

Екатеринбург	Ирбит	К.-Уральский	Краснофимск	Нижний Тагил	Серов
-16 -15 С, 2 м/с	-20 -15 В, 4-5 м/с	-16 -15 С-З, 2-4 м/с	-13 -12 Ю, 3-4 м/с	-18 -15 С-В, 2-3 м/с	-25 -16 В, 1-3 м/с



Бизнес под током

Электротранспорт Екатеринбурга отдадут на откуп частникам. Будет ли горожанам удобнее – вопрос, но вот цены на проезд с почти 100-процентной гарантией вырастут

Юлия БАБУШКИНА

В 2021 году электротранспорт Екатеринбурга планируется передать в концессию инвестору, заявил в минувшем декабре губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев. Подробности крупнейшей сделки (а счёт идёт на миллиарды рублей!) пока не разглашаются. «Облгазета» попробовала собрать разрозненные факты воедино.

Ситуация с электротранспортом в уральской столице давно беспокоит и чиновников, и жителей.

Каждый день по улицам Екатеринбурга курсируют 455 трамвайных вагонов, они обслуживают 31 городской маршрут. При этом средний возраст машин уже превысил 35 лет (вспомним хотя бы хорошо известные чешские вагоны Tatra T3, которые были закуплены ещё во времена СССР). Между тем предельный амортизационный срок эксплуатации трамвая составляет 20 лет. Отсюда – регулярные поломки (а убрать сломанный трамвай с линии не так-то просто!) и отсутствие комфортных условий для пассажиров.

Городу необходимо закупить как минимум 60 новых трамваев, неоднократно говорили в мэрии. Это самый популярный вид общественного транспорта – на нём проще и быстрее преодолевать пробки. Но на закупку современных машин нужны огромные деньги. Только один новый вагон производства, например, АО «Уралтрансмаш» стоит порядка 26 миллионов. А стоимость многосекционных трамваев, да ещё и низкопольных, вообще начинается от 70 миллионов. За последние 7 лет Гортранс получил всего 17 трамваев (В 2014 году пришли 12 вагонов от Уралтрансмаша и ещё 5 – в 2018-м). Других закупок не было, хотя производственная линия у того же Уралтрансмаша расширилась в разы.

Аналогично обстоят дела и с троллейбусами. Сейчас в уральской столице действуют 19 троллейбусных маршрутов, на которых работают 240 машин, их средний возраст – 22 года. Последняя закупка новых троллейбусов состоялась в 2011 году – в Екатеринбург пришли две транспортные единицы вологодского производства. При этом Гортранс систематически приобретал запчасти для троллейбусов (по всей видимости, чтобы подлатать действующий парк).

В мэрии города неоднократно заявляли, что планируется закупить 215 низкопольных троллейбусов, но дальше заявлений дело не пошло. Стоимость одного нового троллейбуса – от 19 млн рублей.

Менять, но как?

Выходов из сложившейся ситуации – два, заявила «ОГ» в городском комитете по транспорту. Первый – создать программу по развитию инфраструктуры электротранспорта, чтобы привлечь федеральные и региональные деньги. Правда, на это могут уйти годы, а гарантии, что средства удастся получить, – нет.

Второй путь – передать трамваи и троллейбусы в концессию инвестору, который вложит свои средства в обновление парка машин. Причём, как говорится, сразу и по максимуму. Минус



В прошлом году электротранспорт Екатеринбурга перевёз 60,3 млн пассажиров (трамвай – 39,5 млн, троллейбус – 20,8 млн)

этого варианта – почти гарантированное повышение цены проезда.

Выбор сделан

В конце прошлого года глава региона Евгений Куйвашев заявил: вопрос о электротранспорте в Екатеринбурге всё-таки решит концессия. Заключить соглашение с инвестором планируется в 2021 году.

– Нужно прописать финансовое обременение, объём привлечённых инвестиций и сроки, – проговорил губернатор на пресс-конференции с региональными СМИ. – Будет абсолютно открытый конкурс. И мы вместе с жителями города выберем оптимальное предложение. И оно обязательно должно подтверждаться соответствующим финансированием как со стороны концессионера, так и с нашей.

Подготовительную работу мэрия проводила несколько месяцев – шло оформление земельных участков в муниципальную собственность, узаконивание ряда объектов. Внесены изменения в положение о концессионных соглашениях, объектом которых является имущество города (рассматривалось на думе в конце декабря). В соответствии с ним, теперь полномочия по заключению концессионных соглашений возложены на главу Екатеринбурга – именно он будет принимать ключевые решения. Как пояснил заместитель начальника департамента по управлению муниципальным имуществом мэрии Владимир Захаров, ранее эти функции выполняло его ведомство. Но поскольку город в последние годы не участвовал в концессиях, по факту эта работа не проводилась.

