

ИНФРАСТРУКТУРА

В Красноярске еще не решили, нужен ли городу речной трамвайчик

СПУСТИЛИ НА ВОДУ

Дмитрий Мальков, Красноярск

В АДМИНИСТРАЦИИ краевой столицы изучают возможность запуска к будущему году на Енисее маршрута, который свяжет знаковые объекты горо-

да. По информации департамента транспорта мэрии, для этого потребуется оборудовать 10 остановочных пунктов на островах Татышев, Молокова, Отдыха, а также в районе Столбов и парка «Роев ручей». Такое расположение стоянок позволит речному трамваю работать не только в прогулочном режиме, но и выполнять транспортную задачу по перевозке пассажиров, снижая нагрузку на автодорожную инфраструктуру.

Совокупная стоимость вложений в строительство и модернизацию причалов оценивается в 28 миллионов рублей. В 2018-м городские власти готовы выделить 10 миллионов, столько же — год спустя. Впрочем, по замыслу авторов проекта, финансирование первоначального этапа, в том числе и закупки судов, должен лечь на себя частный бизнес. Руководитель ГУ по физкультуре, спорту и туризму мэрии Валерий Черноусов сообщил, что несколько заявок от заинтересованных предпринимателей уже рассматривается.

Напомним, с инициативой организовать внутригородские речные перевозки в декабре прошлого года выступила Об-

щественная палата Красноярска. Предложение вошло в итоговую резолюцию круглого стола по проблеме развития транспортной схемы города.

Между тем в региональном министерстве транспорта к идее относятся скептически: проект слишком дорог для реализации за бюджетный счет, к тому же ограничения накладывает и чрезмерно короткий сезон навигации, который длится всего три летних месяца.

Как рассказал «РГ» директор АО «Пассажирчептрасн» Иван Шевченко, по поручению профильного ведомства компания проанализировала модель запуска речного маршрута от 20-й больницы через речной вокзал до микрорайона Пашенный. Преодолевать это расстояние предполагалось за 30 минут. Выбранные в качестве перспективных 45-местные суда при оснащении необходимым оборудованием могли бы работать круглосуточно. Однако расчеты показали: на закупку таких плавсредств и инфраструктуру потребуются неподъемные средства. Только за одно судно необходимо выложить не менее 26 миллионов рублей. «На эти деньги разумнее построить дополнительные развязки либо развивать городскую электричку», — высказал свое мнение один из экспертов.

В стратегии развития региональной отрасли, которую министр края анонсировал в марте, внутригородские речные перевозки вообще не представлены. Тем не менее красноярская мэрия намерена определиться с их будущим до конца года.

В 1960-е годы берега Енисея в Красноярске связывал колесный паром. Затем на линии «Торговый центр — Красноярск» — Речной вокзал — Дивногорск» два судна за сезон перевозили 60–70 тысяч пассажиров. С ростом автомобильизации населения от них решили отказаться. Сейчас с конца апреля до середины октября (в будни утром и вечером, в выходные три раза в день) от Торгового центра до Усть-Маны курсирует «Заря». Однако внутригородские прогулки этот часовой маршрут не предусматривает. Заполненный до отказа теплоход затонен в основном под дачников

В ТЕМУ

В 1960-е годы берега Енисея в Красноярске связывал колесный паром. Затем на линии «Торговый центр — Красноярск» — Речной вокзал — Дивногорск» два судна за сезон перевозили 60–70 тысяч пассажиров. С ростом автомобильизации населения от них решили отказаться. Сейчас с конца апреля до середины октября (в будни утром и вечером, в выходные три раза в день) от Торгового центра до Усть-Маны курсирует «Заря». Однако внутригородские прогулки этот часовой маршрут не предусматривает. Заполненный до отказа теплоход затонен в основном под дачников

Проект Удаленные села Забайкалья осветят гибридными энергоустановками

Дизелю поможет солнце



Алексей Бондарев, Чита

Акцент

Новыми источниками электричества в регионе оснастят 23 населенных пункта, которые не подсоединены к магистральным сетям. Работы пройдут в рамках национального проекта по строительству автономной и распределенной генерации на базе солнечных модулей.

