



## Жизнь всухую

*В свете глобальной проблемы дефицита воды Тверская область, на первый взгляд, могла бы капитализировать свои водные богатства. Однако вместо этого воды используются в качестве... кладбища*

На днях в российских СМИ обсуждался очередной ежегодный доклад Всемирного экономического форума. Более тысячи экспертов и отраслевых лидеров поделились своим пониманием глобальных рисков, актуальных в предстоящие 10 лет. И наравне с динамично возрастающим неравенством в доходах между бедными и богатыми была выделена проблема дефицита воды. Как известно, в настоящее время его испытывают более 1 млрд людей во всем мире. По различным оценкам, к 2025 году их количество увеличится в 3-4 раза, прежде всего это касается ряда стран Северной Африки, Ближнего и Среднего Востока и Центральной Азии.

Отметим, что российские политики уже несколько лет говорят о возможности консолидировать национальный водный ресурс. Мировой рынок питьевой воды только формируется, и его ежегодный объем, по данным журнала «Global Water Intelligence», оценивается в 425-700 млрд долларов. Постепенно вода становится экспортным товаром: работает водопровод Турция — Израиль, из Франции вода доставляется танкерами в Алжир, Киргизия вывозит воду в Германию из ледников Тянь-Шаня, а Беларусь наладила поставки в Арабские Эмираты и Кению.

Нашей стране, обладающей четвертой частью мировых ресурсов питьевой воды, казалось бы, все карты в руки: занять нишу на этом рынке и протянуть мощный водопровод в тот же Китай, который давно уже нуждается в воде и покупает ее. Обеспеченность водой в России в расчете на душу населения (28500 куб. м в год) в три раза выше среднемировой. И тверском региону вроде бы на роду написано занять свое место на новом рынке: по запасам подземных вод питьевого качества Верхневолжье занимает 1-е место в Европе. На территории области 900 рек и речек, общая протяженность которых 20 тыс. км, свыше 1700 озер, 8 крупных водохранилищ, 3000 болот. Тверская область — основной поставщик питьевой воды для московской агломерации. Можно предположить, что воды здесь хватит не только на соседние регионы...

Осталось только капитализировать водные богатства региона. Но не все так просто. «У нас действительно нет дефицита воды, но в то же время она не самого хорошего качества», — отметил депутат Тверской городской думы Вадим Рыбачук. — Изношенные сети, старое оборудование, плохие скважины и другие проблемы требуют дополнительных вложений в модернизацию. Это в Швейцарии и Италии воду из-под крана можно пить, а у нас ее сначала нужно обрабатывать — очищать и кипятить. Здесь необходимо активно внедрять и новейшие технологии, к примеру, очистку ультра-

фиолетом. В целом же я не думаю, что у нас может сложиться экспорт воды. Ее транспортировка или строительство водопровода совершенно нерентабельны. Да и цены на воду, не сравнимые с нефтью и газом, не окупят затраты».

Другие представители бизнес-сообщества тоже сомневаются, что в ближайшей перспективе найдутся те, кто отважится инвестировать в воду. Другое дело, что это только сейчас она — ресурс дешевый. А уже через несколько десятков лет, по прогнозам ученых, порядок цен на воду и на ту же нефть будет вполне сопоставим. Правда, к тому моменту Верхневолжье из категории «доноров» рискует исчезнуть: качество тверской воды уже сейчас оставляет желать лучшего. Как отметил директор Экологического центра Тверского госуниверситета Александр Сорокин, ресурсы для населения берут преимущественно из запасов подземных вод, которые еще не успели загрязниться под влиянием человека, или очищают местные водоемы, однако в трубах она становится мутной, с повышенным содержанием железа и других вредных веществ. Да и с транспортировкой беда: только в столице региона сейчас более 70% городских сетей изношены и нуждаются в замене. Такая же картина и в других муниципалитетах. Плюс к этому явный недостаток управления процессом, название которому, выражаясь языком Роспотребнадзора, — «обеспечение населения питьевой водой надлежащего качества».



