



ТРАНСПОРТ
Жители пригорода Севастополя добились расторжения контрактов с нерадивым перевозчиком

УШЕЛ С МАРШРУТА

Юлия Крымова, Севастополь

Год для общественного транспорта Севастополя начался со скандала. Новый перевозчик, получивший контракты на 320 миллионов рублей, отказался от их исполнения, не проработав и месяца. Причиной стали массовые жалобы пассажиров на состояние автобусов и несоблюдение расписания рейсов.

Рынок общественного транспорта Севастополя оценивается более чем в пять миллиардов рублей в год. Ежегодно автобусы, троллейбусы и катера перевозят более 90 миллионов пассажиров. При этом стоимость проезда там остается одной из самых низких в ЮФО: 30 рублей при оплате картой и 35 — наличными. Цена одинаковая в черте города и в пригороде. Власти сдерживают рост тарифа и доплачивают перевозчикам разницу до экономической обоснованной суммы. Прошлой осенью были проведены новые двухлетние конкурсы на городские маршруты на общую сумму более 2,5 миллиарда рублей. Кроме того, транспортникам компенсируют перевозку льготников, в 2025 году из бюджета для этого выделено 2,5 миллиарда рублей.

В сфере общественного транспорта работают ГУП «Севастопольтранс» и пять частных предприятий. Условия оказались привлекательными и для бизнеса: в из Сургута, он решил поучаствовать в конкурсе и в октябре выиграл тендеры на четыре автобусных

Стоимость проезда в Севастополе остается одной из самых низких в ЮФО

маршрута из Севастополя в Байдарскую долину на общую сумму 320 миллионов рублей. Конкурсную комиссию не смутило, что прежде предприниматель находился в реестре недобросовестных поставщиков. Победить он смог, незначительно снизив цену.

По условиям контракта перевозчик должен был поставить на маршруты автобусы большой вместимости возрастом не более десяти лет, оборудованные системой ГЛОНАСС и валидаторами для безналичной оплаты. Они появились на дорогах Байдарской долины, но техническое состояние вызвало недоумение у пассажиров.

Новый перевозчик приступил к работе 1 января. Проблемы начались уже в новогодние праздники. Автобусы оказались старыми, в некоторых не хватало сидений и не работал обогрев салона.

В департаменте транспорта Севастополя отреагировали и провели встречу с жителями и перевозчиком. Он объяснил перебои в работе транспорта сильным снегопадом, который прошел в новогоднюю ночь, а также нехваткой водителей.

«Мы приехали в ноябре, набирали штат. Подходили к водителям автобусов и приглашали перейти к нам на предприятие. Некоторые согласились. Приложили все силы, чтобы вывести автобусы и соблюсти графики», — рассказал он.

Тем временем контролеры фиксировали пропуск рейсов, отклонение от маршрутов, а также ненадлежащее состояние автобусов. На исправление нарушений перевозчик дал 15 дней, но не решил просто отказаться от исполнения контрактов.

Сейчас в качестве временной меры на маршруты поставят автобусы госпредприятия. Между тем состоится новый открытый конкурс. ●

ЦИФРА

5
МИЛЛИАРДОВ

рублей в год — во столько оценивается рынок общественного транспорта в Севастополе.

АРХИТЕКТУРА Масштабные строительные проекты развернут Волгоград в сторону реки

К Волге — лицом



Роман Мерзляков

Замглавы Минстроя РФ Никите Стасину во время его визита в Волгоград представили концепцию развития прибрежной части города. К Волге выйдут семь из восьми районов, но живописная река на значительном протяжении отрезана от жилых кварталов и зон отдыха промышленными объектами. Архитектурная мысль города сегодня сосредоточена на том, как исправить ошибки предшественников и наконец развернуть город к воде.

Начнем с юга. Здесь в перспективе будет создан экологический кластер на острове Сарпинском, на котором построят визит-центр, музейный комплекс и глэмпинг. Этот мегапроект пока в отдаленной перспективе. Что касается более приземленных вещей, то, например, на Севастопольской набережной в Красноармейском районе планируют возвести 200 тысяч квадратных метров жилья. Здесь также расположат спортивную и игровые зоны.

В Кировском районе архитекторы предлагают на набережной Высоцкого проводить ярмарки и другие крупные мероприятия. Но сейчас она отделена от города железной дорогой и пустырями, поэтому к ней еще предстоит сделать комбинированные подходы. Но пока архитектурная мысль не зашла настолько далеко. Здесь же в будущем построят новый микрорай-

он со всей сопутствующей инфраструктурой на 250 тысяч «квадратов». В Советском районе рассматривается возможность обустроить не только рекреацию, но и создать общественно-деловую среду. Первый проект — это межвузовский кампус мирового уровня. Он не только будет архитектурной доминантой, но и сыграет важную роль для экономики города.

