

Транспортный комплекс

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»



Эффективный инструмент программ развития

Федеральная целевая программа

«Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» – в действии

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Гражданская авиация России – один из важнейших сегментов отечественной транспортной отрасли. Ее деятельность направлена на решение задач обеспечения устойчивого и безопасного развития воздушного транспорта в соответствии с Основами государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года, утвержденными Президентом Российской Федерации 1 апреля 2012 года, реализации положений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Концепции создания и развития Аэронавигационной системы России и Концепции развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 года.

В посланиях Президента России к Федеральному собранию Российской Федерации, в его бюджетных посланиях определены основные приоритетные направления по развитию транспорта:

– проведение более активных действий по развитию транспортной инфраструктуры, созданию в России эффективной транспортной системы;

– объединение экономических центров страны, обеспечение хозяйствующим субъектам беспрепятственного выхода на региональные и международные рынки с одновременным обеспечением предоставления инфраструктурных услуг мирового уровня;

– развитие транспортной инфраструктуры для превращения географических особенностей России в ее конкурентное преимущество;

– государственный контроль за развитием инфраструктуры страны.

Эти глобальные экономико-социальные задачи решаются посредством механизма государственных инвестиций, размер которых соответствует масштабам целевых установок. Существенную лепту в общее дело вносят субъекты Российской Федерации. Важно отметить, что значительной финансовой составляющей инвестиционных пакетов являются и частные ассигнования, так называемые внебюджетные источники, объемы которых из года в год возрастают.

В России инструмент субсидирования показал себя с самой лучшей стороны. С 2012 года Росавиация приступила к организации внедрения программно-целевого принципа своей деятельности и начиная с 2013 года

является соисполнителем по мероприятиям, реализация которых предусмотрена Государственной программой «Развитие транспортной системы», утвержденной распоряжением Правительства РФ. Программа имеет обширную целевую палитру. Основные из целей – это развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике и повышение доступности транспортных услуг для населения.

К числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения, относятся доступность транспортных услуг и повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг.

Государство не скрывает основные системные проблемы в развитии транспортной отрасли. Прежде всего, это наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры. Такая несбалансированность обуславливает недостаточный уровень доступности транспорта и мобильности населения, которое не всегда довольно качеством транспортных услуг. В этом же ряду следует отметить низкий

уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала, и усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Ситуация с транспортным обеспечением россиян за последнее время заметно улучшилась. Но проблем еще немало.

Минтранс России обрисовал положение следующим образом:

– транспортная подвижность россиян низкая, порядка 7 тыс. км на душу населения;

– доля транспортных затрат в себестоимости продукции высокая, в пределах 20–25% против 7–8% в странах с развитой рыночной экономикой;

– использование конкурентного потенциала транспортной системы недостаточное – 6–8% мирового рынка перевозок при минимальном ресурсе 10–15%;

– уровень безопасности транспортных процессов слабый. В дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибают 19–20 человек на 100 тыс. населения. В странах Евросоюза этот показатель составляет менее 8 человек.

Окончание на 2-й стр.

Эффективный инструмент программ развития

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Это и есть ориентиры в решении стратегических задач, которые заложены в обновленную Госпрограмму РФ «Развитие транспортной системы». В частности, основной вектор развития гражданской авиации – это расширение региональных и местных авиаперевозок. Сюда планируется ежегодно субсидировать дополнительные средства в размере 5 млрд руб. Эта мера, включая субсидирование лизинговых платежей на приобретение воздушных судов эксплуатантами, позволит повысить авиаподвижность населения более чем в два раза – с 3 поездок на 100 тыс. жителей в 2011 году до 7 поездок в 2020 году.

Государство поэтапно движется к намеченным целям. Они изложены в Транспортной стратегии, эффективными инструментами реализации которой показали себя в том числе федеральные целевые программы (ФЦП). Образно их можно назвать инструментами решения глобальной задачи.

Один из таких инструментов практического и поэтапного воплощения программ развития – Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)», разработанная во исполнение Указа Президента Российской Федерации «О долгосрочной государственной экономической политике» и утвержденная распоряжением Правительства РФ.

Этим документом определены основные механизмы решения приоритетных задач государственной транспортной политики на период до 2020 года.

В сфере воздушного транспорта задачи в рамках данного документа определены подпрограммой «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание». Следует отметить, что именно в данном сегменте процесс отраслевого обновления происходит наиболее иллюстративно.

Изначально перед исполнителями ставились две основные цели – повышение доступности услуг воздушного транспорта для населения и повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в сфере гражданской авиации.

Подпрограмма должна способствовать решению следующих задач:

- обеспечение перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах;
- развитие региональных авиаперевозок;
- обновление парка воздушных судов;
- повышение эффективности поисково- и аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов и космических аппаратов до уровня, соответствующего международным и национальным требованиям;
- создание условий для сохранения равенства прав всех пользователей воздушного пространства и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов согласно обязательствам, принятым Российской Федерацией.



Целевые индикаторы и показатели подпрограммы по самым узким местам, указывающим на вектор развития регионов. Среди них:

- количество перевезенных пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении с учетом государственной поддержки;
- количество перевезенных пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении с учетом мер государственной поддержки;
- объем внутренних региональных авиаперевозок, за исключением авиаперевозок, пунктом назначения или отправки которых является г. Москва;
- количество воздушных судов, по которым авиакомпаниям предоставляется мера государственной поддержки, которые находятся во владении и пользовании авиакомпаний по договорам лизинга независимо от государства-производителя;
- количество самолетовылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, охваченных государственной поддержкой;

– количество самолетовылетов из аэропортов, входящих в состав федеральных казенных предприятий;

– число полетов, обслуженных аэронавигационной системой (по отношению к 2011 году);

– уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов;

– производительность труда на воздушном транспорте (по отношению к 2011 году).

На эти нужды государство планирует выделять в примерно равной ежегодной пропорции 145 340 413,9 тыс. руб. При этом по завершении программных мероприятий ожидается рост перевозок пассажиров на внутренних региональных авиалиниях в 2,6 раза по отношению к уровню 2011 года, приобретение авиакомпаниями при государственной поддержке 358 воздушных судов и увеличение производительности труда в 1,7 раза.

Особое внимание в этот период будет уделено развитию сети внутрироссийских узловых и региональных аэропортов, региональных и внутрирегиональных авиаперевозок, обеспечению потребности в авиаперевозках

пассажиров на социально значимых маршрутах, обновлению парка воздушных судов.

Планируется формирование авиатранспортной системы Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также в рамках ЕврАзЭС.

В связи с проведением в 2018 году в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу осуществляется комплекс взаимосвязанных мероприятий по строительству и реконструкции объектов, реализуемых в аэропортах Москвы, Екатеринбург, Саранск, Нижний Новгород, Волгоград, Ростова-на-Дону, Самара и Калининграда.

В результате реализации мероприятий подпрограммы возрастет авиационная подвижность населения, пассажирооборот на международных воздушных линиях превысит 100 млрд пасс.-км. Будут введены в эксплуатацию после реконструкции более 100 взлетно-посадочных полос в международных и общероссийских узловых аэропортах. Парк самолетов пополнится воздушными судами современных типов.

Необходимость развития наземной авиационной инфраструктуры обусловлена высоким уровнем износа основных фондов аэропортов, аэродромов, посадочных площадок и необходимостью возобновления авиационных рейсов в удаленные населенные пункты.