О будущей сделке известно не много. Впервые, подрядчик (он же инвестор) обязательно должен быть нашим – уральским. А вторых, располагать большими средствами, ведь ему придётся вложить в обновление трамвайного парка минимум 30 млрд (!) рублей. На эти деньги планируется закупить: 80 низкопольных трамваев, 93 трёхсекционных трамвая, модернизировать 138 чешских трамваев. А также обновить трамвайные депо, заменить из-

КОММЕНТАРИЙ

Михаил ВЕЧКЕНЗИН, председатель комиссии по муниципальной собственности Думы Екатеринбурга:

– Несомненно, концессия для города – хороший инструмент развития и реализации важных проектов. Во времена, когда остро стоит финансовый вопрос, привлечение инвестиционных средств очень актуально. Но есть момент, который вызывает беспокойство:

ношенные подстанции и провода, и построить новые трамвайные линии, в том числе в микрорайоны Академический и Солнечный.

(О развитии троллейбусного парка почему-то ничего не говорится. Хотя транспортники утверждают, что технически передать инвестору только трамваи невозможно: электротранспорт – это единое хозяйство, единые сети.)

Концессия будет действовать до 2043 года.

Кто рискнёт?

Евгений Куйвашев сообщил, что заявки от потенциальных инвесторов, которые займутся трамвайным парком, уже поступают. Эту же информацию подтвердили в департаменте по управлению муниципальным имуществом мэрии Екатеринбурга. Правда, ни в одном открытом источнике (ни на сайте мэрии, ни на сайте Гортранса, ни в системе госзакупок) данных по заявкам нет. Поэтому уральским СМИ приходится гадать, кто из акул бизнеса – вероятный претендент на концессию.

Так, информагентства РБК.ru и 66.ru ставят на Группу «Синара» бизнесмена Дмитрия Пумпянского. Они ссылаются на то, что ещё в 2018 году мэрия Екатеринбурга, правительство Свердловской области и «Синара» подписали соглашение о сотрудничестве в сфере общественного электротранспорта. По данным портала 66.ru, холдинг Пумпянского выкупил часть питерского Вагонмаша и начинает серийное производство трамваев.

ПРИМЕРЫ КОНЦЕССИИ В ОБЛАСТИ

КОНЦЕССИЯ – вид договора, при котором государственные (муниципальные) объекты (сети) передаются в оперативное управление инвестору, но сами объекты (сети) остаются при этом в собственности государства (муниципалитета).

Институт концессии сегодня широко распространён в Свердловской области.

Только в сфере ЖКХ действуют более 30 концессионных соглашений на обновление коммунальных сетей и объектов – в Арамиле, Краснофимске, Лесном, Каменске-Уральском, Ревде и других муниципалитетах. Объём привлечённых средств превысил 7 млрд рублей.

По словам областного министра энергетики и ЖКХ Николая Смирнова, сбоев в работе не было.

Готовятся к передаче в концессию и некоммунальные объекты. В этом году в концессию планируют передать объект культурного наследия – гостиницу «Исеть» (для реконструкции). А также здания детских поликлиник в Серове и Кировграде (фактически там будут новые объекты здравоохранения), и даже бассейны – в Нижнем Тагиле, Берёзовском, Талице и других территориях.

– Концессия – это оздоровительная программа и эффективный, взаимовыгодный финансовый механизм взаимодействия государства и частного бизнеса. И когда речь идёт о таких социально значимых вопросах, как обеспечение жизнедеятельности городов, выбор концессионера должен быть очень взвешанным, – отметил заместитель губернатора региона Сергей Швиндт.

по федеральному закону концессионер должен получить фиксированную сумму прибыли от соглашения. Если этого не происходит, то город обязан покрыть недостающую сумму из бюджета, то есть вернуть частному инвестору часть вложенных средств. В случае общественного транспорта такой возврат может быть обеспечен за счёт повышения цен на проезд.

«Коммерсант-Урал» заявил, что интерес к уральскому электротранспорту проявила федеральная компания «Мовиста Регионы» с филиалом в Екатеринбурге. Она планирует вложить в развитие трамвайно-троллейбусного парка более 50 млрд рублей. «Соответствующее соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) компания подписала с Минэкономразвития РФ, Агентством инвестиционного развития и правительством Свердловской области», цитируют журналисты пресс-службу компании.

Ещё два вероятных претендента – Уралтрансмаш (предприятие АО «Концерн «Уралвагонзавод», входит в госкорпорацию «Ростех») и Трансмашхолдинг («дочка» УГМК). Уралтрансмаш регулярно отдаёт Екатеринбургу свои трамваи на тестирование, но закупает их в основном другие города. Трансмашхолдинг заинтересован пустить трамваи в Верхнюю Пышму – но под своим брендом.