*Жители самого «наводненного» региона европейской части света вынуждены порой пить воду чуть ли не из козьего копытца.*

Отсюда — все полуфантастические истории о том, как жители самого «наводненного» региона европейской части света вынуждены порой пить воду чуть ли не из козьего копытца. К примеру, на днях в Торжке в результате аварии на водопроводе остались без воды почти тысяча жителей и социальные объекты. А в деревне Пасынково Калининского района люди и вовсе месяцами брали воду для питья из пролегающего вдоль трассы ручья. И это — всего в нескольких километрах от областного центра! Уж если здесь была не налажена стабильная поставка воды, то о какой глобальной ее транспортировке может идти речь?

Тверская область уже видела примеры и того, как к стратегическому ресурсу относятся, и того, как на нем строят бизнес. Давнишняя детективная история с продажей тверского водоканала и уголовными делами на полнину депутатов гордумы и по сей день вспоминается каждый раз, когда сотни жителей остаются без воды из-за аварий. «Засуха» в отдельных микрорайонах периодически случается, несмотря на инвестиционную программу, о которой «Тверь Водоканал» не устает напоминать. Вопрос: какой тогда толк от этих вложений и как вообще строится этот непрозрачный для жителей бизнес?

А про отношение к воде как ресурсу — это вообще песня. Правда, погребальная. Есть в Тверской области места, где в грунтовые воды в буквальном смысле хоронят умерших людей, — больше нигде. При таком раскладе не ровен час, когда нам самим придется закупать питьевую воду — свои несметные богатства Верхневолжье может просто потерять.

**Елена ЛАЗУТКИНА**

## Пути трамвая неисповедимы

Очевидно, что трамвайное движение в областном центре переживает кризис, финансовый и технический. По мнению руководства ГЭТ, чтобы хозяйство было современным и эффективным, в его развитие необходимо вкладывать порядка 500 млн рублей в год, а на деле оказывается лишь 30 млн рублей. О судьбе тверского трамвая мы беседуем с и.о. директора муниципального унитарного предприятия «Городской электрический транспорт» Игорем ФЕДОРОВЫМ

*— Трамвайное движение в городе за последние годы постепенно сходит на нет — маршрутов становится все меньше, по улице Советской и на Восточном мосту трамвай не ходит уже несколько лет. При этом недавно возобновили 14-й маршрут. Игорь Юрьевич, в дальнейшем планируется сокращение или, наоборот, восстановление маршрутов?*

— Сейчас у нас осталось в целом 6 трамвайных маршрутов. И на данный момент я считаю это количество оптимальным. Трамвайное движение было и останется на улице Горького, на Тверском проспекте, на проспекте Чайковского, Калинина, то есть там, где ежедневно ездит много пассажиров. Сейчас мы выпускаем в рейс 35 трамваев, это тот минимум, который позволяет нам обновить содержание полноценного трамвайного парка. А обеспечивать целый парк, в который кроме самого транспорта входят еще служба пути, энергохозяйство с 20 тяговыми подстанциями, ради 10-15 трамваев просто нет смысла.

*— Вы заговорили о пассажиропотоке на улице Орджоникидзе. Но и в центре города, даже в час пик, трамваи не переполнены. Почему же они «проигрывают» другим видам транспорта?*

— Один трамвайный вагон может увезти до 150 пассажиров. И чтобы он себя окупал или хотя бы приносил не такие большие убытки, как это происходит сейчас, ему нужен большой пассажиропоток. Именно поэтому, на мой взгляд, на улицах, где ездят трамваи, другой общественный транспорт должен быть оптимизирован. К примеру, на Тверском проспекте работаем мы, автобусы, десятки маршруток. И в час пик весь транспорт стоит в пробках. Между тем один наш трам-