Реализация подпрограммы предусматривает постепенную смену приоритетов развития наземной авиатранспортной инфраструктуры и парка воздушных судов. Формируется национальная опорная сеть аэропортов (аэродромов), будут развиваться крупные международные и внутрироссийские узловые аэропорты. В дальнейшем будет происходить приоритетное развитие региональных и местных аэропортов, развитие фидерных пассажиро- и грузопотоков, интегрируемых с магистральной авиационной сетью, что даст позитивный импульс для динамичного роста региональных и местных авиаперевозок и аэропортов как важной компоненты национальной авиатранспортной системы России.

Развитие наземной авиатранспортной инфраструктуры должно сопровождаться массовым пополнением парка воздушных судов современными самолетами российского производства, в первую очередь региональными.

Необходимость обеспечения защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность вытекает из обострившейся террористической обстановки в ряде регионов мира, глобальности авиационных перевозок и высокого общественного резонанса, вызываемого происшествиями на воздушном транспорте. Должны быть внедрены современное оборудование и технологии обеспечения авиационной безопасности во всех российских аэропортах.



ПРИОРИТЕТЫ

Предпринимаемые меры по развитию региональных и местных авиаперевозок привели к тому, что по итогам 2015 года на внутренних воздушных линиях были перевезены более 52 млн пассажиров, что на 13,6% больше, чем годом ранее (46,2), при этом необходимо отметить, что темпы роста в данном сегменте начиная с 2000 года составляли не более 3–4% в год, подчеркнул на итоговой коллегии Росавиации министр транспорта РФ Максим Соколов.

По его словам, неотъемлемой частью обеспечения внутренних воздушных перевозок является сохранение и развитие аэродромной инфраструктуры, в том числе позволяющей обеспечить возможность приема новых типов воздушных судов.

В последние годы последовательно наращивались производственные показатели авиационной отрасли. На ее подъем были направлены немалые ресурсы. Так, за пять последних лет расходы федерального и региональных бюджетов, частных инвестиций только на развитие аэропортовой инфраструктуры страны составили 267 млрд руб. За это время были реконструированы и построены 24 новые полосы, а всего строительные работы коснулись 67 аэропортов. Подавляющая часть из них – это региональные воздушные гавани.

Отраслевое руководство высказывается за необходимость совершенствования маршрутной сети. Именно применение механизмов государственной поддержки в значительной мере обеспечило рост региональных перевозок по сравнению с международными, а также развитие местных перевозок.

Для того чтобы не потерять перевозки в местном воздушном сообщении, особенно на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, продолжается реализация программы по созданию федеральных казенных предприятий, субсидируемых из федерального бюджета. В настоящее время созданы семь федеральных казенных предприятий, которые объединяют 66 местных аэропортов и 15 посадочных площадок. Функционирование федеральных казенных предприятий позволяет поддерживать в эксплуатационном состоянии аэропорты с низкой интенсивностью полетов. На их содержание в федеральном бюджете выделено 3,4 млрд руб. Необходимо продолжать эту работу, в первую очередь по аэропортам Диксон и Хатанга.

В целом по стране количество пассажиров, обслуживаемых российскими аэропортами, увеличилось со 126,7 млн в 2012 году до 159,3 млн человек в 2015 году, превысив показатели 2014 года на 1,5 млн человек. В структуре этого показателя почти на 17% снизилось количество обслуженных пассажиров на международных линиях при росте на 13,4% обслуживания на внутренних маршрутах.

Бесспорно, без мощной поддержки инвестиционного механизма Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» результаты гражданского авиакомплекса были бы куда скромнее. Ключевые мероприятия данной ФЦП определенно указывают на региональ-

Региональная перспектива

Ключевой фактор – господдержка

ный вектор развития. В текущем году предусмотрены реконструкция аэропортового комплекса г. Волгоград, строительство аэропорта «Южный» (г. Ростов–на–Дону), реконструкция воздушной гавани в Уфе. Собственно, и строительство технологического здания, и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД следует рассматривать как значительный региональный проект.

Кстати, объем финансирования в 2016 году за счет средств федерального бюджета в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» составит 364 104 188,8 тыс. руб., включая капитальные вложения на сумму 217 701 144,7 тыс. руб.

Объем средств на реализацию мероприятий ФЦП за счет бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов составляет 8 989 200,0 тыс. руб.

Механизм софинансирования имеет большое значение. В целях повышения привлечения денежных средств и мониторинга хода строительства объектов аэропортовой инфраструктуры, финансируемых из бюджетов субъектов Российской Федерации, Росавиация заключила ряд соглашений о софинансировании с субъектами Российской Федерации по объектам: строительство аэропортового комплекса «Южный» (г. Ростов–на–Дону), реконструкция аэропортовых комплексов в Саранске, Оренбурге, Южно-Сахалинске, Новокузнецке, Охе, а также в части строительства аэропортового комплекса «Центральный» в Саратове. Заключен также ряд соглашений о софинансировании с инвесторами.

Но, к сожалению, не во всех регионах программные цели четко скоррелированы с местными бюджетами. Нередко на запросы агентства о привлечении инвесторов с мест сообщалось, что финансирование в текущем году не предусмотрено, что участие в инвестиционных мероприятиях подпрограммы не принимается, что отсутствует возможность финансирования инвестиционных проектов.

Именно по этой причине в 2016 году не расходовались предусмотренные подпрограммой средства бюджетов субъектов РФ по аэропортовым комплексам Ростова–на–Дону, Саранска, Оренбурга, Саратова, Новосибирска, Якутска, Томска, Новокузнецка, Охи, Владимира и за счет внебюджетных источников

по аэропортовым комплексам Москвы (Шереметьево), Оренбурга, Якутска, Иркутска, Архангельска, Мурманска, Абакана, Южно-Сахалинска, Краснодара, Нижневартовска, Братска.

Применить штрафные санкции к субъектам Российской Федерации и инвесторам, не выполнившим свои обязательства по реконструкции объектов в аэропортовых комплексах, реконструкция которых за счет средств федерального бюджета завершена или не предполагается, в рамках действующего законодательства Российской Федерации не представляется возможным. Поэтому в проекте корректировки Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» Росавиацией предусмотрены обязательства субъектов Российской Федерации и заинтересованных инвесторов по заключению с государственным заказчиком инвестиционных соглашений, направленных на развитие объектов авиатранспортной инфраструктуры, а также ответственность в случае незаключения данных соглашений. Таким образом, появится возможность учитывать исполнение субъектами Российской Федерации и инвесторами своих обязательств при формировании федеральной адресной инвестиционной программы.

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

За I квартал 2016 года Росавиация организовала проведение строительно-монтажных работ по реконструкции и строительству объектов аэродромной инфраструктуры в 23 аэропортах. Объем бюджетных инвестиций на 2016 год составляет 53 867 660,0 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 участников и гостей 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 развитие единого экономического пространства нашей страны.

Ярким примером является строительство нового аэропортового комплекса в Ростове–на–Дону. Новый аэропорт будет иметь взлетно-посадочную полосу длиной 3 600 м и шириной 60 м, способную принимать все типы современных магистральных самолетов, а также пассажирский терминал площадью 50 тыс. кв. м. Весьма положительно то, что практически все материалы (грунт, песок, щебень и др.), используемые для строительства объектов аэродромного комплекса будущего аэропорта «Южный», производятся в Российской Федерации. Также задействована и местная рабочая сила.

Так, для устройства основания аэродромного покрытия и конструктивных элементов при строительстве аэродрома используются щебень и песок, произведенные в карьерах Ростовской области. 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 хорошей иллюстрацией создания механизма мультипликативного эффекта.

