

	Сегодня	+ / -	Годовой max	Годовой min
Доллар	32.46	+0.27	34.03 (5 июня)	28.94 (28 марта)
Евро	40.66	+0.05	42.24 (5 июня)	38.41 (17 марта)

Задача на выделение

Екатеринбург готовит сбалансированную транспортную политику с уклоном в общественный транспорт

Виктор КОЧКИН

За двадцать лет количество легковых автомобилей в Екатеринбурге выросло более чем в четыре раза. Такого показателя ожидали только к 2025 году. Мы успешно опередили расчёты и застряли в пробках.

Приехали...

В мире существует две точки зрения экспертов-урбанистов на решение транспортных проблем городов-мегаполисов. К сожалению, они не просто отличаются друг от друга в каких-то нюансах, они просто противоположны. Одни утверждают, что город — для автомобиля, другие, что — для пешехода и общественного транспорта. Уже сейчас 35 процентов екатеринбуржцев переминаясь по городу на своих личных авто, к сожалению, в подавляющем большинстве в гонимом одиночестве. Если бы такие счастливые автоводители брали на борт попутчиков-пассажиров, то проблема остальных 65 процентов «бездомных» решилась бы автоматически и даже с пятипроцентным запасом прочности. Но это, как вы понимаете, конечно, больше из области фантастики.

А реальность такова, что остальным двум-третьим населения приходится пользоваться, как и раньше, общественным транспортом. Впрочем, уже даже и не совсем, как раньше. Справочники утверждают, что общий объём перевозок пассажиров всеми видами транспорта ежегодно снижается. Если в 2002 году годовой пассажирооборот муниципального транспорта составлял 647,1 миллиона человек, и по этому показателю город с большим отрывом занимал в стране третье место, то по итогам 2008 года, этот показатель составил 412 миллионов человек (четвёртое место в Рос-

сии). Основными причинами снижения объёма перевозок пассажиров являются увеличение количества личных автомобилей, а также перегруженность автотранспортом центральных улиц города, что значительно затрудняет скорость передвижения общественного транспорта. Положительная динамика увеличения объёма перевозок сохраняется только у метрополитена, как раз во многом за счёт вызванной дорожными заторами низкой скорости наземного транспорта, но о распространённости и проблемах метро — это отдельная тема.

Итак, возросшее благосостояние довольно большой части городского населения и сравнительная доступность автокредитов, как и широкий выбор этих самых разных авто привели к взрывному росту добровольных владельцев транспортных средств. А те в свою очередь мало того, что сами попали в пробки и заторы, так и другим создали большие головные боли. Так что, если кого-то из них и умоляли всуемерть еженедельные дорожные тромбы и кто из них и раскаялся и готов сноровать переселиться в общественный транспорт, то мало что от этого выигрывает.

Как отмечают в службе движения трамвайно-троллейбусного предприятия, 120-130 рейсов каждый будний день трамваи недополняют из-за скопления автотранспорта и ДТП на путях, которые совершают неадекватные автомобилисты. (Статистика показывает, что 85 процентов задержек движения происходит на необособленных трамвайных путях, которые находятся на одном уровне с проезжей частью и используются автомобилями как свободная полоса для движения). Ещё хуже ситуация обстоит с троллейбусами: этот вид городского транспорта теряет ежедневно 350-380 рейсов.

Когда КОТУ масленница

Какой выход видит и выбирает столица Урала для решения транспортных проблем? Об этом рассказал замглавы администрации Екатеринбурга по вопросам благоустройства, транспорта и экологии Евгений Липович.

«Предпочтение общественному транспорту — это основная стратегическая линия, выбранная администрацией города, и я пока не вижу причин, чтобы от неё отказываться, — заявил Евгений Липович. — Эта же линия выбрана Москвой и другими городами. Автомобилизация в Европе и США пришла на 60-70-е годы прошлого столетия, а мы с ней столкнулись только в 90-е годы, и сейчас полной ложкой хлебаем проблемы, которые с ней связаны. Попытки тех стран расширить проезжие части, строить новые дороги, сносить здания — они показали свою неэффективность. Поэтому все эти страны начали в конце прошлого столетия проводить антистимулирующие мероприятия — ограничение въезда в центральную часть города, повышение платы за стоянку в центре, ограничение времени стоянки и, конечно же, параллельное создание комфортного передвижения с помощью общественного транспорта. Мы сейчас не говорим об антистимулирующих мероприятиях для автолюбителей, но первое, с чего мы начали, — это делать общественный транспорт удобным для каждого гражданина».