АКЦЕНТ

К Волге выйдут семь из восьми районов, но живописная река на значительном протяжении отрезана от жилых кварталов и зон отдыха промышленными объектами

— Мы разработали план ряда корпусов, где могли бы расположиться преподаватели и студенты — более пяти тысяч человек. Площадь жилья превышает 300 тысяч квадратных метров, — рассказала архитектор Алиса Татарничева.

В Ворошиловском районе прибрежная территория уже активно застраивается. Возведено несколько жилых комплексов и здание арбитражного суда, но здесь не хватает мест для отдыха. Акцент предлагается сделать на активном досуге, например, построить складочник.

Хотя облик городского центра уже сформирован, интерес-

ных проектов хватает и там. Прежде всего, в пойме реки Царицы. Архитекторы работали над концепцией ее застройки три года. Здесь также большое внимание уделяется спортивной инфраструктуре и озеленению.

В технопарке «Сталинград» разместится филиал «Сколкова». Рядом расположится крупный аквапарк с открытой и крытой частями и гостиницей на 188 номеров. Его стоимость —

ней террасы на нижнюю. Под «танцующим» мостом предусмотрены места для отдыха подростков. У Мамаева кургана предлагается возвести конгресс-центр.

В Центральном парке культуры и отдыха также грядут серьезные перемены. Здесь появятся оранжерея, аквапарк, а также благоустроенная набережная. Возле «Волгоград-арена» предлагается построить спанселл стоимостью 1,2 миллиарда рублей. Всего запланировано пять объектов в трех локациях.

— Уже заключены концессионные соглашения с компанией-инвестором, — говорит директор парка Андрей Еркин. — Места размещения определены с учетом линейного расположения города и логистики для показа туристам. В прошлом году мы создали крупнейшую в России зону экстремальных аттракционов. Такие до этого были только в Санкт-Петербурге и Сочи. Сейчас идет строительство самого большого вантового колеса в стране высотой 120 метров. На это получило льготный кредит на 644 миллиона рублей.

Рядом строится крупнейший в России каскад фонтанов. Петергоф не затмит, но выглядеть будет эффектно. Там станут проводить тематические водные шоу с голограммами, огнями, лазерами. Стоимость сооружения — 3,1 миллиарда рублей.

В индустриальном Краснооктябрьском районе обращает на себя внимание неэстетичная архитектурная доминанта — за-

Большие изменения ожидают каждый район города, выходящий к реке. Исключением не станет и Центральный парк культуры и отдыха.

водские градирни. Это портит вид с Волги. Исправить ситуацию попытаются дизайнерскими способами. На набережной поселка Нижние Баррикады по просьбе жителей запроектировали пристань для маломерных судов в яхт-клуб. Кроме того, концепция развития предусматривает восстановление стадиона «Монолит».

Большие возможности для строителей открываются на севере города. Сложный рельеф Спартановки архитекторы решили сделать плюсом. Там будет набережная с подпорными стенками, которые оформят как арт-объект. На территории тракторного завода реализуют самый крупный жилой проект (он уже утвержден) — свыше миллиона «квадратов». У этого микрорайона будет своя благоустроенная береговая линия. А в эпоху реки Мечетки появится экопарк с прогулочными тропками и велодорожками. ●

Комментарий

Никита Стасин, замглавы Минстроя РФ:

— С учетом экономической ситуации в регионе жилье остается доступным. Я бы обратил внимание на индустриальный способ возведения таунхаусов, чтобы развить многоэтажные жилые дома в Волгограде.

ПРОЦЕСС Администрации Ростова придется выкупить больше участков для реконструкции улицы Вавилова

А ремонт все длится

Георгий Степнов

Суды трех инстанций встали на сторону двух предпринимателей, которые требовали у администрации Ростова-на-Дону выкупить у них земельные участки почти за 160 миллионов рублей. Из-за «уполовинивания» активов они лишились бизнеса. Не лучшим образом идет и эпохальный ремонт дороги: сроки ее сдачи в очередной раз перенесены.

Как следует из материалов дела, в 2024 году предприниматель из Ростова Александр Куринов подал иск в Арбитражный суд администрации города. Он потребовал компенсировать ему убытки за изъятие для муниципальных нужд его земельного участка.