Также целью реализации программы является повышение безопасности полетов и эффективности использования воздушного пространства в интересах обеспечения обороноспособности страны, потребностей экономики и граждан за счет модернизации Единой системы, ее объектов и взаимодействия с ней систем путем создания и развития Аэронавигационной системы России на основе использования новых технических средств и технологий с учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

Введение в эксплуатацию моноимпульсного вторичного радиолокатора в аэропорту Уфа позволит повысить уровень безопасности воздушного движения за счет улучшения качества наблюдения за воздушными судами.

Проведенные мероприятия в части развития метеорологического обеспечения аэронавигации улучшают функционирование аэропортов, повышают уровень обеспеченности услугами социальной сферы и транспортную доступность.



Индикатор экономики

Определяющим фактором доступности авиауслуг является охват регионов аэропортовой сетью

АЭРОПОРТЫ

Внешние вызовы (санкционное давление, потеря трех рынков – Египет, Турция, Украина) не могли не сказаться на деятельности отечественной гражданской авиации. Серьезным испытанием стал и уход с рынка второй по величине авиакомпании (Трансаэро). Тем не менее отраслевой сегмент достойно отработал в самое неблагоприятное время – снижение объемов авиаперевозок в прошлом году составило около 1%, то есть в пределах статистической погрешности.

«Положение дел в гражданской авиации является прямым отражением состояния экономики России в целом...», – справедливо отметил в свое время руководитель Росавиации Александр Нерадько. Следовательно, исходя из текущей ситуации ожидать привычных отраслевых рекордов не стоит.

В 2016 году Росавиация по плану должна освоить бюджетные ассигнования в размере 66,3 млрд руб. Наибольший объем этих средств связан с бюджетными инвестициями в объекты капитального строительства государственной собственности Российской Федерации. Значительная их доля придется на реконструкцию аэродромной сети.

Положение здесь двойственное. С одной стороны, аэропортовая сеть РФ за три года (2012–2015) сократилась сразу на 59 единиц! Сегодня в стране насчитываются 259 аэропортов и около 1400 посадочных площадок. На развитие только национальной опорной аэродромной сети (117 аэродромов) требуется финансирование в объеме около 70 млрд руб. При этом средства государственных целевых программ в последние годы покрывают лишь около 60% потребности для развития опорной сети. Таким образом, текущих государственных расходов недостаточно для развития не только всей действующей, но и опорной сети в 117 аэродромов.

С другой стороны, увеличивается число международных воздушных гаваней, доля пассажирооборота которых ежегодно прирастает на 23–25%, существенно возросло качество аэропортов и аэродромов. Тем не менее определяющим фактором доступности авиауслуг для населения является охват регионов аэропортовой сетью. Тенденции здесь пока неутешительны.

С точки зрения Росавиации основным направлением решения задачи по комплексному развитию крупных международных узловых и региональных аэропортов является осуществление расходов инвестиционного характера на реконструкцию аэродромной сети Российской Федерации в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)». В настоящее время в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» осуществляются реконструкция и строительство 120 аэропортовых комплексов.

На сохранение и развитие сети аэропортов региональных и местных воздушных линий для обеспечения безальтернативного круглогодичного транспортного сообщения населенных пунктов районов Крайнего Севера и Арктической зоны направлены и мероприятия Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года».

В рамках данной программы с 2014 года осуществляются мероприятия по реконструкции (строительству) аэропортов регионального и местного значения, что позволит значительно повысить транспортную доступность для жителей удаленных населенных пунктов, связанных с остальной территорией Российской Федерации с помощью местных авиалиний, а также обеспечить возможность использования в указанных аэропортах современных типов воздушных судов. Всего в программу включены 39 аэродромов и 1 посадочная площадка.

С учетом финансирования, осуществленного в 2010–2015 годы, при выполнении мероприятий подпрограммы «Гражданская авиация» в 2015 году были достигнуты следующие результаты:

- в полном объеме введены в эксплуатацию объекты «Реконструкция аэропорта «Игарка», Красноярский край» и «Реконструкция периметрового ограждения международного аэропорта г. Уфа и его оснащение техническими средствами охраны»;



- завершена в полном объеме реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту г. Волгограда (один из ключевых показателей программы);

- завершена реконструкция аэродромных комплексов в городах Абакане, Архангельске, Минеральных Водах, Владикавказе и Махачкале. По объектам проводятся вводные мероприятия;

- получены положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» по проектам реконструкции аэродромных комплексов в городах Норильске, Хабаровске, Нижнем Новгороде, Волгограде (2 этап), Певеке, Благовещенске, Новосибирске, Братске, Ставрополе, Красном Куте (учебный аэродром).

В 2015 году была начата реализация новых проектов по реконструкции аэродромной инфраструктуры в городах Норильске, Хабаровске, Нижнем Новгороде, Нижнекамске, Кызыле и Ульяновске.

Особое место в данном списке занимает город Норильск, для которого единственным видом транспорта, обеспечивающим круглогодичную доступность, является авиация, в связи с чем реконструкция аэропорта жизненно важна для существования местного населения.

Строительство новой инфраструктуры – это стимул к созданию новых предложений в сфере услуг, это новые рабочие места, это дополнительные налоговые отчисления, это дополнительные возможности для бизнеса.

Важным международным событием 2015 года для России стали саммиты ШОС и БРИКС в столице Республики Башкортостан – Уфе. В этой связи масштабная реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропорта Уфы Росавиацией была взята на особый контроль.

В результате в Уфе выполнен большой комплекс работ по восстановлению эксплуатационно-технического состояния и продлению ресурса аэродромных покрытий (ВПП, перрон, летное поле, сеть рулевых дорожек), приведению отдельных элементов аэродрома в соответствие с требованиями норм годности в РФ и рекомендациями ИКАО для обеспечения безопасности полетов и повышения уровня обслуживания. Так-

же к мероприятиям были построены очистные сооружения поверхностного стока и модернизирована водосточно-дренажная система, благодаря чему снизилось воздействие на экологию окружающей местности.

На сегодня в уфимском аэропорту увеличено количество взлетно-посадочных операций (ВПО) в сутки. До реконструкции этот показатель был ограничен в зависимости от типа ВС: от одной ВПО для Boeing 777–200 (247 т) до 20 ВПО для Airbus A321–200 (93,5 т). После завершения реконструкции плоскостные сооружения аэродрома могут обеспечить эксплуатацию расчетных типов самолетов – Ил–96–300 (250 т), Boeing 777 (до 351 т), Boeing 747–400 (412,8 т) – без ограничений.

Проведение мероприятий подобного масштаба (саммиты ШОС и БРИКС) – катализатор развития бизнеса в регионе, повышения его инвестиционной привлекательности.

Росавиация в 2015 году осуществляла реконструкцию аэродромных объектов, в том числе в таких регионах страны, которые уже сегодня рассматриваются как объекты для внутреннего и въездного туризма: Петропавловск, Архангельск, Екатеринбург, Минеральные Воды. Развитый внутренний туризм – не только катализатор социально-экономического развития регионов Российской Федерации, но и показатель качества жизни в стране.

Необходимо также отметить, что в развитие аэропортовой инфраструктуры, не находящейся в федеральной собственности, в 2015 году было привлечено 674,3 млн руб. из средств бюджетов субъектов Российской Федерации и 14 506,3 млн руб. из внебюджетных источников. Основная масса средств из внебюджетных источников (11 501,4 млн руб.) была направлена на подготовку аэропортов к проведению в 2018 году в России Чемпионата мира по футболу.