Для этого прежде всего надо создать этому транспорту преимущества в движении. Основной метод здесь — выделение этих самых путей для движения. Так что в ближайшие два года на ряде центральных улиц Екатеринбурга (Ленина, Радищева, 8 марта, Луначарского) появятся выделенные трамвайные полосы. Бордюрные ограждения спасут трамвайные пути от «посятателей» автомобилистов. Такое выделение назрело давно, ведь в часы пик (да и вообще-то не только в это напряжённое время) автоводители уже привычно пользуются где только можно трамвайными путями как дополнительной полосой движения.

Как сказал Евгений Липович, в городе существует программа замены общественного транспорта со сроком исполнения до 2017 года и ценой в 19 миллиардов рублей.

Имеющееся ещё советское транспортное наследство честно отслужило все положенные двадцати- и тридцатилетние сроки. Хорошо, что техника эта неприхотлива и надёжна как автомат Калашникова, а ремонтотреугольность позволяет поддерживать её в рабочем состоянии. Но всему есть предел. Тем более, что будущий транспорт должен весь быть низкопольным и удобным, в том числе и для людей с ограниченными возможностями.



АЛЕКСАНДР ЗЫКИН

Кстати, в последние пару лет в городе наметилась тенденция к замедлению падения пассажирооборота общественного транспорта. Количество его пассажиров стабилизировалось и даже кое-где стало подрастать. А 19 миллиардов рублей за пять лет — сумма более чем солидная.

«Мы очень рассчитываем, что в сентябре будет принято решение, что город станет местом проведения чемпионата мира по футболу, и под это мы рассчитываем получить какие-то средства, а кроме того, наши надежды связаны с Экспо-2020. Без этих двух знаковых мероприятий даже за счёт областного бюджета мы вряд ли сможем поменять весь общественный транспорт».

Также больше надежды на знаковые мероприятия понятны (под тот же АТЭС, который и идёт-то неделе, Владивосток получил ни много ни мало 660 миллиардов федеральных рублей, а про Сочи вообще промолчим, из зависти). Но стоит ли так зависть только от прихотей различных международных жюри и комиссий?

Сбалансированная транспортная система городской среды всё же делает упор на развитие общественного транспорта. А с выделением трамвайных путей таких картинок на улицах Екатеринбурга должно стать значительно меньше

Шахтёры вышли из забоя

Бастующие работники в Североуральске вышли из шахты «Красная шапочка» ОАО «Севералюкситруд» (СУБР), говорится в сообщении «РУСАЛ».

Компания обещает продолжить переговоры с работниками на поверхности. Руководство компании подписало приказ о создании примирительной комиссии, а также ещё ряд документов, поэтому горняки решили выйти, сейчас они спокойно сядут за стол переговоров, сообщает «Интерфакс-Урал».

Как сообщалось, 15 шахтёров в понедельник, 3 сентября, отработали положенную смену, а по окончании не поднялись с горизонта минус 860 метров. Они требовали в том числе отменить незаконно введённый на предприятии ООО «Рус-Инжиниринг», которое входит в «РУСАЛ» и обслуживает СУБР, скользящий график, а также повысить оклады. Ранее компания назвала действия участников акции незаконными, в том числе потому, что «шахта является объектом повышенной опасности и нахождение в ней без специальных навыков категорически не допускается». По информации алюминиевой компании, сотрудники также нарушили законодательство, так как заранее не предупредили работодателя о проведении забастовки и не согласовали ее проведение.

Общественное управление сталкивается с работниками АМУРА

Совет трудового коллектива ЗАО «Автомобили и моторы Урала» (АМУР) принял решение о распределении поступающих денег в пропорции 80-20 действующим и бывшим сотрудникам соответственно.

