

транспортная инфраструктура

Поплыли

речной транспорт

Те немногие речные регулярные рейсы, которые еще сохраняются в Пермском крае, остаются дотируемым видом перевозок. И речники и краевые власти абсолютно уверены, что без субсидий из бюджета речной общественный транспорт существовать не будет. Пока сделать на этом прибыльный бизнес невозможно. Так что речной трамвай вместо автобуса из центра Перми до Закамска выглядит утопией.

В прошлом году до поселков Поква и Городище по Каме ходил небольшой теплоход, который целый месяц возил туда и обратно только одного человека. Дело в том, что до этих поселков построили автодорогу, в итоге речной транспорт стал не нужен пассажирам и невыгоден перевозчикам. «А дедушке просто скучно было, вот он и ездил», — рассказывает гендиректор «Порта Березники» Александр Брусенин. Вскоре порт, выполнявший рейс, попросил разрешения сократить линию, и она была закрыта. Речных пассажирских маршрутов в Пермском крае становится все меньше — бизнесу они невыгодны.

На волнах господдержки

В советское время пассажирский речной транспорт активно использовался в Прикамье: от речного вокзала уходили десятки скоростных судов в день. К примеру, в 1967 году в Прикамье работало 40 линий скоростного флота, в 1982 — 61 линия, в 1989 году — 67. Суды ходили до Усть-Качки, Набережных Челнов, Чайковского и др. «Ракета» по маршруту Пермь — Закамск делала по 20 рейсов в день, по маршруту Пермь — Березники — пять. Постепенно речные перевозки пришли в упадок. Например, рейс от Перми до Березников отменили, а маршрут от Перми до Набережных Челнов сначала сократили до Чайковского, а в 2003-м и вовсе закрыли. Последние несколько лет регулярные перевозки реч-

ным транспортом осуществляются только на нескольких пригородных направлениях. Причем эти перевозки — убыточные, в результате государству приходится компенсировать речникам часть расходов. Краевые власти проводят между компаниями отбор, в качестве лотов выставляя необходимые речные линии. Они называются «социально значимыми», потому что другим транспортом до населенных пунктов не добраться.

Как поясняет консультант министерства транспорта Пермского края Павел Темляк, с 2002 года эта субсидия составляет примерно 50% от фактических затрат перевозчика. То есть без господдержки тариф для пассажиров был бы в два раза выше. «Уровень субсидии определяется от рыночной стоимости перевозок», — поясняет господин Темляк. В эту навигацию субсидия рассчитана исходя из 184,5 руб. за каждый километр пробега судна (субсидируется прописанный в договоре объем перевозок). В 2008 году субсидия составила в целом для всех перевозчиков 5 млн руб., в 2009-м — почти 4 млн руб., в прошлом и в этом году — 5,8 млн руб.

Между тем даже государственная дотация не всегда покрывает убытки перевозчиков. Например, «Порт Березники» в прошлом году, даже получив субсидию, понес убытки на этих перевозках в 2 млн руб. «Если у бизнесмена только этот бизнес, то он не сможет выжить», — уверен гендиректор «Порта Березники» Александр Брусенин. — «А мы занимаемся еще и другими вещами, поэтому компенсируем свои убытки». В прошлую навигацию «Порт Березники» заработал больше, чем по плану, практически на всех направлениях, кроме пассажирских перевозок (еще запланированной отдачи не принесла сдача в аренду механизмов). Компания во-



Не менее 20 млн руб. потребовалось бы из бюджета для организации регулярного маршрута Пермь — Закамск

ФОТО МАКСИМА КИМЕРЛИНГА

зиг пассажиров на теплоходе ОМ-387, и в 2010 году перевезла 9,3 тыс. человек (по плану было 10 тыс. человек). На этом предприятии выручили 614 тыс. руб. вместо запланированных 900 тыс. А, например, от сдачи пассажирского флота в аренду порт заработал в три раза больше, чем планировал — 164 тыс. руб. (план — 50 тыс. руб.).

Объем выручки порта от пассажирских перевозок за последние пять лет снизился с 1,5 млн руб. в год (показатель 2006 года) до 614 тыс. руб. в прошлом году. Причем доля этих перевозок в об-

щей выручке неуклонно снижается — с 3 до 0,6%. Если раньше порт возил пассажиров по двум линиям: Березники — Поква — Березники и Березники — Быстрая — Березники, то сейчас пассажирского флота в аренду порт заработал в три раза больше, чем планировал — 164 тыс. руб. (план — 50 тыс. руб.).

Логично, что перспективы предприятия связаны исключительно с грузовыми перевозками. По данным порта, на этот год заключены договоры с крупными промышленниками (калийщиками, металлургами и т.д.). В порту ожидают, что уве-

личится объем перевалки пиломатериалов.