Сами компании никаких официальных заявлений пока не делали. Впрочем, если учесть, что будущая концессия скорее всего повлечёт за собой введение инвестиционного соглашения (о чём неоднократно говорили в мэрии), то трамвайно-троллейбусный парк может стать неплохим источником прибыли. Инвесторская компания, по сути, это повышение платы за проезд для граждан. И затраты бизнеса на обновление электротранспорта могут с лихвой окупиться.

Павел Крашенинников намерен продолжить парламентскую карьеру

Председатель комитета Государственной думы по государственному строительству и законодательству Павел Крашенинников намерен снова избираться в нижнюю палату парламента. Об этом он заявил в эфире свердловского областного телевидения – ОТВ.

Сейчас парламентарий представляет в Госдуме Свердловскую область, но на протяжении своей политической карьеры представлял в высшем органе страны не только Средний Урал, но и Челябинскую область, а также Башкортостан.

Павел Крашенинников родился 21 июня 1964 года в городе Полевском Свердловской области. Окончил Магнитогорский строительный техникум (1983), Свердловский юридический институт (1989), там же поступил в аспирантуру (1991) и защитил под руководством профессора Марии Кирилловой кандидатскую диссертацию на тему «Правовое регулирование организации и деятельности жилищно-кооперативных товариществ».

В 1998–1999 годах был министром юстиции РФ. В Госдуме работает пятый созыв подряд (начиная с 1999 года). За это время выступил соавтором более 250 законодательных инициатив и поправок к проектам федеральных законов. В прошлом году был сопредседателем рабочей группы по поправкам в Конституцию.

Отметим, что выборы депутатов Госдумы VIII созыва должны состояться 19 сентября 2021 года. Помимо Павла Крашенинникова в Думу вновь планирует баллотироваться действующий депутат Антон Шипулин.

Лариса СОНИНА

Подготовлено в соответствии с критериями, утверждёнными приказом Департамента информационной политики Свердловской области от 09.01.2018 №1 «Об утверждении критериев отнесения информационных материалов, публикуемых государственными учреждениями Свердловской области, в отношении которых функции и полномочия учредителя осуществляет Департамент информационной политики Свердловской области, к социально значимой информации».

Глава Среднеуральска Андрей Зашляпин подал в отставку

В гордуму Среднеуральска поступило заявление главы города Андрея Зашляпина об уходе с поста. Оно будет рассмотрено депутатами на внеочередном заседании.

«Решения об отставке главы Среднеуральска депутаты не принимают. Заявление, заявленное также поступило. Дата и время, а также повестка внеочередного заседания гордумы пока неизвестны», – пояснили «Областной газете» в гордуме.

Напомним, главой Среднеуральска Андрей Зашляпин стал весной 2019 года. Выступая перед конкурсной комиссией и местными депутатами, он отмечал, что имеет многолетний опыт в сфере строительства и видел развитие города в его застройке. В конце 2020 года прокуратура Свердловской области выступила с требованием отправить его в отставку. Однако тогда гордумой этот вопрос рассматривать не стала. По данным местных СМИ, претензии прокуратуры связаны со строительными компаниями, которыми ранее владел Андрей Зашляпин.

Ряд телеграм-каналов предполагает, что бывший руководитель аппарата администрации Екатеринбурга Александр Ковальчик может занять пост мэра Среднеуральска. Вчера стало известно, что он покинул мэрию уральской столицы, написав заявление об уходе.

Оксана ЖИЛИНА

Подготовлено в соответствии с критериями, утверждёнными приказом Департамента информационной политики Свердловской области от 09.01.2018 №1 «Об утверждении критериев отнесения информационных материалов, публикуемых государственными учреждениями Свердловской области, в отношении которых функции и полномочия учредителя осуществляет Департамент информационной политики Свердловской области, к социально значимой информации».

США исключили ВСМПО-Ависму из санкционного списка

Министерство торговли США исключило корпорацию «ВСМПО-Ависма» из списка конечных военных пользователей, которые попали под новые санкции. В минторге пересмотрели своё решение и признали, что включение корпорации в список было ошибочным.

К конечным военным пользователям относятся компании, которые, по мнению властей Соединённых Штатов, сотрудничают с вооружёнными силами своих стран. Корпорации, попавшие в данный перечень, не могут покупать у США определённые товары и технологии.

Напомним, что уральские компании КУМЗ и «ВСМПО-Ависма» были включены в чёрный список в конце декабря. Минторг пересмотрел своё решение и пришёл к выводу, что последняя корпорация не является юридическим лицом, сотрудничающим с Вооружёнными силами России.