Автономная гибридная, или солнце-дизельная установка (АГЭУ) — российское ноу-хау. Состоящая из солнечных модулей, дизельного генератора и аккумуляторов, она совмещает несколько способов получения электроэнергии и предназначена для электроснабжения изолированных и труднодоступных территорий. Первая в мире АГЭУ была построена в Республике Алтай в 2013 году. Вторая в начале этого года заработала в селе Мен-

за Забайкальского края. Экономический эффект от АГЭУ поражает даже специалистов, ведь ее использование значительно снижает расходы дизельного топлива, доставка которого в удаленные районы обходится бюджетам в копеечку. В алтайском селе Яйло, например, за три года работы установки объем потребления не дешевого топлива сократился на 40 процентов. Десятки тонн сэкономили с января и в забайкальской Мензе. При этом надо иметь в виду, что сезон солнечных дней еще даже не наступил.

— Сегодня автономная гибридная энергоустановка в Мензе успешно работает. Мы получаем положительные отклики и от жителей, и от руководителей предприятий. И это лишь первый шаг. Следующим этапом станет модернизация сетевого комплекса поселения. Уже в конце апреля приступим здесь к замене практически всех электрических сетей, что позволит существенно повысить качество электроснабжения, а также в полном объеме вести учет потребляемой энергии, — говорит министр территориального развития Забайкальского края Виктор Паздников.

По его словам, задача краевого правительства — оборудовать такими установками все 23 населенных пункта Забайкалья, которые сегодня не обеспечены централизованным электроснабжением.

— В 2017 году две солнечно-дизельные электростанции планируем построить в Тунгокоченском районе, в 2018-м — еще шесть объектов в других муниципалитетах, — добавил министр.

ДОСЬЕ «РГ»

За три месяца работы АГЭУ в поселке Менза удалось сэкономить 46 тонн дизельного топлива, порядка 2,4 миллиона рублей и, что самое главное, улучшить качество электроснабжения. Столь успешные результаты мотивируют местные власти на реализацию проектов по строительству не только подобных установок, но и крупных электростанций, которые будут задействованы на оптовом рынке электроэнергии. «Дополнительный источник привлечения частных инвестиций открывает новые возможности для модернизации региональной энергосистемы, снижения потерь в сетях, повышения налоговых поступлений», — подчеркивают в правительстве Забайкальского края.

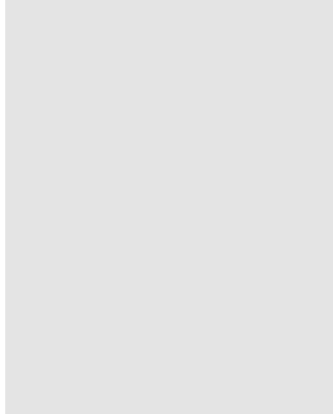
финансы У Нормативно-техническая база дорожной отрасли нуждается в серьезной модернизации

Иван Антонов, Иркутск

На специализированной выставке «Транспорт и дороги Сибири», прошедшей в Иркутске на минувшей неделе, обсуждались пути решения задач, поставленных перед дорожной отраслью региона правительством РФ.

— Мы уделяем особое внимание сибирскому региону, — отметил заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Астахов. — Сибирь — это 66% территории нашей страны, здесь проживает 26 млн человек, здесь сосредоточены огромные природные богатства. К сожалению, уровень развития дорожно-транспортной инфраструктуры сибирских регионов явно недостаточен для обеспечения амбициозных планов по социально-экономическому развитию этого макрорегиона и повышению его инвестиционной привлекательности.

Министр строительства, дорожного хозяйства региона Светлана Свирикина рассказала о наиболее важных объектах дорожно-строительной отрасли: — В этом году завершаем объекты, строительство которых началось в предыдущие годы: дорога Тайшет-Чуна-Братск, этап дороги Иркутск-Листьянка. Начинаем и новые объекты: Иркутск-Голоустное, Новогрудиново, приступаем к проектированию дорог, которые будут строиться уже в 2018-2019 годах. Также в этом году начинаем дорогу Киренск-Казачинское. Активно привлекаем средства федерального бюджета — с этого года реализуется новый проект «Без-



Наталья Табирничева: Наша цель — выйти в ближайшее время на новый уровень развития, прежде всего по увеличению объемов сделок в сегменте среднего бизнеса.

