

| | Сегодня | + / - | Годовой max | Годовой min |
|--------|---------|-------|----------------------------|---------------------------|
| Доллар | 64.91 | +0.13 | 70.75 (25 августа 2015 г.) | 49.21 (19 мая 2015 г.) |
| Евро | 69.34 | +0.34 | 81.15 (25 августа 2015 г.) | 52.90 (17 апреля 2015 г.) |

+/- — рост / падение по отношению к предыдущему показателю

КИТАЙСКИЙ ПУТЬ

Как завязали шанхайский узел

Крупнейший город Китая отвлёл себе пять лет, чтобы стать центром мира

Павел КОБЕР

Одной из потенциальных точек роста для Екатеринбурга эксперты называют развитие межрегиональных и международных перевозок. Нам на руку — пример Шанхая, который успешно использует своё выгодное географическое положение, развиваясь как перевалочная база всей планеты.

Вокруг света за 84 дня

24-миллионный Шанхай удачно расположен — на месте впадения реки Янцзы (по длине русла — третье место в мире) в Восточно-Китайское море, посередине морского побережья КНР. Здесь уже сформирована развитая система транспорта. Имеются два глубоководных морских порта, два аэропорта, три железнодорожных вокзала. Через город проходит высокоскоростные железные дороги. Но задачи ставятся ещё более масштабные.

Общая цель нашего развития в сфере транспорта — создание в городе к концу 2020 года международного многофункционального транспортного хаба, — рассказала нам **Ду Джунань**, руководитель отдела международного сотрудничества транспортного комитета Шанхая. — Например, через пять лет доля транзитных пассажиров в Шанхае должна превысить 20 процентов. Одновременно будем строить ещё высокоскоростные железные дороги.

Одно из интересных направлений развития — международные путешествия на круизных лайнерах. К настоящему времени все четыре ведущие мировые компании в данном бизнесе создали свои базы в



Так выглядит один из трёх железнодорожных вокзалов Шанхая. Отсюда отправляются высокоскоростные поезда, развивающие скорость до 300 километров в час

Шанхае. Число пассажиров, отправляющихся из этого города на круизных лайнерах, достигает 2 миллионов в год. Только у одного из причалов Шанхайского порта ежегодно останавливается 180 таких лайнеров, отправляющихся преимущественно в Республику Корея, Японию и на остров Тайвань. — В этом году в Шанхае создана круговая туристическая линия. Это 84-дневное путешествие по морю, что представляет огромный интерес для китайских граждан, — отметила Ду Джунань.

Ставка на Янцзы

Развитие грузоперевозок — другая важная составляющая в создании многофункционального транспортного хаба. По грузообороту Шанхайский морской порт уже четвёртый год занимает первое место в мире — около 35 миллионов стандартных контейнеров в год. Но ставится цель доведения этого показателя к концу 2020 года до 40 миллионов контейнеров, прежде всего — за счёт увеличения мультимодальных

перевозок (с использованием нескольких видов транспорта). И вот тут у шанхайцев есть серьёзное инфраструктурное ограничение, с которым Екатеринбург не знаком. — 70 процентов наших мультимодальных грузоперевозок осуществляется по схеме «морской и автотранспорт», но это сильно ограничивает потенциал развития, поскольку не хватает земель для расширения сети автомагистралей, — пояснила Ду Джунань. — Поэтому мы стремимся расширить до 50 процентов долю перевозок «море-река».

Для этого Шанхай не только строит новые глубоководные причалы морского порта, но и пытается объединить ресурсы внутриконтинентальных городов и провинций Китая для оптимизации речных перевозок и расширения возможностей портов, расположенных на реке Янцзы. Кроме того, введены новые льготы для речного транспорта: если ты загрузишь товары в верхнем течении Янцзы с намерением перевезти их за рубеж через Шанхай, то уже



К строительству многоуровневых шоссе и развязок в Шанхае приступили с начала 90-х. Сегодня эта работа в центральной части города сделана, на очереди — городские окраины

на причале в Шанхае получить возврат налога на эти товары.

