассажирских мест не более 78;

– турбореактивными двигателями, с количеством пассажирских мест не менее 75 и не более 103, – зарегистрированное в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Мерой государственной поддержки воспользовались две авиакомпании (ГУП Оренбургской области «Международный аэропорт «Оренбург» и АО «Авиакомпания «ИрАэро») в отношении пяти самолетов, приобретаемых по договорам лизинга. Самые востребованные типы самолетов – L–410 UVP–E20 (3 ВС), RRJ–95B (2 ВС).

В 2016 году Росавиацией в рамках указанной программы субсидирования выплачены субсидии на общую сумму 363,7 млн руб. и приобретены пять воздушных судов для осуществления региональных и местных воздушных перевозок (исполнение показателя – 100%).

Новые стимулы. Новые перспективы

Гражданская авиация России ускоряет разбег. Реализация ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» продолжается

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Сделано много, и предстоит сделать еще немало. В I полугодии 2017 года уже введены десятки объектов. Проведена модернизация международного аэропорта Южно–Сахалинск, реконструирован аэродром аэропорта г. Сочи (Адлер). Уделено внимание развитию Московского авиационного узла. Здесь завершено строительство новой взлетно–посадочной полосы (ВПП–3) международного аэропорта Шереметьево, а также ангарного комплекса № 2 аэропорта. В рамках реконструкции аэропортового комплекса Рощино (г. Тюмень) возведен цех бортового питания. Получено разрешение на ввод первой очереди строительства терминала А в аэропорту Анапа (Краснодарский край) и ряда других объектов.

Модернизация объектов аэродромной инфраструктуры напрямую связана с увеличением авиаподвижности населения, активизацией бизнеса и увеличением транспортной доступности регионов страны.

За указанный период 2017 года Росавиация организовала проведение строительно–монтажных работ по реконструкции и строительству объектов аэродромной инфраструктуры в 37 аэропортах. Объем бюджетных инвестиций на 2017 год составляет 58 243 847,8 тыс. руб. (в рамках ФАИП).

В настоящий момент активно ведутся работы по строительству и реконструкции инфраструктуры в аэропортах Домодедово, Внуково, Шереметьево, Калининград, Волгоград, Ростов–на–Дону, Саранск, Нижний Новгород, Самара, Екатеринбург, которые в 2018 году будут принимать матчи Чемпионата мира по футболу.

Деятельность Росавиации направлена на формирование условий для устойчивого развития аэропортов и, как следствие, экономики субъектов Российской Федерации, что в свою очередь оказывает положительное влияние на создание единого экономического пространства нашей страны.

Ярким примером является строительство нового аэропортового комплекса «Платов» в Ростове–на–Дону. Новый аэропорт будет иметь взлетно–посадочную полосу длиной 3600 метров и шириной 60 метров, способную принимать все типы современных магистральных самолетов, а также пассажирский терминал площадью 50 тысяч квадратных метров.

Весьма положительно то, что практически все материалы (грунт, песок, щебень и др.), используемые для строительства объектов аэродромного комплекса нового аэропорта, производятся в Российской Федерации. Также задействована и местная рабочая сила.

Так, для устройства основания аэродромного покрытия используется щебень, произведенный в карьерах Ростовской области; для устройства ряда конструктивных элементов при строительстве аэродрома широко используется песок из местных карьеров. Из города Новошахтинск Ростовской области на объект поступает битум для приготовления асфальтобетонных смесей, а трубы для устройства водосточно–дренажной сети поступают с завода в Краснодарском крае – ближайшем к Ростовской области регионе.

Возможность использования местных строительных материалов является ярким примером создания механизма мультипликативного эффекта. Строительство новой инфраструктуры – это стимул для новых предложений в сфере услуг, новые рабочие места, дополнительные налоговые отчисления, дополнительные возможности для бизнеса.

Большое количество населенных пунктов страны на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе не имеют регулярной транспортной связи с местными административными и культурными центрами, поскольку здесь отсутствует круглогодичная альтернатива авиационному транспорту. Данное положение препятствует реализации конституционного права граждан Российской Федерации на свободное передвижение.

При этом воздушный транспорт в данных регионах является единственным магистральным видом транспорта, обеспечивающим связь этих регионов с остальной территорией России, и выполняет важную социально–экономическую функцию, обеспечивая необходимую транспортную доступность и территориальную целостность Российского государства.

В рамках подпрограммы «Гражданская авиация» выполняется задача по сохранению и развитию аэродромной сети аэропортов регионального и местного значения, расположенных на территории Дальневосточного федерального округа, и созданию основы для повышения мобильности населения Дальнего Востока и Байкальского региона за счет осуществления реконструкции аэропортов регионального и местного значения.

Среди основных целей на 2017 год и среднесрочную перспективу, которые ставит перед собой Росавиация:

– обеспечение стабильного и безопасного функционирования системы воздушного транспорта, безопасности полетов, авиационной и транспортной безопасности;

– принятие исчерпывающих мер по завершению подготовки аэродромной инфраструктуры к качественному авиатранспортному обеспечению участников и гостей предстоящего Всемирного фестиваля молодежи и студентов, Чемпионата мира по футболу 2018 года, других культурно–спортивных и общественно–политических мероприятий;

– повышение доступности и качества авиаперевозок для населения с приоритетом развития авиасообщения между региональными аэропортами Российской Федерации, постепенное развитие принципа авиасообщения «точка к точке» вместо «хаб к хабу»;

– содействие развитию авиатранспортной инфраструктуры в целях освоения Арктики и Дальнего Востока;

– обеспечение надежности и безопасности авиатранспортного сообщения с аэропортами Калининграда и Норильска в период реконструкции ВПП с учетом временного сокращения располагаемых взлетно–посадочных дистанций;

– оказание во взаимодействии с региональными властями поддержки выполнению авиаперевозок пассажиров на социально значимых маршрутах;

– исполнение «дорожной карты» достижения доступности объектов воздушного транспорта для пассажиров с ограниченными возможностями;

– развитие санитарной авиации;

– гибкое использование воздушного пространства Российской Федерации в интересах всех его пользователей, а также повышение его транзитного потенциала;

– осуществление тщательного контроля за недопустимостью необоснованного роста ставок сборов и тарифов;

– реализация необходимых мероприятий по совершенствованию национальной системы сертификации авиационной техники, ее разработчиков и производителей, функционированию Авиационного регистра Российской Федерации, созданию необходимых международно–правовых рамок для продвижения российской авиационной техники на внешних рынках, а также содействие поэтапному переводу в российскую регистрацию всех воздушных судов российских авиакомпаний;

– сохранение и развитие системы образовательных организаций гражданской авиации в целях качественной подготовки авиационных кадров;

– эффективная реализация федеральных целевых программ развития авиации с обеспечением тщательного контроля за расходованием бюджетных и внебюджетных средств.

Это только небольшая часть задач, стоящих перед агентством.

Над спецвыпуском работали:
Юрий Бурылин – главный редактор
Шамиль Байбеков, Артем Озун – специальные корреспонденты

Сергей Лебедкин – верстка
Редакция газеты «Транспорт России» – rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru

Служба рекламы, маркетинга и выставочной деятельности
АО «Издательство Дороги»
Тел. (495) 748–36–84
E–mail: transreklama@list.ru