Определены основные приоритеты работы на 2016 год. В первую очередь это развитие, в рамках подпрограммы, аэропортовой инфраструктуры в городах, принимающих в 2018 году Чемпионат мира по футболу. Также будет осуществляться финансирование реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропортов городов Москвы (Шереме-

теево, Домодедово), Калининграда, Волгограда, Саранска, Нижнего Новгорода, Самары и Екатеринбурга, строительства ИВПП–3 в аэропорту Шереметьево и нового аэропортового комплекса в г. Ростове–на–Дону. В 2016 году расходы на эти цели составят 30,7 млрд руб.

Предусматривается реконструкция аэропортов Дальневосточного федерального округа, Байкальского региона и Арктической зоны. Финансирование направлено на реконструкцию аэродромной инфраструктуры аэропортов Якутск, Хабаровск, Улан–Удэ, Норильск, Чоркундах, Никольское, Оссора, Зей, Бомнак, Экимчан и разработку проектной документации на реконструкцию аэропортов Сангар, Хандыга, Вилюйск, Сеймчан, Депутатский, Пахачи, Мильково, Залив Креста, Келервеем, Беринговский, Охотск, Аян и Херпучи. Объем капложений здесь равен 8,9 млрд руб.

Порядка 4,2 млрд руб. будет инвестировано в реконструкцию и строительство объектов, имеющих высокую степень технической готовности. Это объекты аэродромной инфраструктуры аэропортов городов Воронеж, Петрозаводск, Уфы, Нижнекамска, Кызыла и Ульяновска, а также строительство нового аэропорта в Саратове.

Намечена разработка новой проектной документации по объектам, не относящимся к вышеуказанным приоритетным направлениям. Финансирование завершения разработки проектной документации по реконструкции аэродромных комплексов аэропортов городов Воронежа (удлинение ИВПП), Челябинска и Оренбурга в 2016 году составляет 0,1 млрд руб.

Кроме того, в 2016 году предусмотрены средства на развитие материально-технической базы учебных заведений гражданской авиации (поставка воздушных судов и тренажеров) – 2,2 млрд руб. и на реконструкцию центральной клинической больницы гражданской авиации – 0,2 млрд руб.

На снимке: министр транспорта РФ Максим Соколов осматривает объекты строящегося аэропорта Ростова–на–Дону.

Фото Алексея ТРОШКИНА

КАДРЫ

Кадры, как известно, решают все. В авиации эта формула имеет особую значимость. От уровня подготовки специалистов, в частности пилотов, зависят не только производственные показатели эксплуатантов. Им доверены жизни пассажиров. Видимо, этим обусловлено то, что в авиацию идут не по принуждению или родительскому наставлению, а по призванию...

Подготовка авиационного персонала в гражданской авиации осуществляется по программам высшего и среднего профессионального образования в 15 учебных заведениях гражданской авиации, из них по летным специальностям – в шести.

Сохранение и развитие непрерывного профессионального образования авиационных специалистов в рамках системы вертикально интегрированных образовательных комплексов, реализующих широкий спектр профессиональных программ, разработка и реализация сопряженных компетентностно-ориентированных основных образовательных программ, реализующих требования федеральных государственных образовательных стандартов высшего и среднего профессионального образования, признаны приоритетными задачами деятельности высших учебных заведений гражданской авиации и их обособленных структурных подразделений.

В настоящее время профессиональная подготовка молодых кадров для нужд отрасли проводится в Московском государственном техническом университете гражданской авиации, Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации, Ульяновском высшем училище гражданской авиации (институт) и 13 федеральных государственных образовательных учреждениях среднего профессионального образования гражданской авиации, присоединенных к указанным высшим учебным заведениям с образованием на их основе обособленных структурных подразделений (филиалов).

В соответствии с требованиями Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)», решениями коллегий Минтранса России и Росавиации идет ежегодное наращивание темпов приема курсантов (студентов) в учебные заведения ГА, и прежде всего на наиболее востребованные авиационные специальности.

Все вузы гражданской авиации имеют современную учебно-лабораторную, производственную и социальную базу. Имеющиеся площади студенческих общежитий позволяют на 100% удовлетворить потребность в местах для проживания для иногородних студентов и курсантов.

Санитарно-гигиенический надзор и медицинское обеспечение полетов, лечебно-профилактическая помощь студентам и курсантам в СПГУ ГА и УВАУ ГА осуществляются в специальных структурных подразделениях вузов – медико-санитарных частях с функциями врачебно-летной экспертной комиссии. Амбулаторная и стационарная медицинская помощь, лечебно-профилактическое обеспечение МГТУ ГА осуществляются в ФГУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации».

Кто завтра сядет за штурвал?

В области кадрового обеспечения отрасли определены концептуальные меры поддержки

Мероприятия по подготовке к приему абитуриентов во всех центральных и зональных приемных комиссиях учебных заведений включают работу по профессиональной ориентации молодежи. В частности, регулярно публикуются полные сведения об учебных заведениях и предлагаемых специальностях в средствах массовой информации, сети Интернет, банках данных городских и областных центров профориентации, справочника абитуриента. Ежегодно вузы проводят Дни открытых дверей для абитуриентов, беседы студентов, курсантов и работников учебных заведений с выпускниками школ, рассылают объявления о приеме в учебные заведения в отраслевые предприятия регионов. Осуществляется также взаимодействие с соответствующими отделами науки муниципальных органов власти.

Наиболее проблемной до сих пор остается задача укомплектования учебных заведений гражданской авиации летно-инструкторским, инженерно-техническим и преподавательским составом. Низкий по сравнению с аналогичным трудом в авиапредприятиях уровень оплаты труда указанных категорий специалистов не позволяет проводить комплектование преподавательского, летно-инструкторского, инженерного состава тренажерных центров квалифицированным персоналом.

Кратные разрывы в оплате труда одноименных профессий, характер труда на производстве и в летных учебных заведениях вынуждают молодых специалистов уходить в авиакомпанию. Последствия этой ситуации негативно сказываются на выполнении планов учебно-летной работы и качестве подготовки выпускников.

Для приведения отраслевой системы подготовки авиационного персонала в соответствие с современными требованиями необходима корректировка соответствующего законодательства, отмечают специалисты.

Учебные заведения уделяют пристальное внимание трудоустройству выпускников. В этих целях налажено взаимодействие с муниципальными органами власти, службами занятости населения, центрами содействия трудоустройству и адаптации к рынку труда выпускников вузов. Развиваются контакты с по-

тенциальными работодателями в лице авиакомпаний, авиапредприятий, обслуживающих подразделений гражданской авиации, филиалов и центров УВД Госкорпорации по ОрВД. Проводятся иные необходимые мероприятия по содействию в трудоустройстве выпускников: «круглые столы» (встречи) с работодателями, презентации предприятий работодателей, Дни карьеры, анкетирование выпускников о перспективах трудоустройства, индивидуальные консультации по трудоустройству и временной занятости.

При формировании проекта федерального бюджета на 2016 год Росавиацией была продолжена работа по решению задач, направленных на создание современной и эффективной системы подготовки специалистов гражданской авиации, модернизацию объектов инфраструктуры образовательных учреждений, приобретение учебно-лабораторного оборудования, повышение фонда оплаты труда летно-инструкторского и инженерно-технического состава.

Государство своевременно обратило внимание на проблемы, связанные с наметившимся в недалеком прошлом дефицитом квалифицированных кадров для авиаотрасли. Тревожный сигнал был оперативно трансформирован в решение, которое четко и безальтернативно прописано в Транспортной стратегии РФ на период до 2030. Обеспечивающей целью здесь является «сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям».

Инструментом реализации стал рамочный документ – подпрограмма «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)». В области кадрового обеспечения отрасли в ней определены концептуальные меры поддержки. В первую очередь, это гарантированное развитие учебных заведений и центров подготовки персонала, а также Медицинского центра гражданской авиации (ЦКБГА).