Перспективы пассажирского речного транспорта, по словам Александра Брусенина, не радужные. «Сейчас мы возим одних и тех же людей, у которых в пунктах назначения дачи. Продать их они никому не смогут. Так что перспектива такая — люди состарятся и умрут, и, может быть, эта линия закроется», — говорит он.

По его мнению, речной транспорт мог бы здесь сохраниться, только если в поселках начнется какое-либо строительство. «Завод какой-нибудь, например. Или бы

нашли там нефть или калийную соль», — говорит директор. В то же время он считает, что речным транспортом возить людей дешевле. «В этом году дотация нам составляет порядка 800 тыс. руб. А автодорога обошлась бы в 40–50 млн руб. На эти деньги можно было бы много лет возить людей по реке», — говорит господин Брусенин.

Перевозки пассажиров по реке остаются низкорентабельными, потому что постоянно растут затраты речников на топливо, содержание судов, проведение мер по повышению безопасности плавания. Кроме того, по словам Павла Темляка, сейчас нет серийного выпуска каких-либо судов для массовых перевозок, типа «Москвы» или «ОМ». «Есть предложения судостроительных заводов, но все они максимум на 18 человек и суда предлагаемых классов предназначены для выполнения скорее задач МЧС, чем задач массовых перевозок. А индивидуально заказывать по одному экземпляру будет слишком дорого», — говорит эксперт. Он говорит, что краевые власти пытаются вывести речные перевозки в рыночную плоскость, или как минимум в публичную.

В частности, за счет конкурсов, которые могут привлечь судовладельцев из других регионов. Правда, признает господин Темляк, сделать это непросто. «Мы пытаемся расширить этот рынок. Но он — тяжелый», — говорит эксперт.

«Сейчас скоростного флота в Прикамье нет вообще», — отмечает один из руководителей портала «Камский флот» Рамиль Мубаракшин. По его словам, речной транспорт вытеснен автомобильным. Ключевую роль здесь играет то, что топливо для судов очень дорогое, а расход — колоссальный. При этом в разработке скоростных судов — пробел. «Если автомо-

бильные двигатели постоянно модернизируются, создаются более современные и экономичные, то в судостроении такого нет», — говорит господин Мубаракшин.

Слева направо

Жители Перми неоднократно обращались к властям с вопросом, возможно ли ввести скоростное речное сообщение между правым и левым берегом. Это помогло бы разгрузить Коммунальный мост, на котором в часы пик постоянно бывают пробки. Пока же только один из четырех действующих водных маршрутов имеет в списке остановок Пермь и Закамск. В эту навигацию с 6 мая по 25 сентября из Перми до поселка Заречного и обратно курсирует теплоход «Иртыш». На нем тоже можно пересечь Каму и доехать до Закамска (другие крупные пункты остановок — Краснокамск и Усть-Качка). Правда, работает он именно как пригородный общественный транспорт и курсирует только по пятницам и воскресеньям.

Правда, открытию речного маршрута Пермь — Закамск мешает ряд проблем. Одна из ключевых — инфраструктура. Маршрут до Закамска потребовал бы в том числе вложений в два причала. Пристань в Закамске — наследие еще советских времен. Например, для речной «Ракеты» нынешнее ее состояние и глыбина могут не подходить, говорят в краевой администрации. Между тем у причальной стенки на речном вокзале Пермь I (490 метров) отсутствует оператор. Этот объект принадлежит государству и контролируется Росмушеством. Но если несколько лет назад его официально арендовало и отвечало за содержание ООО «Фин» (входит в группу компаний «Урал»), то с

весны прошлого года причал остается без арендатора.

Очередной конкурс на право аренды причала снова не состоялся (был объявлен этой весной). Как выяснил «Ъ», завались две компании, но одну не допустили к участию из-за неверно составленной документации, поэтому конкурс был признан несостоявшимся. Как пояснила «Ъ» руководитель территориального управления Росмушества Галина Попова, сейчас решается вопрос о том, чтобы заключить договор аренды с этой единственной компанией — ООО «С.О.В.А.». Кстати, построить собственный причал никто сейчас не в силах — это очень дорого и невыгодно, уверен источник «Ъ» в речном бизнесе. «Если какой-то бизнесмен построит причал «с нуля», он не окупит его в течение своей жизни», — считает собеседник «Ъ».

Однако даже проблема с инфраструктурой не стала бы ключевой при организации маршрута Пермь — Закамск. Дело в том, что эта линия длиной всего 18 километров — одна из самых убыточных во всем крае. Как рассказал «Ъ» Павел Темляк, четыре года назад Судочная компания «Камское речное пароходство» предлагала краевым властям ввести скоростное сообщение между остановочными пунктами Пермь I — Закамск. Тогда это потребовало бы дотаций из бюджета порядка 20 млн руб. за навигацию. Компания была готова работать только на этих условиях», — рассказал Павел Темляк. При этом для пассажиров цена билета была бы чуть дороже, чем на автопарте, но сопоставима с ней. «При таком уровне запрашиваемой субсидии и при наличии автобусного сообщения, не требующего дотаций, данный вид перевозок в ближайшее время едва ли будет востребован», — отметил господин Темляк.