Начальник управления прокуратуры Свердловской области по надзору за соблюдением федерального законодательства Андрей Курьяков сообщил агентству «Интерфакс-Урал», что конкурсный управляющий и генеральный директор предприятия подчинились этому решению. По его словам, бывшие работники АМУРА сейчас выражают недовольство этой пропорцией, так как их численно больше. Андрей Курьяков пояснил, что на сегодняшний день долги у предприятия перед 550 бывшими и почти 170 действующими сотрудниками составляют порядка 30 миллионов рублей.

«Это общественное самоуправление, которое работники и добились. Информация о том, как и кому перечисляются поступающие деньги, вывешивается на заводе», — заявил представитель прокуратуры. Сейчас у предприятия два пути поступления денег. Первое — это реализация имущества, второе — погашение задолженности должниками АМУРА.

Овощей хватит на всех

Урожай овощей в Свердловской области в текущем году в связи с засухой будет, как прогнозируют специалисты отрасли, золь и ниже, чем в предыдущем году, но позволит обеспечить потребности жителей региона в полном объёме, сообщает департамент информационной политики губернатора Свердловской области.

Массовая уборка овощей в регионе начнётся через несколько дней. «Картофеля в регионе будет собрано достаточно, дефицита не будет. Нет и предпосылки для вывоза овощей в другие регионы. Соседние области — Тюменская, Курганская и Челябинская — хоть и пострадали от засухи, но все же обеспечили себя овощами полностью. Более того, «картофельные житницы» России — такие, как Ростов-на-Дону и Краснодар — получили хороший урожай, и именно они уже реализуют овощи в те районы, которые нуждаются. У нас картофель никто не просит», — сказал директор ЗАО АПК «Белореченский» (крупнейший производитель овощей в Свердловской области), председатель областного Союза овощеводов Виталий Дунин.

В настоящее время оптовая цена за килограмм картофеля варьируется от 8 до 10 рублей. Ранее сообщалось, что из-за засушливых условий урожайность картофеля прогнозируется на уровне 620 тысяч тонн, что на 25 процентов ниже уровня 2011 года. Урожайность других овощей открытого грунта прогнозируется на уровне 18 процентов ниже прошлогоднего.

Продовольственный кризис может повториться

Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН, Всемирная продовольственная программа и Международный фонд сельскохозяйственного развития призвали к быстрым и скоординированным международным действиям в ответ на растущие мировые цены на продовольствие.

Текущая ситуация на мировых продовольственных рынках породила опасения возможного повторения всемирного продовольственного кризиса 2007-2008 годов, отмечают агентства в совместном заявлении. Опасение аналитиков вызывает резкий скачок цен на кукурузу, пшеницу и сою.

«Необходимо действовать незамедлительно, чтобы не позволить этим ценовым потрясениям перейти в катастрофу и нанести ущерб десяткам миллионов человек в ближайшие месяцы», — говорится в заявлении, которое цитирует РБК.

За последние пять лет произошло три крупных скачка мировых цен на продовольствие, причём каждый раз одним из факторов роста цен служили погодные условия. В 2007-2008 годах резкий рост мировых цен на продовольствие спровоцировал голодные бунты во многих развивающихся странах и послужил одним из катализаторов революций в Северной Африке и на Ближнем Востоке в 2010-2011 годах.

Николай ПЛАВУНОВ

Авиация без людей



Такой аппарат летает без пилота, но управляет им всё-таки человек, с земли

1 Марина КРОПОТОВА

Первые свердловские беспилотники пройдут испытания в октябре-ноябре 2012 года, сообщил генеральный директор предприятия-производителя Вадим Бадеха. «Надеюсь, они пройдут успешно, и в ноябре этого года вооружённые силы получат первый беспилотный летательный аппарат российского производства», — отметил Бадеха. Он уточнил, что использование беспилотных летательных аппаратов позволит повысить эффективность проведения операций и снизить их стоимость.

«На сегодняшний момент стоимость лёгкого часа вертолётной техники составляет 100 тысяч рублей, стоимость вертолётного часа с использованием беспилотного летательного аппарата составляет пять тысяч рублей», — отметил Бадеха.