Подпрограммой «Гражданская авиация» утверждены соответствующие индикаторы. Среди них – приобретение воздушных судов для учебных заведений (373 единицы), поставки тренажеров для учебных заведений

(271 единица), введение в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос на аэродромах в учебных заведениях гражданской авиации.

Всего на образовательные цели в рамках подпрограммы предусмотрено выделить из федерального бюджета 39 057,3 млн руб. И как сказано выше, эти средства используются достаточно эффективно.

В 2015 году, по данным Росавиации, общая численность обучающихся в учебных заведениях гражданской авиации составила 25 632 человека, из них 68% обучались за счет средств федерального бюджета, а 32% – на платной основе.

Следует подчеркнуть, что контрольные цифры приема абитуриентов выполнены полностью. Это указывает на возросший интерес молодежи к получению технического образования в специализированных вузах и средних специальных учебных заведениях гражданской авиации по профильным авиационным специальностям.

Конкурс при приеме в течение последних 5 лет постоянно повышается. Если в 2005 году этот показатель в отраслевых вузах составлял около 4 человек на место, то в 2015 году он увеличился до 8,9, по летной эксплуатации воздушных судов – 10,1, а по управлению воздушным движением – 9 человек на вакантное место студента.

В 2015 году проходной балл по ЕГЭ на технические специальности на бюджетные места образовательных организаций высшего образования гражданской авиации составил от 170 до 217 баллов, что является достаточно высоким показателем.

Установленный объем выпуска пилотов из образовательных организаций гражданской авиации позволит удовлетворить прогнозируемую потребность авиакомпаний в будущем, считают в Росавиации.

В целях осуществления качественной реализации программ подготовки пилотов и обеспечения безопасности полетов в 2015 году в образовательные организации гражданской авиации поставлено 21 воздушное судно (ВС), из них первоначального обучения – 14 ед. (13 ВС Cessna-172S в Ульяновский институт ГА и 1 вертолет Bell 407 GX в Омский летно-технический колледж), выпускных – 7 ВС DA-42 NG в Санкт-Петербургский государственный университет ГА, а также 31 тренажер.

Оснащение тренажерных центров летных образовательных организаций гражданской авиации современными полнофункциональными тренажерами Ту-204, SSJ-100, А-320, В-737, Ан-148, CRJ-200 и внедрение их в учебный процесс позволили начать подготовку курсантов на конкретные типы воздушных судов, эксплуатирующихся в авиакомпаниях.

В 2016 году продолжается пополнение материально-технической базы летных образовательных организаций дополнительным количеством воздушных судов и тренажеров.

Серьезное влияние на общий негативный фон оказало сокращение числа центров дополнительного профессионального образования: 109 АУЦ в 2014 году, 105 в 2015-м, 79 в 2016 году (по данным ФАВТ). Как результат – контрольные цифры приема на бюджетные места постепенно сокращаются.

Но, несмотря на отмеченные издержки рынка, перспективы выпускников специализированных отраслевых учреждений образования пока остаются достаточно привлекательными. По данным мониторинга, проведенного Минобрнауки России, у всех трех вузов гражданской авиации страны показатель трудоустройства превышает пороговое значение, установленное для каждого отраслевого вуза: по МГТУ ГА – 99,7%; СПбГУ ГА – 99,7%; УВАУ ГА – 98,5%.

Среди наиболее востребованных на рынке труда, новых и перспективных профессий, требующих среднего профессионального образования, – специальности, имеющие отношение к авиатранспортной отрасли. Это оператор беспилотных летательных аппаратов, специалист по неразрушающему контролю (дефектоскопист) и по производству и обслуживанию авиатехники, техник авиационных двигателей и техник-конструктор.

Расходы на подготовку и переподготовку персонала в авиаорганизациях России достигают 20–25% от общих затрат на персонал и постоянно растут.



Стратегия развития

Государство практически в полном объеме исполняет



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

На отечественный железнодорожный транспорт приходится большая часть грузовых и пассажирских перевозок в стране. Вот почему подпрограмме «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» уделяется особое внимание.

Актуализация отраслевой подпрограммы в настоящее время включают в себя решение таких вопросов, как:

- увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети, в том числе на направлениях подходов к портам Северо-Запада, Юга и Дальнего Востока России;
- строительство железнодорожных линий в районах нового освоения;
- строительство железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения;
- обновление парка пассажирского подвижного состава;
- развитие сети железных дорог по направлениям транспортных коридоров;
- обновление парка локомотивов и грузовых вагонов;
- обеспечение транспортной безопасности;
- строительство обходов железнодорожных узлов;
- строительство и реконструкция искусственных сооружений.

В 2015 году в полном объеме были выполнены такие целевые показатели, как «Обновление парка локомотивов» – 1186 ед. при плане 899 ед., а также «Ввод в эксплуатацию дополнительных железнодорожных путей» (36,2 км, или 100% плана). Также в прошлом году удалось достичь запланированных значений по целевым показателям «Скорость доставки грузов в сутки (всего)» и «В том чис-

ле контейнеров в транзитном сообщении», значения которых составили соответственно 372 км (при плановом значении 330 км) и 833 (при плане 780 км).

Вместе с тем в 2015 году из-за ухудшения макроэкономической ситуации снизилась транспортная подвижность населения. На ее уменьшение повлияли и сохраняющаяся геополитическая напряженность, обострившаяся межвидовая конкуренция. В результате не удалось достичь запланированного уровня пассажирооборота (план ОАО «РЖД» на 2015 год по пассажирообороту составлял 119,5 млрд пасс.–км).

Также не удалось обеспечить запланированный уровень объема перевозок контейнеров в 20–футовом эквиваленте: в 2015 году были перевезены 3 млн единиц вместо запланированных 3,7 млн единиц.

На реализацию мероприятий подпрограммы «Железнодорожный транспорт» в 2015 году было предусмотрено финансирование в объеме 277 971,1 млн руб., в том числе: из федерального бюджета – 11 941,9 млн руб., бюджетов субъектов РФ и местных бюджетов – 2016,0 млн руб., из внебюджетных источников – 264 013,1 млн руб. Следует отметить, что структура финансирования подпрограммы сохраняется на протяжении ряда лет: основная доля средств приходится на внебюджетные источники, а именно средства ОАО «РЖД».

Несмотря на объективные экономические трудности, государство практически в полном объеме исполнило свои обязательства перед железной дорогой: фактические расходы по подпрограмме «Железнодорожный транспорт» за счет средств федерального бюджета составили 11 663,8 млн руб., или 97,4% от годовых бюджетных назначений.

Что касается внебюджетных источников, то фактические расходы составили 75% от плановых, при этом в 2014 году этот показатель составил 97%.

Из-за уменьшения финансирования, изменения приоритетов часть проектов подпрограммы по железнодорожному транспорту, относящихся к развитию инфраструктуры, перешла на 2016–2017 годы.

По направлению «капитальные вложения» в рамках подпрограммы «Железнодорожный транспорт» к наиболее значимым можно отнести следующие проекты в разной стадии исполнения.

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

По этому объекту закончены работы по отсыпке земляной насыпи и разработке выемки на железнодорожной линии. Кроме того, завершены земляные работы на станции Чульбас: разработан котлован, выполнены работы по устройству основания, по отсыпке земполотна. Отсыпана притрассовая автодорога до ПК 27, что соответствует ПК 49+00 железнодорожных линий. Построено 5,7 км новых железнодорожных линий. В результате в ноябре 2015 года первый поезд с углем отправился со станции Инаглинская до станции Чульбас.