Куринову принадлежало чуть больше половины гектара, где располагались склады и административное здание. В феврале 2022 года он получил уведомление о том, что все это имущество попадает в зону реконструкции. Администрация Ростова разделила его участок на два, выкупила один из них, включая часть складов и здание. Предприниматель вначале согласился, так как планировал

оставшиеся склады сдавать в аренду. Ему даже пообещали, что к оставшейся в его собственности территории можно подвести новые коммуникации, а сам он сохранит возможность вести бизнес.

Однако с началом стройки

АКЦЕНТ

Из-за судов изъятие земель затянулось, а строительство началось лишь летом 2023-го. Затем сроки реконструкции снова не раз срывались

выяснилось, что беспрепятственный доступ на территорию отсутствует. На объекте уже всю работу сделала строительная техника, а единственную дорогу перекопали. Это подтверждено экспертизой, о которой сообщается в материалах дела. Позже строители демонтировали и все коммуникации. При этом заявитель предпринимателя на перенос трансформаторной подстанции с ранее изъятых участков на оставшихся так и остался без ответа.

Тогда бизнесмен обратился в администрацию с предложением забрать у него оставшийся земельный участок со строениями, чтобы получить компенсацию, но получил отказ. Только после этого он подал искомое заявление в Арбитражный суд,

с выводами нижестоящих инстанций.

Еще одно похожее дело коснулось ростовского предпринимателя Игоря Ненашева. На его участке находилось единое строение, поделенное на гаражные боксы. Как следует из материалов дела, администрация выкупила у него примерно половину этих боксов, а другую оставила в его собственности. При этом земельный участок под боксами разделен не подлежал и изымался в публичную собственность полностью. Это здание может быть снесено. При этом предприниматель потерял доступ к оставшимся в его собственности боксам из-за разрывавшихся строительных работ.

Через суд он также потребовал выкупить у него оставшееся имущество: боксы за 21,7 миллиона рублей, из которых 18 миллионов — рыночная стоимость изымаемого имущества, почти два миллиона — убытки, а 1,76 миллиона — упущенная выгода.

Арбитражные суды трех инстанций также встали на его сторону.

Что касается сроков реконструкции улицы, то изначально

процесс планировали запустить в 2022 году, а закончить в 2024-м. Однако из-за судов изъятие земель затянулось, а строительство началось лишь летом 2023-го. Затем сроки реконструкции снова не раз срывались. В октябре стало известно, что выполнено лишь 65 процентов работ — не завершена даже первая очередь.

Как пояснила замгубернатора — министр транспорта Ростовской области Алена Беликова, в изначальном проекте реконструкции обнаружены ошибки, которые предстояло исправить, а также заложить дополнительные деньги, так как проект подорожал с 8,1 до 10,1 миллиарда рублей.

Причиной срыва сроков, помимо всего прочего, стала смерть владельца подрядной компании, объяснял губернатор Ростовской области Юрий Слюсарь. Кроме того, на первых этапах строительства возникли проблемы с подключением к нескольким крупным сетям, которые проходят через этот участок.

Теперь масштабную реконструкцию улицы Вавилова обещают завершить к лету 2026 года. ●

МНЕНИЕ

Александр Гавриленко, обозреватель «Российской газеты»



Парковочная маржа

Новость о том, что донской минтранс повысил максимальный размер платы за пользование ростовскими парковками с 35 рублей сразу до ста (для легковых авто), вызвала предсказуемый резонанс. Власти поспешили успокоить встревоженных граждан: мол, не паникуйте, речь не о немедленном повышении, а лишь о «заключении возможности». Однако сомнений в том, что тарифы вырастут, почему-то практически ни у кого нет. «Возможности» ведь просто так не появляются.

Бюджет Ростова ежегодно зарабатывает на парковках свыше ста миллионов рублей, из которых до 90 процентов составляют штрафы за неоплату. Местные власти заверяют: мера нужна не столько для пополнения городской казны, сколько для благородной цели — разгрузки центра города, чтобы сделать его чистым и свободным от частного транспорта. Только вот за десять лет ситуация не изменилась. Машин меньше не стало, пробки никуда не делись. В общем, эффективность этой меры вызывает большие сомнения. Зато коммерческая сторона вопроса любопытна.

В архивах местных изданий сохранилась такая информация: в 2015 году городская администрация запустила на своем официальном сайте интернет-голосование. Спросили у горожан: поддерживаете ли вы создание платных парковок? Первые результаты показали: около 70 процентов категорически против, лишь 12 процентов — за. Казалось бы, воля народа ясна. Но это мнение было деликатно проигнорировано. Кстати, на сайте администрации ту голосовалку теперь не найти.