Анастасия Костина

Видеть глубже!

Компания «Нью Граунд» предлагает новые технологии освоения подземного пространства



С каждым днем количество автотранспорта на улицах крупных городов увеличивается. Сегодня каждый пятый житель Перми имеет личный автомобиль. В результате города сталкиваются с проблемой пробок и нехваткой мест для автомобилей. Решением проблемы может стать строительство подземных многоуровневых парковок. Компания «Нью Граунд», применяющая специальные геотехнологии, предлагает новую технологию — «стена в грунте». Эта технология позволяет создавать подземные многоуровневые парковки в обводненных грунтах и в условиях плотной городской застройки. О новых возможностях рассказывает заместитель генерального директора по развитию бизнеса ОАО «Нью Граунд» Станислав Зуев.

— Станислав Сергеевич, расскажите о компании. На чем специализируется ОАО «Нью Граунд»?

— Наша компания успешно работает более 10 лет. ОАО «Нью Граунд» специализируется на выполнении специальных строительных работ в сложных инженерно-геологических условиях, при новом строительстве и реконструкции зданий и сооружений.

Насколько такие работы сегодня востребованы?

— Первое, чем мы начали заниматься, — это укрепление грунтов. Это очень востребованное направление, потому что те города, вблизи которых находятся реки, имеют сложные инженерно-геологические условия. В таких городах грунтовые условия характеризуются низким модулем деформации и при строительстве, как правило, требуют укрепления. Кроме того, мы занимаемся усилением фундаментов. Эти услуги необходимы при проведении реконструкции зданий. Сейчас таких реконструкций ведется довольно много: что-то пристраивают, надстраивают. К тому же сегодня появляется необходимость в освоении подземного пространства. С ростом городов и улучшением благосостояния жителей мегаполисов появилось огромное количество машин. Только в Перми каждый пятый человек имеет машину. Таким образом, на миллион жителей приходится 200 тыс. машин. В результате сегодня каждый может наблюдать, что в центре города уже негде припарковаться.

— Каким образом можно решить эту проблему?

— Компания «Нью Граунд» освоила технологию «сте-

на в грунте». Данная технология позволяет делать подземные автостоянки в стесненных условиях. Эта технология с успехом применяется во всем мире и позволяет разгрузить города от припаркованных машин. По такой технологии, например, в Париже построена десятиуровневая подземная стоянка. Только представьте: 10 уровней под землей! Если в среднем высота этажа составляет три метра, то глубина этой стоянки составляет минимум 30 метров. И самое главное, что такие котлованы можно строить и у нас. В распоряжении нашей компании есть техника, которая позволяет делать «стену в грунте» глубиной до 35 м.

— Станислав Сергеевич, расскажите подробнее об этой технологии?

— Технологией «стена в грунте» называют разработку глубоких узких траншей под глинистым раствором с последующим заполнением их монолитным бетоном или железобетоном. Выполненная таким образом стена одновременно является ограждающей и несущей конструкцией подземного сооружения. Проще говоря, «стена в грунте» — это подпорная армированная вертикальная стенка, то есть бетон с арматурой. Данная технология обладает рядом преимуществ по сравнению с другими методами строительства. Одной из самых важных является возможность устройства глубоких котлованов в непосредственной близости от существующих зданий и сооружений, что особенно важно при строительстве в стесненных городских условиях, а также при реконструкции сооружений.

В России подобная технология востребована?

— Компания «Нью Граунд» освоила технологию «стена в грунте» еще в 2007 году. Уже тогда назрела необходимость строительства подземных парковок. Например, по требованиям застройщика города Москвы ни одно здание без подземной стоянки не строится в принципе. Проблема в том, что в Перми при строительстве офисных зданий коммерческие структуры рассчитывают на строительство стоянки только для своих машин, а иногда не задумываются об этом и вовсе. В результате клиентам, а зачастую и самим работникам офисных зданий негде припарковаться. Зачастую компании ограничиваются лишь строительством одноуровневых парковок. А если это жилой дом или офисное здание, машиномест требуется гораздо больше. Кроме того, здания с подземной автостоянкой гораздо привлекательнее с инвестиционной точки зрения. Сегодня жители многоквартирных высотных домов с трудом паркуют свои машины во дворе, а многие бы не отказались иметь свое машино-место в теплом подземном гараже.

— Строительство зданий с многоуровневыми подземными этажами более финансово затратные, чем традиционные. Когда вложенные инвестиции в подобные проекты могут окупиться?