Создание в Шанхае международного хаба предусматривает становление города как финансового и торгового центра мира. С этой целью местные власти активно привлекают китайские и иностранные компании в сфере страхования, финансов, логистики, в оказании других услуг, касающихся транспортного развития. Тем самым Шанхай должен превратиться в международную трансферную зону и перехватить пальму первенства у южнокорейского города Пусан, который пока лидирует в восточноазиатском регионе по объёмам трансферных грузов.

Госномер по цене авто

В совершенствовании системы внутригородского общественного транспорта Шанхай также ушёл дальше многих мегаполисов мира. С учётом нехватки земельных ресурсов преимущество отдаётся развитию метрополитена, которым ежедневно пользуют-

ся свыше 10 миллионов человек при общем пассажиропотоке 18 миллионов человек. Шанхайский метрополитен — один из самых протяжённых в мире, общая длина всех его линий составляет 578 километров (включая линию поезда на магнитной подушке). А через пять лет его длина должна превысить 800 километров.

Местное правительство задало цель сделать в Шанхае общественный транспорт главенствующим — с долей, превышающей 60 процентов от всего объёма пассажирских перевозок в городе. Для этого, в частности, выделяются для наземного общественного транспорта специальные полосы движения: такových уже 300 километров, а к концу 2020 года будет свыше 500 километров. Активно создаются внутригородские транспортные узлы, где можно оставить машину и сделать пересадку на общественный транспорт (их сейчас больше 120, а через пять лет обустраивают ещё 30).

Чтобы ослабить темпы автомобилизации населения,

власти Шанхая ещё двадцать лет назад ввели ограничения на получение государственных автомобильных номеров. И если в Пекине новые госномера разыгрывают в лотерею, то в Шанхае устраивают аукцион.

— Ежегодно продаём около 100 тысяч госномеров, — рассказала Ду Джунань. — Но в последние годы мы объединили процедуру аукциона с лотереей. На основе итогов предыдущих аукционов определили верхний предел цены одного госномера — 80 тысяч китайских юаней (около 800 тысяч рублей) — **Прим. «ОГ»**. И если до этого максимума в процессе торгов доходило сразу несколько претендентов, то победитель определяется жребием. Если бы не было политики ограничений, то автопарк нашего города превысил бы 4 миллиона машин, а сейчас их только 2,2 миллиона.

Для сравнения: в Екатеринбурге на сегодняшний день зарегистрировано 738 тысяч автомобилей, что составляет 517 машин на тысячу жителей, а в Шанхае только 91 машина. Любопытно, что госномер в Шанхае можно оформить и без всякого аукциона (бесплатно), но с ним запрещено въезжать в центральную часть города — собственно, для этого и создаются пересадочные пункты. Также бесплатно выдают госномер на электрические автомобили, способствуя тем самым популяризации «зелёных» технологий. К слову сказать, сегодня по Шанхаю колесит около 20 тысяч частных машин и более 3 тысяч автобусов, работающих на экологически чистых источниках энергии, а при создании новых парковок каждое десятое место оборудуется зарядной станцией для электромобилей.

Энергоэффективность для огурцов и помидоров

Татьяна МОРОЗОВА

АО «Тепличное» из посёлка Садовый Свердловской области вошло в тройку лидеров Всероссийского конкурса по энергоэффективности, который проходил под эгидой Министерства энергетики РФ. Именно из теплиц этого сельхозпредприятия в магазины Екатеринбурга поступают свежие огурцы и помидоры, даже когда на улице 20 градусов мороза.

Первый блок теплиц в посёлке Садовый появился в 2010 году. Чтобы снизить издержки на их отопление, были применены все известные тогда способы энергобережения. В частности, система зашторивания, которая «укрывает» теплицы по бокам и сверху. Такое зашторивание помогает сохранить тепло и экономит 20 процентов энергоресурсов, используемых в его производстве.

Кроме того, в каждом блоке теплиц установили по 40 вентиляторов — для обеспечения равной температуры по всему периметру. А трубы отопления расположили таким образом, чтобы по ним могли двигаться тележки с овощами.