опасные и качественные дороги», благодаря которому будет отремонтирован значительный объем дорог в границах агломерации Иркутск-Ангарск-Шелехов.

На повисший в воздухе вопрос о финансировании ищущие ответы исполняющий обязанности Председателя Правительства Иркутской области Руслан Болотов. По его словам, на строительство и ремонт дорог в регионе в этом году выделена беспрецедентная сумма: — Пять лет назад в бюджете денег было около 1 млрд 800 млн на все нужды и потребности в части дорожного хозяйства, сегодня — более 12 млрд без учета средств муниципалитетов. Задача колоссальная по объему, при этом очень интересная и важная. Достаточно сжатые сроки — сезон у нас стремительно короткий. За это время надо реализо-

вать проекты, которые во многом изменят качество дорог и качество жизни в целом.

Оптимистичные заявления высокопоставленных должностных лиц вызвали улыбку на лицах большинства участников выставки.

— Наличие финансирования —

Акцент



При распределении контрактов в первую очередь, должна оцениваться репутация участника торгов

это прекрасно, — объяснил свое настроение генеральный директор Иркутского завода дорожных машин Ефим Дынкина. — Но не стоит думать, что деньгами решаются все проблемы. Что вот дали денег — и дороги в регионе стали идеальными. Нет. Дорога требует комплексного подхода. Это и грамотное проектирование, и передовые технологии, и современные машины и оборудование, соответствующая квалификация работников, и продуманная организация всех процессов, включая контроль качества на каждом этапе. И только если вся цепочка будет выстроена, мы получим тот результат, на который рассчитываем. Положительный пример у нас есть — это федеральные трассы. В большинстве своем сегодня это дороги высокого класса. И нам предстоит серьезная и большая работа, чтобы дорасти до такого уровня. И надо отдавать себе отчет, что если она не будет выполнена, то все миллиарды, которые выделены на дорожную отрасль,

окажутся бесполезно затканы в асфальт.

Иркутский завод дорожных машин представил на выставке, кроме традиционных автогудронаторов и битумовозов, и свою последнюю разработку — битумоплавильную станцию. По словам Ефима Дынкина, использо-

получилась вполне доступная. Машина стоит около 700 тысяч рублей (цена может меняться в зависимости от комплектации), это примерно на 25% дешевле традиционно используемого оборудования.

На вопрос, обеспечит ли использование этой техники над-

лежащее качество дорог, Ефим Дынкина не спешит ответить утвердительно. — Наличие оборудования само по себе качества не обеспечивает. Нужны люди, которые умеют на нем работать. И сегодня квалификация кадров — одна из самых острых проблем отрасли. Разумеется, мы не только продаем технику, но и обучаем специалистов, и обеспечиваем сервисное обслуживание. Это обеспечивает эффективную эксплуатацию наших машин, что является одним из важнейших условий качества дорожного полотна.

Еще одна новинка, представленная на выставке Иркутским заводом дорожных машин, — автогудронатор с пневматическим приводом насоса и системы управления. — Пневмокомпрессор является главным силовым агрегатом, что позволяет использовать до-полнительно различный пневматический инструмент. При этом нам удалось снизить затраты на производство этого автогудронатора, в результате чего цена

ИНФРАСТРУКТУРА

Нормативно-техническая база дорожной отрасли нуждается в серьезной модернизации

Шлагбаум для инноваций

Иван Антонов, Иркутск

В СТОЛИЦЕ Приангарья прошла специализированная выставка «Транспорт и дороги Сибири. Спецтехника», в рамках которой участники крупных столов — представители профильных ведомств, дорожники, крупнейшие производители строительных материалов и эксперты — обсудили ключевые вопросы отрасли.

В числе главных проблем, тормозящих ее развитие, называлось несовершенство действующей нормативно-технической базы, определяющей правила игры на рынке. Одни ее положения безнадежно устарели и фактически не работают, другие препятствуют внедрению инноваций, мешают работать наиболее эффективным и добросовестным организациям.