— Стоимость строительства одного квадратного метра под землей практически сравнима с надземной частью, однако инвесторы пока неохотно стро-



ят вместе со зданием большую подземную часть. Но надо понимать, что количество машин в городе увеличивается с каждым днем и, в конце концов, наступит транспортный коллапс. Пермь может столкнуться с такой же проблемой огромных пробок, как в Москве. Наверное, учитывая ситуацию в Перми, здесь может быть даже хуже. В Москве есть широкие улицы и кольцевые магистрали. И возникшие пробки можно как-то объехать. В Перми же альтернативы практически нет. И сегодня об этом должны задуматься и инвесторы и власти города, которым рано или поздно придется решать эту проблему.

— Такая проблема только в Перми или актуальна в других городах тоже?

— Сегодня компания «Нью Граунд» имеет представительства в нескольких регионах страны: в республиках Удмуртии и Татарстане, в Краснодарском крае, в Свердловской, Самарской, Челябинской и Тюменской областях и в Москве. Нужно сказать, что проблемы отсутствия места для машин есть практически в каждом городе. Но если в некоторых городах, в частности Москве, Санкт-Петербурге и даже в соседнем Екатеринбурге, есть городские программы по освоению подземного пространства, то, насколько мне известно, в Перми это пока даже не рассматривается.

— У вашей компании уже есть реализованные проекты по строительству многоуровневых парковок?



— Да, сегодня технология уже отработана. ОАО «Нью Граунд» выполнило уже пять объектов в разных городах России. Это два объекта в Тюмени, два в Казани и один в Москве.

Вы видите перспективы строительства подобных проектов и в нашем городе?

— Мы уверены, что данная технология в Перми будет востребована. Это очевидно. Все центральные улицы заполнены машинами. В Перми очень узкие улицы. Город проектировался на определенное количество машин. Наши улицы не рассчитаны на такое количество автомобилей — их нужно куда-то убирать. И решение проблемы пробок не должно решаться только посредством строительства новых дорог. Для этого сегодня есть необходимые условия и технологии.

— Кроме строительства подземных парковок, технология «стена в грунте» применяется в строительстве других объектов.

— Такая технология применяется не только для строительства подземных парковок, но и, например, для строительства транспортных развязок, строительства подземных переходов, причальных стен портов. Именно технологию «стена в грунте» ОАО «Нью Граунд» применяет сейчас для строительства транспортной развязки в Казани. Развязка делается по принципу кольцевой автодороги наподобие Москвы и Санкт-Петербурга для того, чтобы разгрузить город от пробок. Эта проблема стала актуальной в Казани при подготов-

ке к Универсиаде, которая пройдет в 2013 году. Поэтому, чтобы освободить город от машин, власти выделяют бюджетное финансирование и строят объездную дорогу, чтобы лишняя транспорт не заезжал в город. Но строительство дорог не самое главное. Необходимо задуматься и о том, как разгрузить улицы от машин.

— Насколько ваша компания технологически сегодня готова к выполнению подобных проектов?

— «Нью Граунд» обладает собственной технологической базой и большим парком импортной спецтехники. Аналогичная техника применяется во всем мире. Кроме профессионального парка оборудования в нашей компании работают специалисты различных специальностей — инженеры-строители, горные инженеры, геологи, технологи. Сотрудники предприятия изучили технологию «стена в грунте», проходя обучение и стажировку в Германии и на стройках в Москве. Помимо этого, за почти десятилетнее существование наша компания имеет огромный опыт в сфере специальных строительных работ.

— Какие специальные строительные работы может выполнять ваша организация?

— Компания выполняет полный комплекс работ, начиная от проектно-изыскательских и заканчивая строительством-монтажными. Специалисты «Нью Граунд» осуществляют обследование технического состояния зданий и сооружений, инженерно-геологические и геодезические изыскания, разработку сметной, проектной и рабочей документации на подземные части зданий. В реальности это выглядит так: перед началом строительства изучаются геологические условия для определения технологии строительства, затем обследуются близлежащие здания, которые примыкают к непосредственной площадке строительства, чтобы их не повредить. То есть перед началом строительства необходимо дать геотехническое обоснование, определить здания, которые попадают в зону влияния нового строительства. И при необходимости эти здания нужно укреплять. После этого «Нью Граунд» выполняет проектные работы и воплощает проект в жизнь. Такая система очень удобна заказчику. Благодаря тому, что компания выполняет все виды работ, нашим клиентам не приходится искать множество подрядчиков для выполнения работ и координировать их действия. Здесь все в одних руках.

Приглашаем к сотрудничеству заинтересованные организации, мы готовы бесплатно проконсультировать всех желающих по выбору технологии строительства подземной части и разработать технико-экономическое обоснование.