Местные власти тогда прямо сказали: все равно сделаем, но пожелание людей не ухудшит. Перед тем как брать деньги, пообещали создать сеть перехватывающих парковок на границе со спальными районами. Логика правильная: приезжаешь утром на работу, оставляешь машину, а по центру передвигаешься пешком. На велосипеде или на общественном транспорте. Но Амстердама или Брюгге из Ростова, как вы понимаете, не получится. Обещания остались обещаниями: ни одной перехватывающей парковки в городе не создано. Зато потекли деньги.

Тут тоже интересно. Когда проходили торги по определению оператора парковочного пространства, на конкурс тогда поступили всего две заявки. Первая — от компании, созданной буквально за несколько месяцев до торгов с уставным капиталом 10 тысяч рублей. Вторая (неожиданно) — от «Ростелекома». Первый прошил 85 процентов от платы за парковку в течение 12 лет (и строил бизнес на кредитные деньги). «Ростелеком» предлагал более скромные условия: 70 процентов комиссионных на 10 лет. Однако на этапе рассмотрения заявок выяснилось (сюриприз!), что «Ростелеком» неправильно составил заявку. В результате выгодный контракт достался единственному оставшемуся участнику. Невероятное совпадение, правда?

В прошлом году я обращался в региональное управление ФАС, чтобы ознакомиться с конкурсной документацией подробнее. Мне сообщили, что срок ее хранения составляет пять лет и нужные бумаги уже утилизированы. «Предоставить запрашиваемую информацию невозможно», — резюмировали в ведомстве. Красиво, ничего не скажешь!

Согласно концессионному договору, коммерческая компания получает 85 процентов всех собранных средств, а в бюджет города поступает лишь 15 процентов. Это вызывает вопросы об экономической целесообразности, особенно с учетом того, что инвестор, по мнению горожан, не вложил в инфраструктуру. Практически все «инвестиции» свелись к нанесению разметки и установке паркоматов, большинство из которых давно не работает.

Оплата парковки тоже вызывает сложности. Из-за перебоев с мобильным интернетом даже добросовестные пользователи не всегда могут оплатить услугу вовремя. Штрафы приходят неравномерно — иногда одной парковкой сразу за несколько месяцев. Сумма взысканий может достигать десятков тысяч рублей. Все это, разумеется, не способствует удобству граждан.

При этом менять цену разрешено не чаще одного раза в квартал. Какая столичная скромность! Но даже если стоимость парковки вырастет не до заявленных 100, а, скажем, до 70 рублей в час, несложная арифметика дает любопытную картину. Восемьчасовой рабочий день с часовым обедом обойдется рядовому автоладельцу в 630 рублей. Это 3150 рублей в неделю, или 12 600 рублей в месяц. При средней зарплате 45 тысяч рублей многие люди вынуждены просто отказываться от автомобилей, хотя никто не гарантирует им удобства перемещения по городу. Где тут про качество жизни? ●

МЕСТНАЯ ВЛАСТЬ В ЛНР увеличат помощь пострадавшим от агрессии ВСУ хозяйствам

Спасительные ЛЬГОТЫ

Николай Гриценко, Луганск

Украинские военные целенаправленно обстреливают сельскохозяйственные и промышленные предприятия Донбасса. Удары по гражданским объектам и технике они выдают за поражение военных целей.

Так, в результате недавнего налета беспилотников на грани разорения оказалось одно из сельхозпредприятий Кременского района ЛНР. Дроны уничтожили ангар с тракторами, грузовыми и легковыми автомобилями. В правительстве ЛНР заявили, что окажут пострадавшей компании всестороннюю поддержку.

«В этом году поддержка предприятий АПК увеличена более чем на 20 процентов», — прокомментировал ЧП министр сельского хозяйства и продовольствия ЛНР Евгений Сорокин.

Для хозяйств, пострадавших от атак украинских формирований, в 2026 году также предусмотрен повышенный коэффициент господдержки по направлению «растениеводство». Кроме того, в регионе действует программа льготного приобретения сельхозтехники.

Атакуют украинские формирования также объекты энергетики. Наиболее масштабные отключения произошли в ЛНР и Запорожской области. В Бердянске после атаки БПЛА на энергосистему без водоснабжения, электричества и тепла остались детские сады, больницы, школы и 66 многоквартирных домов. ●