Последним документом США убрали из списка ещё одну российскую компанию – ООО «Молот-Оружие». Такое решение связано с тем, что организация уже включена в торговый чёрный список США Entity List.

Юрий ПЕТУХОВ

Подготовлено в соответствии с критериями, утверждёнными приказом Департамента информационной политики Свердловской области от 09.01.2018 №1 «Об утверждении критериев отнесения информационных материалов, публикуемых государственными учреждениями Свердловской области, в отношении которых функции и полномочия учредителя осуществляет Департамент информационной политики Свердловской области, к социально значимой информации».

ВПЕЧАТЛИЛО



Самые обсуждаемые в последнее время трамваи делает екатеринбургское АО «Уралтрансмаш» (в составе АО «Концерн «Уралвагонзавод» входит в госкорпорацию «Ростех»)



«Айфон на колёсах»

В 2014 году на выставке «ИННОПРОМ» Уралтрансмаш представил трамвай будущего – под маркой R1. Односекционный, низкопольный, он успешно прошёл тестирование в Москве. Вместимость машины – 200 человек. Трамвай не нужно разворачивать на кольце – он может управляться с обеих сторон. Внутри салона – войлочные сиденья и медные поручни. Материалы обладают бактерицидными свойствами. А на ночь в салоне даже можно включать кварцевание – в целях эпидемиологической безопасности. Вагон оснащён Wi-Fi, GPS и ГЛОНАСС-навигацией, а также кондиционером.

Главная «фишка» – водительская кабина с уклоном вперёд, что придаёт машине футуристический облик. Трамвай с ходу прозвали «айфоном на колёсах», производители же назвали его первым в мире трамваем бизнес-класса. Впоследствии от массового производства этой машины решили отказаться – как раз из-за кабины с уклоном, которую специалисты посчитали слишком непрактичной и даже опасной.

Подготовлено в соответствии с критериями, утверждёнными приказом Департамента информационной политики Свердловской области от 09.01.2018 №1 «Об утверждении критериев отнесения информационных материалов, публикуемых государственными учреждениями Свердловской области, в отношении которых функции и полномочия учредителя осуществляет Департамент информационной политики Свердловской области, к социально значимой информации».



АЛЕКСЕЯ КУНДЮБ

Ретротрамвай

Новейшая разработка Уралтрансмаша – трамвай 71-415 Р – в стиле ретро. В конце декабря прошлого года чудо-транспорт представили губернатору региона Евгению Куйвашеву. Длина вагона – 16,5 метра, количество мест для сидения – 30, общая вместимость – 199 человек. Внешний дизайн корпуса, деревянные посадочные места внутри – всё напоминает трамвайный вагончик из прошлого века. Как пояснил генеральный директор Уралтрансмаша Дмитрий Семизоров, новый трамвай объединяет в себе современное оснащение и передовые технологии, исполненные в ретроэстетике.

Евгений Куйвашев в своем Instagram назвал ретротрамвай отличной идеей. По мнению губернатора, он может стать символом Екатеринбурга и привлечь в уральскую столицу туристов. Сколько стоит это чудо техники, неизвестно. Будет ли екатеринбургская мэрия приобретать его и когда – тоже. Ясно только одно – он будет туристическим. И здесь уральская столица идёт по пути Москвы и Санкт-Петербурга – там ретротрамваи уже колесят по улицам.



ДЕПАРТАМЕНТ ИНФОРМАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ

Трамвай-гигант

Осенью прошлого года на маршрут №18 в Екатеринбурге вышел трамвай-гигант. Полностью низкопольный, модели 71-418 производства Уралтрансмаша, он сразу привлёк внимание жителей. У трамвая – три секции общей длиной – 27,8 метра. Ширина салона – 2,5 метра, максимальная скорость – 75 км/ч. В салоне работает система климат-контроля, учёта пассажиров. У водителя – круговой обзор.

– По итогам испытаний выявлено одно из важнейших преимуществ трамвайного вагона 71-418 – эффективность энергопотребления. Расход электроэнергии на тягу у нашего трамвая – 63 Вт*ч/т*км, а у трамваев других производителей – 80 Вт*ч/т*км. Соответственно, чем ниже расход электроэнергии, тем меньше денежные затраты при эксплуатации трамвая, – рассказал начальник отдела перспективных разработок гражданской продукции Уралтрансмаша Константин Фонов.

Чудо-машина провезла по улицам уральской столицы всего три месяца. Стоимость трамвая – 95 млн рублей. В пресс-службе мэрии сообщили, что средств на его покупку пока не выделено.