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

По этому объекту на станции Лужская-Сортировочная завершена укладка стрелочных переводов, оборудованных электрической централизацией (185 комплектов), введено в эксплуатацию 44,8 км станционных и соединительных путей в парках сортировочном и прибытия, построены 5 котельных, проложено 3,7 км дождевой канализации, оборудован узел связи, установлено 3,85 км ограждения парка прибытия.

На участке станция Лужская-Сортировочная-Северная – Лужская-Нефтяная построено 1,2 км станционных путей.

На станции Мга начата эксплуатация 9,1 км станционных путей, проложено 143 км контактной сети, на перегоне б/п 123 км – Котлы–21 запущен 1-й главный путь протяженностью 1,4 км.

На станции Котлы–2 построен станционный путь протяженностью 1,3 км, на перегоне Кобралово – Семрино проложено 5,7 км контактной сети, выполнены работы по укладке комплектов электрической централизации стрелок, в частности, 4 комплекта на станции Кобралово, 20 комплектов на станции Семрино. На перегоне Пустынька – б/п 22 км автоблокировкой (АБТЦ) оборудовано 3,1 км путей. На перегоне б/п 22 км – Стекольный АБТЦ оборудовано 8,9 км. До норм особой категории доведен 1-й главный путь на участке Веймарн – разъезд 135 км – 123 км (всего – 17,1 км). На протяжении 14 км закончено строительство шумозащитных экранов.

Введены в эксплуатацию объекты 3 этапа строительства парка отправления: приемо-отправочные пути протяженностью 4,2 км и 4 стрелочных перевода с их включением в действующую электрическую централизацию. Запущены объекты 1 и 2 этапов строительства сортировочного парка (без горки), включающие 32 сортировочных пути и 3 вытяжных пути. Начаты работы, относящиеся к 1 и 2 этапам строительства сортировочной горки. Уже работают объекты 3 этапа строительства парка прибытия, к которым относятся объемлющий главный и четный соединительный пути.

Обустроена база пожарного поезда на станции Лужская-Сортировочная, начали работу объекты, предусмотренные 1 этапом развития станции Лужская-Генеральная, а также тяговая подстанция Елизаветино с внешним энергоснабжением участка Вруда – Елизаветино – Гатчина общей протяженностью 60,7 км.

Организовано внешнее энергоснабжение участка Новолесино – Гатчина общей протяженностью 36,9 км. На этом же участке закончены работы 3 и 4 этапов строительства сортировочного парка, включающие 12 сортировочных путей для передачи компании «Сименс» под обслуживание и ремонт подвижного состава. В полном объеме выполнены работы по строительству дополнительного соединительного пути с путепроводной развязкой на перегоне Лужская-Сортировочная – Лужская-Северная, дома отдыха локомотивных бригад на станции Лужская-Сортировочная, тяговой подстанции Владимирская, по электрификации участка Гатчина – Веймарн – Лужская и железнодорожных станций Усть-Лужского железнодорожного узла (Северная, Южная, Нефтяная), по реконструкции станции Котлы, по строительству здания дежурного пункта района контактной сети на станции Лужская-Сортировочная.

В 2016 году работы по объекту продолжились. Так, обустроено земляное полотно в объеме 11,5 куб. м. Построены 5,48 км дополнительных (вторых) соединительных путей парков на станции Лужская-Сортировочная, Лужская-Северная, Лужская-Нефтяная, а также две пассажирские платформы на станциях Котлы, три служебные платформы и один железнодорожный переезд.

Особо следует отметить, что финансирование объекта в 2016 году осуществляется за счет средств от выпуска инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД».



финансово обеспечена

свои обязательства перед железной дорогой

Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская

В 2015 году были завершены работы по вводу в эксплуатацию после реконструкции станции Трубная (уложено 11,1 км станционных путей и произведен монтаж 20 комплектов стрелочных переводов).

Продолжались работы по укреплению земляного полотна на подходах к мосту через р. Ахтуба, включающие отсыпку 3 тыс. куб. м земли, укладку 1 км рельсошпальной решетки, выволнение балластировки пути в объеме 2 тыс. куб. м. Реконструируется пункт технического осмотра локомотивов на станции Аксарайская-2, а также проводятся подготовительные работы по удлинению путей на станции Волжский (Трубная) с включением в микропроцессорную централизацию.

Выполнены работы по реконструкции пункта технического осмотра локомотивов на станции Аксарайская-2 – как основных, так и вспомогательных помещений.

Развитие участка Тобольск – Сургут – Коротчаево

Полностью завершены работы по подготовке земляного полотна (1042,4 тыс. куб. м), по балластировке пути (190,9 тыс. куб. м), построены 42 искусственных сооружения, уложено 56,8 км пути, 34,2 км бесстыкового пути, 76 комплектов стрелочных переводов, а также проложено 990 км кабеля автоблокировки, 586 км кабеля связи, 151,8 км волоконно-оптического кабеля.

Сдано 46,2 км дополнительных путей, в том числе 36,2 км главных и 10,1 км станционных путей на участках Нелым – Вах, Вах – Ершовка – Манчем и разъездах Вахлор, Сыхтымлор, Тлунгьягун; 57,6 км бесстыкового пути на перегонах Аремзянка – Ильдар (9,2 км), Ильдар – Ингаир (11,4 км), Выйский – 338 км (10,7 км), Усть-Юган – Тангинский – б/п 667 км (18,1 км) и 4 разъездах (8,2 км).

Продолжаются 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), Ай-Ягун – Игль (12,6 км), б/п 504 км – Салым (7,8 км), Тангинский (б/п 668 км) – Островной – Обский, на 8 разъездах и по реконструкции станций Тобольск и Демьянка.

Строится третий главный путь участка Косулино – Баженово. На перегонах Гагарский – Мезенский – Баженово уже закончены работы по сооружению земляного полотна и строительству искусственных сооружений, укладке рельсошпальной решетки, комплектов стрелочных переводов, балластировке пути. На перегоне Косулино – Гагарский и на станции Гагарский проведены работы по отсыпке земляного полотна, на станции Гагарский – по отсыпке подходов к автодорожному путепроводу, на станциях Баженово, Мезенский и на перегоне Мезенский – Гагарский – по устройству контактной сети, монтажу кабельных коммуникаций.

Земляное полотно в 2016 году было отсыпано в объеме 142,5 тыс. куб. м, звеньевой путь уложен на протяжении 21 км, уложены 5 комплектов стрелочных переводов, балластировка пути выполнена в объеме 10,7 тыс. куб. м. Строятся 3 моста, идет монтаж 7 водопропускных труб, уложено 67,8 км кабелей устройств центральной сигнализации и блокировки и 39,2 км кабелей связи и волоконно-оптических линий передачи.

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

С учетом комплексного характера проекта анализ выполнения работ целесообразно вести по подбъектам.

По подбъекту «Реконструкция Крымского узла Северо-Кавказской железной дороги» выполнены работы по переустройству кабелей связи, выносу кабелей устройств центральной сигнализации и блокировки из зоны строительства 2-го пути, строительству кабельной телефонной канализации для кабелей связи, переустройству кабельных и воздушных линий и тепловых сетей. Завершено устройство земляного полотна под 2-й путь и установлены 79 опор контактной сети.

По подбъекту «Комплексная реконструкция станции им. Максима Горького Приволжской железной дороги» предварительные работы по отсыпке земляного полотна (3,85 тыс. куб. м) и укладке рельсошпальной решетки (0,8 км) выполнены. Далее планируются строительные-монтажные работы по второму соединительному пути между парками «В» и «Д» и ввод его в эксплуатацию.

