

Кто расчистит бурелом?

Данные лесоустройства на Среднем Урале устарели на 20 лет

Анатолий ГУШИН

Уральский союз лесопромышленников выступил с инициативой разработать и принять областную целевую программу по проведению лесоустройства.

Этот вопрос руководства лесопромышленного комплекса поднимало уже не раз. Но раньше — в одиночку. Сейчас их предложение также поддержали министерство промышленности и науки Свердловской области, областной департамент лесного хозяйства, союз промышленников и предпринимателей и ряд уральских учёных. Произошло это на недавнем совещании в Екатеринбурге.

Из-за отсутствия объективных данных о состоянии лесов в ЛПК возникла сложная ситуация. Во-первых, отрасль не может планировать своё будущее. А во-вторых, многие лесопользователи, взяв в аренду участки, теперь готовы вернуть их назад. Потому что, как они заявляют, им подсушили котла в мешке.

Дело в том, что участки в аренду они брали по устаревшим материалам лесоустройства. А когда пришли на место, то увидели совсем другую картину. Однако платить им приходится за ту кубатуру, которая значится в документах. А фактически её не существует.

— Возникшая ситуация крайне негативно влияет на развитие ЛПК, — отметил директор Уральского союза лесопромышленников Сергей Басманов. — Мы не знаем точно ни количественно, ни качественного состояния лесов. Не знаем, каковы возможности расчётной лесосеки, то есть сколько кубометров древесины можем заготавливать ежегодно без ущерба лесному фонду. Таким образом, возможно, уже сейчас рубим сук, на котором сидим.

В том же духе дополнил Басманов и начальник отдела лесопромышленного комплекса министерства промышленности и науки Андрей Мехренцев. По его словам, без данных лесоустройства нельзя планировать и создание новых предприятий. Более того, ни один серьёзный инвестор не будет вкладывать в бизнес деньги, не зная, какова в округе лесосырьевая база. Так что отсутствие лесоустройства тормозит и эти процессы.

Конечно, отсутствие свежих данных по лесоустройству создаёт немало и других проблем, и не только в ЛПК. Без них невозможно провести межевание тех или иных земельных участков,

обозначить границы вновь созданных особо охраняемых природных территорий, водохозяйственных зон, городских лесопарков.

По образному выражению проректора по научной работе Уральского государственного лесотехнического университета Сергея Залесова, в вопросах лесоустройства у нас настоящий бурелом. Сперва в Лесном кодексе о нём забыли даже упомянуть. Потом внесли поправки. Из них следует, что лесоустройство проводить надо. А вот за чей счёт, не ясно. Этот момент не прописан. По идее, расчистка должна быть в собственности государства, то — за его счёт. Но государство эти расходы брать на себя не хочет. Передав полномочия по управлению лесами в регионы, оно и средства на лесоустройство предлагает изыскивать на местах.

— Сегодня в области почти 16 миллионов гектаров леса, — отметил директор уральского филиала ФГУП «Рослесинфорг» Виталий Сенаторов. — Если предположить, что мы уже нынче приступим к проведению лесоустройства, то на это нашей организации потребуется десять лет. То есть процесс это не такой быстрый.

Собственно, именно поэтому и возникла идея о создании областной программы по лесоустройству. Потому что другого пути финансирования в настоящее время нет.

Да, по закону теперь так. Лесоустройство должно лечь на плечи области. Причём, нелёгким бременем. Цена вопроса — 1,3 миллиарда рублей. Это на всю площадь лесов и на все десять лет, которые должна действовать программа. Её разработчики предлагают завершить программу в 2020 году. Если эти средства найти не удастся, то о развитии ЛПК можно не мечтать. Так считают специалисты.

Что характерно, наибольший скептицизм по поводу быстрого принятия новой программы высказывают руководители департамента лесного хозяйства. И это при том, что интерес к ней у этого ведомства должен быть особенно высок. Ведь многие жалобы тех же арендаторов поступают как раз в адрес департамента. Нет, его руководители не против программы, но считают, что на её разработку и принятие потребуются минимум полтора года. Лесопромышленники же предлагают запустить её уже нынче, самое позднее — через полгода. Разумеется, если идею одобрит областное правительство и примет программу.