Но технологии не стоят на месте. И в 2014 году в «Тепличном» начали внедрять так называемый энергоменеджмент, позволяющий найти скрытые резервы экономики ресурсов. Новинка является международной, поскольку разработана при участии Организации Объединённых Наций по промышленному развитию (UNIDO).

— Эта система позволила нам более эффективно использовать котловое оборудование при обогреве теплиц, — рассказывает главный инженер АО «Тепличное» **Дмитрий Яковлев**. — Дневная температура в теплицах задаётся агрономами на уровне 20–22 градусов в зависимости от возраста растений, а ночная — на уровне



В теплицах с момента цветения до созревания огурцов проходит примерно 7–8 дней. Помидоры поспевают дольше — около трёх недель

СПРАВКА «ОГ»

В этом году Всероссийский конкурс реализованных проектов в области энергобережения, повышения энергетической эффективности и развития энергетики ENES проводился во второй раз. К участию принимались проекты, реализованные с 1 октября 2014-го по 1 сентября 2015 года. Конкурс являлся открытым для всех участников (в том числе и зарубежных) из числа организаций любой формы собственности и проводился по 12 номинациям. АО «Тепличное» вошло в призы в номинации «Энергобережение и повышение энергоэффективности в сельском хозяйстве».

16 градусов. Поэтому каждое утро мы прогреваем воздух, чтобы достичь дневных показателей. Если раньше мы делали это одновременно, то теперь постепенно — по полтора градуса в час. Данное нововведение даёт экономии 5 процентов от потребления газа. При выращивании тепличных овощей около 70

процентов затрат приходится на отопление. В «Тепличном» его подаёт специально построенная газовая котельная. Она полностью автоматизирована, в результате чего с работой управляется один оператор. Однако экономика основного энергоресурса — газа — остаётся целью номер один.

— Каждый процент сэкономленной тепловой энергии сказывается на себестоимости продукции. Снижая себестоимость, мы обеспечиваем своим огурцам и помидорам конкурентные преимущества на рынке, в том числе по сравнению с овощами, выращенными в более тёплых регионах, — поясняет директор АО «Тепличное» **Роман Тягунов**.

В хозяйстве выращивают около 6 тысяч тонн овощей в год. Из них 1 тысяча 900 тонн — огурцы, и 4 тысячи 100 тонн — помидоры. Всего в хозяйстве три блока теплиц, которые в целом занимают 12 гектаров земли. Отпалливание таких огромных теплиц стоит дорого.

— В этом году по сравнению с прошлым годом экономия газа составила около 15 процентов. А это основной энергоресурс, потому что мы производим из газа тепло, — отмечает Роман Тягунов. — И процентов 15 резерва у нас ещё есть.

Понск новых способов экономии газа поможет сохранить цены на огурцы и помидоры конкурентными для предприятия и доступными для свердловчан.

При этом руководство «Тепличного» планирует провести реконструкцию сельхозпредприятия. Сейчас, в самые тёмные месяцы, из-за отсутствия досвечивания растений выращивать овощи в теплицах невозможно. Это время используется для замены старых растений на молодые. В следующем году этот недостающий элемент уже будет. И тогда урожай огурцов и помидоров в Садовом будут собирать круглогодично.



В депо Егоршино семь локомотивных бригад прошли переподготовку для работы на газотурбовозах

На Свердловской магистрали испытывают газотурбовозы

Павел КУЗЬМИЧЁВ

На Свердловской железной дороге начались испытания инновационного российского локомотива — магистрального газотурбовоза ГТ1н-002. Он уже начал водить поезд на участке Егоршино — Алапаевск — Серов-Сортировочный.

Газотурбовоз — принципиально новый вид тягового подвижного состава, работающий на сжиженном природном газе (СПГ) — топливе, отвечающем самым высоким экологическим стандартам. Его использование позволяет улучшить тяговые свойства локомотива, сократить затраты на перевозках. Примечательно, что газотурбовоз — полностью российская разработка, которую в перспективе планируется серийно выпускать на Людиновском тепловозостроительном заводе (входит в холдинг «Синара — Транспортные Машины»). Все основные узлы и агрегаты, включая гибридную силовую установку, также произведены в России.