По подбъекту «Реконструкция станции Тимашевская Северо-Кавказской железной дороги» на 2016 год предусмотрены продолжение проектно-изыскательских работ, окончание разработки проектно-сметной



документации и получение положительного заключения ЦУЭП и ФАУ «Главгосэкспертиза России».

По подбъекту «Строительство второго пути на участке Тимашевская – Кирпильский Северо-Кавказской железной дороги» на 2016 год предполагается продолжить проектно-изыскательские работы, завершить разработку проектно-сметной документации и получить положительное заключение ЦУЭП и ФАУ «Главгосэкспертиза России».

По подбъекту «Реконструкция станции Гумрак Приволжской железной дороги со строительством путепроводной развязки» в 2016 году будут завершены работы по разработке рабочей документации и начаты подготовительные и строительные-монтажные работы.

Что касается комплексной реконструкции линии Таманского полуострова, то в настоящее время существующая однопутная железнодорожная линия разъезд 9 км – Кавказ протяженностью 155 км и однопутные участки Юровский – Анапа (28 км) и Красная Стрела – Темрюк (14 км) оснащены полуавтоматической блокировкой, длина приемно-отправочных путей составляет менее 850 м. Линия обслуживается тепловозной тягой.

Для электрификации линий Таманского полуострова в 2016 году начались 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.

Кроме того, на объекте уже выполнены работы по отсыпке земляного полотна в объеме 122 тыс. куб. м, укладке 10,5 км рельсошпальной решетки, балластировке пути в объеме 4,2 тыс. куб. м, монтажу 860 пог. м шумозащитного экрана, на 40% реконструированы три искусственных сооружения.

Введены в эксплуатацию 24 км бесстыкового пути на участке Варениковская – Юровский. В продолжение работ на этом участке в 2016 году дополнительно построено еще 6,8 км бесстыкового пути, уложен балласт в объеме 6,6 тыс. куб. м, смонтировано 150 тыс. пог. м защитных экранов.

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.

В 2015 году велись и продолжают в 2016 году работы по реконструкции тоннеля на 106–107 км участка Артышта – Томусинская Западно-Сибирской железной дороги (железнодорожные подходы выполнены в объеме 90%, пройдена и сооружена штольня, в полном объеме выполнены работы по проходке, обделке тоннеля, возведены 4 из 5 подпорных стенок (97%), проводятся работы по монтажу оборудования электроснабжения (50%), прокладываются линии связи (15%).

Реконструируется мостовой переход через реку Дон со строительством нового моста на участке Морозовская – Волгоград Приволжской железной дороги (построены 9 из 10 опор моста, смонтированы 2 пролетных строения длиной 33,6 м каждое, произведена сборка на стапеле 4 пролетных строений длиной 77 м, проводятся работы по сооружению фермоподъемника (95%), проводится работа по завершению сооружения последней опоры. Работы по гидронамыву и формированию насыпи земляного полотна правого и левого берегов выполнены на 100%, струенаправляющей дамбы – 15%, работы по укреплению земляного полотна правого берега щебнем – 10%.

Завершилась реконструкция моста через реку Адагум на 763 км участка Крымская – Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги.

К наиболее значимым объектам, которые выполняются в рамках подпрограммы и обеспечивают бесперебойную и безопасную работу железнодорожного транспорта, относятся ведущиеся реконструкция автодорожного путепровода на станции Угловка Октябрьской железной дороги, строительство нового пешеходного моста на станции Карасук-1 Западно-Сибирской железной дороги, техническое перевооружение карального 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, реконструкция водопропускной трубы на 985 км участка Чертоково – Ростов-Главный и на 1236 км участка Успенская – Ростов-Главный Северо-Кавказской железной дороги.

Объекты железнодорожной инфраструктуры, являясь стратегически важными, нуждаются в современных средствах охраны. Такое направление работ, как оборудование системами технических средств охраны (ТСО), также является частью подпрограммы «Железнодорожный транспорт». Работы по этому направлению из-за большого объема и технических сложностей имеют различную степень готовности. Так, закончены работы по монтажу систем ТСО инфраструктуры и контроля железнодорожного пути высокоскоростного участка Завидово – Подсолнечная (532–585 км) и Московское Море – Завидово (526–532 км) магистрали Санкт-Петербург – Москва. Закуплено и смонтировано оборудование для обеспечения устойчивого электропитания систем ТСО опорных пунктов охраны на железнодорожных станциях Малая Вишера, Бологое, Спирово, Тверь высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва. Также закуплены и смонтированы интеллектуальные IP-модули видеонаблюдения для оснащения тепловизоров на участке Махачкала-1 – Тарки Северо-Кавказской железной дороги.

Кроме того, проведен монтаж оборудования систем теленаблюдения вокзала на станции Пугачевск, в парке «А» станции Казинка, в парке формирования поездов станции

Ховрино, на станции Мурманск, в грузовых парках на станции Смышка, в парке станции Тында, на узле связи на станции Дмитров, в ремонтных локомотивных депо Пенза-3 и Таганай, в эксплуатационных локомотивных депо на станциях Орел, Рязань и Вязьма-Сортирочная.

Оборудованы системами ТСО железнодорожные мосты через реки: Клязьма (установлены 10 видеокамер), Самур, Гулгеричай, Ока (станция Щурово), Белая, Иртыш (на участке Омск – Карбышево-1). Всего установлены 30 видеокамер. Также системами ТСО оборудованы узлы связи станций Забайкалец и Ингода – установлены 54 видеокамеры.

Работу по полному охвату ТСО зданий и сооружений, относящихся к железной дороге, продолжают. Так, близки к завершению работы по монтажу систем ТСО инфраструктуры и железнодорожного пути скоростного участка Санкт-Петербург–Финляндский – Рошино (0–58 км) направления Санкт-Петербург–Финляндский – Бусловская (0–156 км). Система ТСО включает в себя три опорных пункта охраны на остановочных пунктах Удельная, Песочная и Репино с автоматизированными рабочими местами (АРМ) видеооператоров, 182 тепловизионных видеокамеры и 59 IP- видеокамер, систему связи и передачи данных.

Завершаются работы по оснащению системами контроля и управления доступом (СКУД) и видеонаблюдения (СВН) административного здания пункта управления Октябрьской железной дороги.

Завершаются работы в здании пункта управления Мурманского отделения Октябрьской железной дороги, где предполагается установить 58 видеокамер и систему передачи данных. Аналогичным образом будет оборудована станция Новосибирск-Главный – с АРМ видеооператора, 65 видеокамерами и системой передачи данных.

Будет также скорректирована система ТСО высокоскоростных участков км ст. Подсолнечная – ст. Сходня (585–620) км и ст. Сходня – ст. Москва (620–650) км магистрали Санкт-Петербург – Москва. Современными средствами охраны и наблюдения будут оборудованы и другие объекты.

Так, предусматривается оборудование моторвагонного депо ТЧ-22 Новомосковск 37 видеокамерами, 2 серверами, 3 АРМ, 2 СКУД, вокзала ст. Южно-Сахалинск – 126 видеокамерами, 2 серверами, 2 АРМ. Аналогичное оборудование установят на ст. Ингода, ст. Барабинск, ст. Тайга, ст. Камень-на-Оби, в парке «А» ст. Казинка.

Модернизация систем ТСО будет проведена на 16 вокзалах станций Волжский, Ессентуки, Пятигорск, Котельнич, Армавир-2, Аткарск, Зеленый Дол, Зима, Калуга-1, Курган, Свободный, Серов, Тихорецкая, Усолье-Сибирское, Ухта.

Системами ТСО будут оборудованы объекты искусственных сооружений: железнодорожные мосты через реки Самур, Нерусса, Белая, Иркут, Ока и Култукский тоннель и другие объекты железнодорожной инфраструктуры.