СЕРГЕЙ СИМАКОВ

Время закладывать камин (губернатор Александр Мишарин и министр транспорта РФ Игорь Левитин открывают строительство)

От аэропорта до дорог

Запуск строительства терминала, инспекция автомагистрали и финансовая поддержка

Сергей СИМАКОВ

Закладкой символического первого камня в основание логистического терминала в аэропорту Кольцово начал свой рабочий визит в Свердловскую область министр транспорта России Игорь Левитин.

Строительство комплекса станет существенным шагом в развитии екатеринбургского хаба и позволит значительно повысить объём грузоперевозок.

По оценке немецкого концерна, являющегося разработчиком проекта грузового терминала, Уральский регион и Кольцово как транспортно-логистический узел обладают огромным потенциалом для наращивания грузовых объёмов.

Новый логистический комплекс разместится на территории в 197 тысяч квадратных метров. Уже в декабре 2011 года в рамках первого этапа строительства будет здана структура объёма терминала площадью, на которых размещаются грузовой терминал, административные здания для грузовой службы аэропорта, Кольцовской таможни, контрольно-пропускного пункта «Екатеринбург-Аэропорт». Только у здания грузового терминала появится более 350 парковочных мест.

По предварительным прогнозам, ввод в эксплуатацию логистического терминала позволит повысить объём грузовых авиаперевозок в аэропорту Кольцово к 2030 году до 79,4 тысячи тонн (для сравнения, в 2009 году в Кольцово было обработано 13,5 тысячи тонн грузов и почты).

После закладки первого камня губернатор Александр Мишарин вместе с министром транспорта России Игорем Левитиным прибыл с инспекцией на строящийся участок екатеринбургской кольцевой автодороги.

Участок, соединяющий трассы между областными центром, Пермью и Серовом,

будет достроен уже в декабре 2011 года.

Строительство кольцевой дороги вокруг Екатеринбургского аэропорта началось в 1994 году. Её общая длина превысит 94 километра. Радиально выходящими из города дорогами федерального и областного значения она разбита на 6 участков. Участок между автодорогами Екатеринбург-Пермь и Екатеринбург-Серов протяжённостью 17,5 километра начали строить в 2008 году.

Строителям предстоит не только уложить дорожное полотно, но и возвести мост через реку Исеть, два путепровода и две эстакады. В 2010 году был введён в эксплуатацию первый пусковой комплекс этого участка протяжённостью 2,2 километра.

«Мы поможем региону кредитом из федерального бюджета, средства на эти цели у нас заложены», — пообещал Игорь Левитин.

Чтобы построить участок дороги в срок, Средний Урал привлечет порядка 800 миллионов рублей.

Глава Свердловской области уверен, что в перспективе ЕКАД должен стать четырехрядной скоростной магистралью, что позволит удовлетворить инфраструктурные потребности города.

Александр Мишарин также сообщил, что в ближайшие три года существенные средства из федерального бюджета — порядка 5 миллиардов рублей — пойдут на реконструкцию Пермского тракта, состоящего из отдельных участков которого не выдерживает никакой критики.

Также Средний Урал рассчитывает привлечь максимум федеральных средств на строительство сельских дорог.

«Сельские дороги — это новая наша программа, которая ежегодно будет финансироваться из федерального бюджета. Примерный ее объем — 7 миллиардов рублей. Все заявки, которые поступят из Свердловской области, мы, безусловно, готовы рассматривать», — обнадёжил Игорь Левитин.

Александр Мишарин от-

метил, что данная программа особенно актуальна в свете реализации в Свердловской области программы «Уральская деревня».

«Вы знаете, что в этом году на дорожное строительство в сельской территории объём средств вырос более чем в 2 раза. Мы рассчитываем на поддержку Федерации в этом вопросе», — сказал губернатор.