Добавим, что с 2013 года на базе депо Егоршино уже эксплуатируется первый российский магистральный газотурбовоз ГТ1н-001, и туда же поступил второй, усовершенствованный. Также с 2014 года там испытывается и маневровый газотурбовоз ТЭМ19. Таким образом, на Свердловской железной дороге работают все три существующие в России газотурбовозы.

КСТАТИ

Работающий на Свердловской железной дороге ГТ1н-001 уже занесён в Книгу рекордов Гиннесса: в сентябре 2011 года он поставил рекорд — провёл поезд общей массой 16 000 тонн и длиной 170 грузовых вагонов.

В связи с реконструкцией зданий и сооружений, проводимой на территории базы, расположенной по адресу: г. Екатеринбург, ул. Артинская, 25, просьба ко всем операторам связи произвести демонтаж линий связи, проходящих по территории базы. **Справки по телефону: (343) 238-25-25.**

ГАЗЭКС наращивает газораспределительные сети Свердловской области

В 2015 году Группа компаний «ГАЗЭКС» планирует освоить около 280 миллионов рублей по программе газификации Свердловской области. Общая протяжённость построенных в текущем году газопроводов за счёт специальной надбавки к тарифу на транспортировку природного газа превысит 60 километров. Строительно-монтажные работы ведёт АО «Газмонтаж», входящее в ГК «ГАЗЭКС». В настоящее время работы завершены или находятся на завершающей стадии более чем на 30 объектах. Ещё по 13 объектам ведётся проектирование.

Так, сдан в эксплуатацию газопровод высокого давления Ревда — Дегтярск протяжённостью 3,8 километра и два головных газораспределительных пункта для газоснабжения этих городов. Активно развивается газификация Нижнего Тагила и пригорода, где построены газопроводы для обеспечения голубым топливом микрорайона Старая Гальянка, ведутся строительные работы в микрорайоне Голый Камень. До конца года планируется сдать в эксплуатацию газосети второй очереди посёлка Черноисточинск.

14 километров газопроводов планируется проложить в Сысертском городском округе, там же идёт строительство газопровода высокого давления с установкой газораспределительного пункта для газоснабжения посёлка Бобровский. Для газификации жилых домов Новой Ляли построено более 2 километров газопроводов, закончено строительство газопровода в посёлке Рудничный Красноуральска. На завершающей стадии строительства — газопроводы и газорегуляторный пункт для газоснабжения микрорайона в Качканарском городском округе. До конца года будет расширена сеть газоснабжения в посёлке Лесной (город Реж), проложен газопровод к жилым домам в посёлке Нижние Серги. В Сухом Логе заканчивается строительство газопровода протяжённостью более 4 километров, 4-километровый газопровод достраивается в Волчанске.

Помимо строительства новых газораспределительных систем ведётся работа по модернизации действующих сетей для поддержания надёжного и безопасного газоснабжения потребителей. В Нижнем Тагиле, Нижней Салде, Сухом Логе и Сухоложском районе, Первоуральске, Сысерти, посёлке Лобва ведётся работа по замене газопроводов, что позволяет обеспечить бесперебойность поставок газа в адрес потребителей, минимизировать неудобства в случае внезапных ситуаций. Ещё один вклад в обеспечение устойчивой системы газоснабжения региона — проведённые работы по переукладке подземных газопроводов высокого давления, проходящих через реку Кунара (Сухой Лог) и реку Лялма (Новолялинский городской округ).

«ОБЛАСТНАЯ ГАЗЕТА»
предлагает юридическим лицам
(некоммерческим и коммерческим)
возможности портала
www.pravo.gov66.ru
для размещения
обязательной отчётной информации.

Отдел рекламы «ОБЛАСТНОЙ ГАЗЕТЫ»
Тел.: +7 (343) 262-70-00
E-mail: reclama@oblgazeta.ru