Важнейший сегмент

Приоритетное направление – обновление подвижного состава

ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

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. Дело в том, что наиболее уязвимым сегментом российской промышленности с точки зрения экономических санкций со стороны зарубежных стран является сфера производства современных высокотехнологичных комплектующих для подвижного состава.

У нас отсутствует производство целого ряда комплектующих, без которых невозможно создание техники, соответствующей мировому уровню. Это касается серийного производства дизельных двигателей нового поколения, соответствующих перспективным требованиям по эмиссии, расходу топлива, масла и другим эксплуатационным характеристикам; изделий функциональной электроники для нового поколения интеллектуальных систем навигации, управления и бортовой диагностики; бандажей колесных пар тягового подвижного состава с ресурсом не менее 1 млн км.

Для обеспечения независимости производства продукции отечественного транспортного машиностроения от иностранных компаний и повышения ее конкурентоспособности Институтом проблем естественных монополий (ИПЕМ) подготовлен проект Стратегии развития транспортного машиностроения России до 2030 года, который органично дополняет федеральную целевую программу по развитию транспортной системы России. В рамках стратегии был предложен к реализации комплекс мер по развитию рынка ключевых высокотехнологичных комплектующих, таких как:

- стимулирование постепенной локализации передовых технологий транспортного машиностроения на территории Российской Федерации;
- субсидирование процентов по кредитам для организаций, осуществляющих выпуск высокотехнологичной продукции;
- реализация комплекса мер по стимулированию зарубежных производителей продукции транспортного машиностроения к локализации производства ключевых комплектующих и компонентов на территории России;
- совершенствование нормативно-правовой базы по защите интеллектуальной собственности.

И уже сделаны практические шаги в этом направлении. Так, в компании «Трансмашхолдинг» сегодня активно претворяется в жизнь проект инновационного пассажирского электропоезда «Иволга» (ЭГ2Тв). Это первый поезд, создаваемый на базе новой универсальной платформы, которая в дальнейшем будет использоваться для строительства различных модификаций поездов городского, пригородного и межрегионального назначения. Доля российских комплектующих при создании опытного образца уже превысила 80%. Чуть позднее локализа-



ция производства будет еще выше: работы над импортозамещением оборудования и материалов, используемых при производстве ЭГ2Тв, продолжаются.

В электропоезде применены новейшие отечественные асинхронные двигатели, тележки новой конструкции с технологией пневмоподвешивания. Использована комплексная цифровая система управления, диагностики и безопасности, которая обеспечивает автоведение электропоезда, сбор и сохранение информации о режимах его движения, отслеживает техническое состояние состава в режиме реального времени и позволяет машинисту управлять поездом одному, без помощника. Следующим инновационным техническим решением, ранее не применявшимся при строительстве отечественных электропоездов, стало использование на головных и промежуточных вагонах модульных блоков системы пассивной безопасности. В случае столкновения с препятствием они поглощают выделяющуюся при этом энергию, тем самым снижая риск для здоровья пассажиров и локомотивной бригады. Концепция электропоезда предполагает возможность создания модификаций для скоростей движения до 120 и 160 км/ч, а в перспективе и до 250 км/ч. За счет применения технологии пневмоподвешивания обеспечиваются плавный ход поезда, низкий уровень шума и вибрации.

Производством тяговых электродвигателей занялись на Новочеркасском электровозостроительном заводе (НЭВЗ). Российские тяговые электродвигатели будут превосходить зарубежные аналоги по техническим характеристикам. Применение оригинальных конструктивных решений позволило унифицировать часть

необходимых деталей, полностью исключить технологический литейный брак, обеспечить большую эффективность изоляции узлов двигателя и прогнозировать повышение надежности двигателей при их эксплуатации.

ООО «ПК «НЭВЗ» имеет большой опыт в сфере производства тяговых коллекторных и асинхронных двигателей для электровозов. На предприятии ежегодно производятся 2500 тяговых двигателей для электровозов собственного производства и производства ОАО «Коломенский завод». Также двигатели создавались для зарубежных партнеров из Финляндии и Китая. На Новочеркасском электровозостроительном заводе создается единый центр компетенции по двигателям и генераторам для тепловозов, который будет действовать в интересах всех тепловозостроительных предприятий Трансмашхолдинга – Коломенского завода, Брянского машиностроительного завода и других предприятий.

Для организации производственного процесса приобретено новое оборудование: в сварочно-кузовной цех поступила камерная печь для проведения термической обработки корпусов двигателей. Станочный парк электромашиноцеха № 2 пополнился двумя обрабатывающими центрами. Электромашиноцех № 1 получил три новых станка: автоматический бандажировочный, автоматический для продоржки коллекторов и токарный станок с ЧПУ для проточки коллекторных пластин.

Уже прошли испытания и сертификация новых двигателей. Опытная партия ДТК-417П была изготовлена в конце 2015 года, получение окончательно доработанной конструкции всех типов двигателей серии ДТК-417 ожидается к началу 2017 года. В дальнейшем планируется

выйти на производственную мощность по выпуску тепловозных ТЭД около 2,5–3 тыс. шт. в год.

В настоящее время завод приступил к серийному производству двигателей с индексом «Ц» (опорно-осевое подвешивание) и «Р» (опорно-рамное подвешивание) для тепловозов 2ТЭ25КМ и ТЭП70БС.

Сейчас на заводе изготавливают опытные двигатели с индексом «П» – польстерной системы смазки моторно-осевых подшипников. В планах – приступить к серийному выпуску этого двигателя для тепловозов ТЭМ-18.

Проведены испытания модификации «Премиум» скоростного электропоезда «Ласточка» (ЭС2ГП) производства завода «Уральские локомотивы».

«Ласточка-премиум» – первый российский поезд, оснащенный новой микропроцессорной системой управления и диагностики (МПСУИД) отечественного производства. Работающая на перспективной системной шине Ethernet, МПСУИД обеспечивает параметры защищенности и резервирования данных на уровне зарубежных систем последнего поколения.

Проведенные приемочные испытания подтвердили соответствие МПСУИД требованиям технического задания и нормативной документации по эксплуатационным характеристикам и функциональной безопасности. При соединении вагонов у поезда минимизировано число межвагонных соединений, что повышает надежность системы.

Новая система управления помогает проще организовать автоведение поезда и позволяет использовать оборудование разных производителей. Применение системы дает возможность собирать, хранить и анализировать диагностическую информацию на каждом вагоне. Применение российской системы управления позволило интегрировать в состав поезда периферийные системы отечественного производства, обеспечивающие управление тормозами, микроклиматом, системой видеонаблюдения пассажиров и работу входных дверей.

Новая микропроцессорная система управления и диагностики предусматривает размещение блока управления в каждом вагоне, что дает возможность выпускать поезда различной составности.

Наряду с расширением модельного ряда подвижного состава для железных дорог реализуется программа реновации. В ее рамках в 2015 году были модернизированы 684 локомотива, 606 грузовых вагонов. По неполным данным, в 2016 году 66 локомотивов и 5 грузовых вагонов были модернизированы. Компаниями-перевозчиками в 2015 году были закуплены 230 единиц моторвагонного подвижного состава, 28 054 грузовых и 268 пассажирских вагонов.

Только за I квартал 2016 года были проданы 186 локомотивов, 6793 грузовых и 65 пассажирских вагонов.

На снимках: новые электропоезда «Ласточка-премиум» и «Иволга»



Над спецвыпуском работали:
Юрий Бурыйлин – главный редактор
Шамиль Байбеков, Ирина Полякова – 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