«Мы надеемся, что к выставке вооружения в 2013 году у нас будут не только опытный образец, но и техника, которую мы покажем в действии, у нас запланированы полёты в связке с использованием другой боевой техники», — отметил генеральный директор.

В 2011 году это предпри-

тие заключило государственный контракт на изготовление и поставку Министерству обороны Российской Федерации авиационных комплексов с беспилотными летательными аппаратами типа «Форпост» и «Застава». В настоящее время выполняются мероприятия по постановке производства, и до завершения текущего года планируется выпуск первых двух комплексов.

Свердловская область рассматривает новинку для использования в мирных целях. «Аппарат многофункциональный, он может быть использован для разведки очагов пожаров, чтобы оценить масштабы паводка и размеры возможного ущерба, аппарат поможет обнаруживать места утечки газа, в энергетике позволяет обнаруживать точки перегрева. Тепловизионная аппаратура позволит помогать в поиске людей. Даже в ночном режиме можно обнаруживать человека на расстоянии до 5,5 километра, это облегчит поиск потерпевших, вместо того чтобы прощупывать лес большим количеством добровольцев», — отметил Александр Петров. Это очень актуально в свете поисков пропавшего два месяца назад Ан-2 на севере области, о чём «ОГ» писала неоднократно.

У НАС

В СССР в 1930—1940 годах авиаконструктором Никитиным разрабатывался торпедоносца-планер специального назначения типа «летающее крыло» в двух вариантах: пилотируемый тренировочно-пристрелочный и беспилотный с полной автоматикой. К началу 1940 года был представлен проект беспилотной летающей торпеды с дальностью полёта от 100 километров и выше. Однако этим разработкам не было суждено воплотиться в реальные конструкции.

В сентябре 1957 года КБ Туполева получил госзаказ на разработку мобильной ядерной сверхзвуковой крылатой ракеты среднего радиуса действия. Но программа была закрыта в пользу баллистических ракет КБ Королёва. Созданная же конструкция нашла применение в качестве мишени, а также при создании беспилотных самолётов разведчиков Ту-123 «Ястреб», Ту-143 «Рейс» и Ту-141 «Стриж», стоявших на вооружении ВВС СССР с 1964 по 1979 год. Ту-143 «Рейс» на протяжении 70-х годов поставлялся в африканские и ближневосточные страны, в том числе и в Ирак. Ту-141 «Стриж» состоит на вооружении ВВС Украины и польские. Комплексы «Рейс» с БРЛА Ту-143 эксплуатировались до настоящего времени, поставались в Чехословакию (1984), Румынию, Ирак и Сирию (1982), использовались в боевых действиях во время Ливанской войны. В Чехословакии в 1984 году были сформированы две эскадрильи, одна из которых в настоящее время находится в Чехии, другая — в Словакии.

По сообщению агентства Рейтер, в результате военного конфликта между Россией и Грузией в августе 2008 года стало очевидно, что вооружение российской армии во многом устарело и ей не хватает современных разведывательных беспилотников. Минобороны РФ потратило на разработку БРЛА пять миллиардов рублей. По заявлению замминистра обороны РФ, генерал-полковника Владимира Поповкина, эти вложения не принесли искомого результата. 7 апреля 2010 года генерал Поповкин сообщил прессе, что в прошлом году мы провели испытания всех представленных российской промышленностью беспилотных летательных аппаратов. Ни один из них не выдержал программу испытаний. По словам замминистра, российские беспилотники очень сильно уступают продукции других стран.

В 2009 году Россия заключила с израильской компанией Israel Aeorospace Industries (IAI) контракт на покупку беспилотных летательных аппаратов. В 2010 году российская компания «Оборонпром», входящая в состав госкорпорации «Ростехнолоии», подписала с израильской компанией IAI контракт, согласно которому в России будет создано совместное предприятие по сборке беспилотных летательных аппаратов. Контракт предполагает поставку израильской стороной комплектующих для сборки беспилотников и сервисное обслуживание. Стоимостью сделки составляет 400 миллионов долларов.