На совещании по развитию объектов транспортной инфраструктуры Среднего Урала, участие в котором принял министр транспорта РФ, губернатор Александр Мишарин еще раз озвучил мысль, что рассчитывает на федеральную поддержку при развитии транспортной инфраструктуры Екатеринбурга и, в первую очередь, при строительстве современного транспортного кольца для города.

По словам Александра Мишарина, 2010 год был достаточно сложным, так как регион выходил из кризиса. «Тем не менее мы дважды пересматривали бюджет и направили на ремонт дорог более 7 миллиардов рублей. А распределяя дополнительные доходы казны, выделили на эти цели еще 2,8 миллиарда рублей», — сказал губернатор.

Важнейшим проектом для всего региона, уверен глава Среднего Урала, сегодня является строительство кольцевой автодороги вокруг Екатеринбургского терминала.

«Этот участок мы обязательно введем, но я бы хотел, чтобы мы на этом не останавливались. Мы готовы к сотрудничеству с государственной компанией «Росавтодор» для формирования всей кольцевой дороги в четырехрядном исполнении в максимально сжатые сроки. Кольцо протяжённостью 94 километра просто жизненно необходимо для города. Его отсутствие, безусловно, уже сегодня сдерживает развитие Екатеринбургского хаба в Свердловской области», — отметил глава Свердловской области.

Губернатор сообщил, что в городе продолжается рабо-

та и по ремонту дорог: в этом году региональные власти снова направят на эти цели свыше 1 миллиарда рублей.

«У нас есть большая программа по строительству виазков в Екатеринбурге в связи с формированием общего генерального плана, включающего в себя развитие транспорта с учетом городских спутников», — проинформировал Александр Мишарин.

Он предложил Минтрансу РФ рассмотреть возможность поддержки этого направления. В частности, 8 миллиардов рублей на строительство виазков около концерна «Калина», которая позволит обеспечить беспрепятственный выезд на федеральные трассы.

Еще одна задача, требующая больших ресурсов, — повышение транспортной доступности пригородов Екатеринбургского терминала. Так, необходимо решить вопрос организации эффективного сообщения с Верхней Пышмой.

Губернатор отметил, что серьезные проекты в настоящее время реализуются и в области. Речь, например, идет о строительстве объезда поселка Белоарский. «Он не только позволит улучшить трафик на тюменском направлении, но и сделает более доступным один из крупнейших городов региона — Асбест. А впереди у нас еще и строительство объезда города Богданович. И здесь мы тоже могли бы работать с «Росавтодором», — добавил губернатор.

Развиваться будет и аэропорт Кольцово. «Мы договорились со следующим годом включить Кольцово в число аэропортов, имеющих 50-процентную скидку на перевозку пассажиров с Дальнего Востока. На наш взгляд, это существенно оптимизирует пассажирские авиаперевозки и будет способствовать развитию авиационного хаба в Екатеринбурге», — сказал Александр Мишарин.

Средний Урал рассчитывает привлечь максимум федеральных средств на строительство сельских дорог и надеется на федеральную поддержку при развитии транспортной инфраструктуры Екатеринбургского терминала.

Губернатор Александр Мишарин подчеркивает, что развитие скоростного транспорта — это создание нового качества жизни людей, формирование новых условий экономической, социальной и культурной интеграции. По мнению главы Свердловской области, решить эту задачу можно за счет реализации ряда системных проектов, одним из которых и является производство на Урале скоростных электропоездов «Ласточки».

Соглашение о поставке новых поездов и локализации их производства в России предусматривает осуществление поставок 1,2 тысячи вагонов электропоездов этого типа для РЖД с 2014 по 2020 год. Общая стоимость контракта превысит 2,5 миллиарда евро.

В рамках соглашения планируется, что на «Уральских локомотивах» начнет свою работу инженеринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Анатолий ЧЕРНОВ

«Ласточки» будут производиться на Среднем Урале

«Уральские локомотивы» будут производить скоростные пригородные электропоезда «Ласточка». Соглашение о том, что совместным предприятием группы «Синара» и концерна Сименс локализуется производство этих электропоездов, было подписано в Сочи на шестом международном железнодорожном форуме «Стратегическое партнерство 1520».