Депутат Государственной думы РФ Сергей Тен, выступая на круглом столе «Современные технологии и инструменты управления в дорожном хозяйстве. Опыт применения и перспективы использования», отметил, что основными приоритетами должны стать рациональное расходование средств на строительство и содержание автомобильных магистралей, повышение надежности инфраструктуры и безопасности дорожного движения.

— Необходимо запустить механизм качественных изменений нормативно-технической документации, упростить порядок применения инновационных технологий и стройматериалов. Целесообразно разделить полномочия по двум техническим регламентам «Безопасность зданий и сооружений» и «Безопасность автомобильных дорог», передать компетенции по совершенствованию нормативной

базы в области дорожного хозяйства от министров России Минтрансу, — считает парламентарий. Участники рынка обращают внимание на то, что сейчас органы экспертизы зачастую применяют устаревшие нормы и правила. Стремление во что бы то ни стало сократить расходы не позволяет применять прогрессивные, долговечные, а, значит, более дорогие

конструкции и материалы. Нередко после экспертизы проектировщик вынужден отказываться от предусмотренных проектом современных решений — в пользу не инновационных, зато содержащихся в нормативной базе.

Сергей Тен убежден: такой подход вреден, поскольку не способствует продвижению новых материалов, наукоемких технологий. По его мнению, при производстве дорожных работ все согласования должны проходить по упрощенной процедуре. Даже в том случае, когда нормативная база и расценки не утверждены в установленном порядке. Выходом могло бы стать создание ведомственной государственной экспертизы.

Еще одна головная боль дорожников и властей — действующая редакция 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Фактически она устанавливает единственную форму государственных закупок — аукцион. Главным фактором при определении победителей здесь выступает заявленная цена. Остальное не так уж важно.

— А в результате снижается качество работ, многие дорожно-строительные компании не только отказываются от внедрения инноваций, но и сокращают свои инвестиционные программы, — отмечает Сергей Тен. — Обсуждения идут практически на всех профессиональных и экспертных площадках, однако ни Федеральная антимонопольная служба, ни министерство экономического развития, ни министерство финансов РФ нас не слышат.

Подавляющее большинство экспертов настаивают: в первую очередь, должна оцениваться репутация участника торгов, его опыт при выполнении подобных работ и их качество. Только после этого имеет смысл рассматривать цену предложения. По мнению специалистов, распространить такую практику нужно как на государственные, так и на муниципальные контракты, связанные со строительством, реконструкцией, капитальным и текущим ремонтом дорог и сооружений.

Без снятия имеющихся нормативных ограничений под вопросом оказывается решение важнейших государственных задач. В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года особая ставка делается именно на внедрение инноваций. Одним из приоритетных направлений в документе определено создание интеллектуальных транспортных систем. Они призваны принципиально изменить ситуацию с безопасностью на дорогах, снизить износ инфраструктуры.

Задачей номер один, в том числе для Иркутской области, Сергей Тен считает создание автоматизированных систем контроля правил дорожного движения. Еще одно важнейшее направление — внедрение эффективных технологий весового контроля, функционирующих в автоматическом режиме. Причем, работая они должны не только на некоторых трассах федерального значения, как сегодня, а на автомобильных дорогах всех категорий.

Спикеры прошедшей на выставке дискуссии особо подчеркивали, что благодаря «умным» технологиям, которые несут массу возможностей для повышения эффективности работы всей отрасли, власти фактически получают рычаги для управления многими процессами в онлайн режиме. Как следствие, повышается своевременность принятия решений о тех или иных мерах в процессе эксплуатации автомобильной дороги, оптимизируется организация транспортных потоков. Свои плюсы от внедрения автоматизированных систем — к примеру, доступ к актуальной информации о дорожной обстановке — получают, разумеется, и водители.

Сергей Тен полагает, что процесс модернизации дорожной отрасли скорит создание во всех российских регионах специальных центров по организации дорожного движения, куда, по замыслу авторов проекта, будет стекаться информация с автоматических систем слежения и контроля. Впрочем, и этот замысел пока упирается в отсутствие необходимой нормативной базы, по крайней мере, закона об организации дорожного движения, появления которого уже давно ждут все участники отраслевого рынка.



Сергей Тен: передать компетенции по совершенствованию нормативной базы в области дорожного хозяйства от министров России Минтрансу.