В середине 2012 года началось серийное производство комплекса воздушной разведки и наблюдения с беспилотным летательным аппаратом «Орлан-10». Ранее «Орлан-10», созданный на предприятии «Специальный технологический центр» по гособоронзаказу, успешно прошёл государственные испытания.

С более глубоким внедрением беспилотных летательных аппаратов в повседневную жизнь, проблема наличия квалифицированных операторов встала особо остро. Ведь специализированных училищ в России нет. Руководители военно-промышленного комплекса готовят учебную базу для обучения операторов, способных управлять беспилотными летательными аппаратами (БЛА), в том числе ударного типа. Такое обучение будет проводиться на базе российских военных авиационных училищ.

У НИХ

В 1898 году Никола Тесла разработал и продемонстрировал миниатюрное радиоуправляемое судно. В 1910 году, вдохновлённый успехами братьев Райт, молодой американский военный инженер из Огайо Чарльз Кеттеринг предложил использовать летательные аппараты без человека. По его замыслу, управляемое часовым механизмом устройство в заданном месте должно было сбрасывать крылья и падать, как бомба, на врага. Получив финансирование армии США, он построил и с переменным успехом испытал несколько устройств, получивших названия The Katterring Aerial Torpedo, Kettering Bug (или просто Bug), но в боевых действиях они так и не применялись.

В 1933 году в Великобритании разработан первый БПЛА многократного использования Queen Bee. Были использованы три отстреливаемых билана Fairy Queen, дистанционно управляемые с судна по радио. Два из них потерпели аварию, а третий совершил успешный полёт, сделав Великобритании первой страной, извлёкшей пользу из БПЛА. Эта радиоуправляемая беспилотная мишень под названием DH82A Tiger Moth использовалась на королевском Военно-морском флоте с 1934 по 1943 г. Армия и ВМФ США с 1940 года использовали ДПЛА Radioplane QO-2 в качестве самолёта-мишени.

Во время Второй мировой войны ВМС США для нанесения ударов по базам германских подводных лодок пытались использовать дистанционно-пилотируемые системы палубного базирования на базе самолёта B-17. После Второй мировой войны в США продолжились разработки некоторых видов БПЛА, и уже во время войны в Корее для уничтожения мостов успешно применялись радиоуправляемая бомба Tarzon. В 1942 году запущено производство крылатых ракет Фау-2, имеющих систему управления, удерживающую ракету на заданных пути старте и высоте в течение всего полета. США являются признанным лидером в разработке и производстве БПЛА. К началу 2012 года, БПЛА составили почти треть парка летательных аппаратов стоящих на вооружении страны. Количество беспилотников в составе вооружённых сил достигло 7494 единицы. Во время как количество пилотируемых аппаратов составило 10767 единиц. Наиболее распространённым аппаратом стал RQ-11 Raven - 5346 единиц. Первым ударным БПЛА стал разведывательный MQ-1 Predator, оснащённый ракетами AGM-114C Hellfire. В феврале 2002 года данный аппарат впервые нанёс удар по внедорожнику, предположительно принадлежавшему пособнику Усамы Бен Ладена мулле Мохаммеду Омару.

В августе 2008 года ВВС США завершили перевооружение беспилотными летательными аппаратами MQ-9 Reaper первой боевой авиачастии — 174-го истребительного авиакрыла Национальной гвардии. Перевооружение происходило в течение трёх лет. Ударные БПЛА показали высокую эффективность во время войны в Афганистане и войны в Ираке. Основные преимущества перед заменёнными F-16: меньшая стоимость закупки и эксплуатации, большая продолжительность полёта, безопасность операторов.

Одним из основных поставщиков БПЛА гражданского назначения для США является компания AeroVironment. Семейство БПЛА включает модели Wasp («Оса»), Raven («Ворон») и Puma («Пума») в весовом диапазоне от 5,5 до 6,5 килограмма. Все аппараты в полевых условиях переносятся в рюкзаке, собираются за считанные минуты и запускаются с рук. БПЛА оснащены цветными и инфракрасными камерами высокого разрешения, передающими изображения в режиме реального времени. Управление производится с носимого пульта. В 2010 году в ВВС США численность операторов БПЛА достигла 400 человек.

Источник: wikipedia.org