Основным конкурентом уральцев был воронежский «Вагонмаш». Средний Урал изначально был более удобен для Сименс, так как здесь уже создана вся необходимая инфраструктура для производства, хорошо знакомы специалистам немецкого концерна. Кроме того, свердловские власти рассчитывают в ближайшие годы реализовать в регионе проект развития скоростного железнодорожного движения. Перспективным направлением выбрана магистраль, связывающая Екатеринбург и Нижний Тагил.

Губернатор Александр Мишарин подчеркивает, что развитие скоростного транспорта — это создание нового качества жизни людей, формирование новых условий экономической, социальной и культурной интеграции. По мнению главы Свердловской области, решить эту задачу можно за счет реализации ряда системных проектов, одним из которых и является производство на Урале скоростных электропоездов «Ласточки».

Соглашение о поставке новых поездов и локализации их производства в России предусматривает осуществление поставок 1,2 тысячи вагонов электропоездов этого типа для РЖД с 2014 по 2020 год. Общая стоимость контракта превысит 2,5 миллиарда евро.

В рамках соглашения планируется, что на «Уральских локомотивах» начнет свою работу инженеринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда, согласно техническим заданиям РЖД и других перевозчиков.

Анатолий ЧЕРНОВ



Чем дальше в лес, тем больше дров...

Грядёт война стандартов?

Переход на цифровое ТВ может осложниться разногласиями по поводу стандарта вещания

Татьяна БУРДАКОВА

К 2015 году Россия должна перейти на эфирное цифровое телевидение, но это сопряжено с немалыми техническими сложностями.

Семь лет назад руководство РФ объявило, что наиболее подходящим для внедрения в нашей стране является европейский стандарт «DVB-T». На него и ориенти-

рована система, создающаяся сейчас в стране.

Однако, как сообщил на одном из недавних совещаний в Екатеринбурге заместитель директора филиала ФГУП РТРС «Свердловский ОРТПЦ» Андрей Хорошун, наука сегодня мчится с такой скоростью, что внедряемый стандарт может морально устареть уже через пару лет.

— Дальнейшее развитие телерадиовещания связано

с предоставлением абонентам услуг телевидения высокой чёткости и объёмного телевидения. И тот, и другой формат потребует высокой скорости передачи сигнала, — сообщил он. — Её нужно будет увеличивать в несколько раз. Это послужило «одним из флажков» к разработке новых, более скоростных стандартов телевидения. Я боюсь оказаться неким пророком, но, мне кажется, что уже до

2015 года появятся законодательные акты, говорящие о том, что стандартом наземного вещания у нас будет не «DVB-T», а «DVB-2».

По словам Андрея Хорошуна, у «DVB-2» наряду с массой достоинств есть один большой недостаток. У него нет обратной совместимости с техникой, работающей по стандарту «DVB-T».

— Для пользователей это чревато необходимостью приобретать новые

приставки к телевизорам, — сказал он.

Иными словами, те, кто уже купил такие приставки, возможно, поспешили зря. Если через пару лет в России произойдёт переориентация цифрового телерадиовещания со стандарта «DVB-T» на «DVB-2», то купленные приставки окажутся бесполезными. Но высока вероятность того, что россияне не спешат с внедрением более скоростного стандарта, и

приставка для «DVB-2» понадобится нескорее.

Кроме того, до сих пор открыт вопрос о формировании мультиплексов, пакетов каналов, которые будут доступны населению бесплатно. Первый мультиплекс уже практически готов. В него войдут восемь федеральных и один региональный канал. Причём в каждом регионе будет определён свой де-

вятый канал.

Кроме того, до сих пор открыт вопрос о формировании мультиплексов, пакетов каналов, которые будут доступны населению бесплатно. Первый мультиплекс уже практически готов. В него войдут восемь федеральных и один региональный канал. Причём в каждом регионе будет определён свой де-