вай вмещает пассажиров пятнадцати «газелей», что могло бы разгрузить город. В целом же и организация движения в городе мешает трамвайному движению, несмотря на то, что у нас есть выделенная колея. А на самом деле трамваи стоят в пробках потому, что путь занимают автомобили. Да и такие аварии, когда перебивается полоса движения электротранспорта, не редкость, порой их происходит даже до десяти в день. Получается, из-за двух нарушителей правил дорожного движения на маршруте стоят 5-10 трамваев. Необходимо, в первую очередь, повысить культуру вождения на наших дорогах, тогда и трамваи будут ходить быстро, по расписанию.

*— В нашем городе, как известно, изношено порядка 96% трамвайных путей. А ведь это основная причина схода трамваев с рельсов, которых в 2012 году было более десяти, и еще один уже произошел на днях. Планируется ли модернизация сети в ближайшем будущем?*

— Да, сход трамваев с рельсов в большинстве случаев происходит из-за изношенности путей. Поэтому и скорость их передвижения порой не более 10 км в час. Если бы мы, например, ездили со скоростью 20-40 км в час, то в разы больше могли бы перевезти пассажиров. За границей, к примеру, трамваи ходят со скоростью 60 км в час. Это вполне возможно и в Твери, но для этого нужны современные трамваи и новые пути. Большая часть трамвайных дорог укладывалась в 70-80-х годах прошлого века, хотя раз в 20 лет они должны проходить капитальный ремонт. Мы, конечно, стараемся эту ситуацию удерживать и удерживаем по мере возможностей. Но в целом просто физически не можем содержать и контролировать все пути, а это около 56 км, где-то можем и посмотреть уширение. Ремонт путей — одна из первоочередных задач на сегодняшний момент. Однако чтобы исправить ситуацию, нет финансовых возможностей.

*— Кстати, в течение последних лет много говорили о новейшем способе ремонта трамвайных путей, губернатор области выступал с инициативой использования инновационных технологий. Около года назад экспериментальный участок межрельсового пространства по улице Горького был залит вибролитым асфальтобетоном, материалом нового поколения.*

# На страже закона

**Н**а прошлой неделе, 12 января, свой профессиональный праздник отметили работники прокуратуры Тверской области. Именно в этот день в 1722 году первый российский император Петр I своим указом учредил при Правительствующем сенате должность генерал-прокурора: так возник институт российской прокуратуры.

В наше время, как и несколько веков назад, приоритетная задача ведомства — отстаивание принципов законности и правопорядка. В преддверии профессионального праздника мы пообщались с сотрудниками областной прокуратуры и узнали о том, как они сделали выбор в пользу данной профессии.

**Начальник управления по надзору за уголовно-процессуальной и оперативно-розыскной деятельностью Альберт Емельянов**



Игорь ФЕДОРОВ, и.о. директора МУП «Городской электрический транспорт»: — Один трамвайный вагон может увезти до 150 пассажиров. И чтобы он себя окупал, ему нужен большой пассажиропоток. Именно поэтому на улицах, где ездят трамваи, другой общественный транспорт должен быть оптимизирован.

Управление Альберт Емельянов возглавляет уже шестой год. Как начальник, Альберт Вячеславович заботится о том, чтобы отношения в коллективе складывались на взаимном доверии, без которого, по его мнению, невозможно работать. Также он убежден, что в коллективе должен присутствовать хороший морально-деловой климат, чтобы большая нагрузка не сказывалась отрицательно на эмоциональном фоне сотрудников и они могли качественно выполнять свои обязанности. Кроме того, Альберт Емельянов добавляет, что необходимо постоянно учиться друг у друга, и не стесняется говорить о том, что учится у своих подчиненных.

**Старший прокурор отдела по обеспечению участия прокуроров в рассмотрении уголовных дел судами Татьяна Аксенова**



Аксенова работает в органах про-

куратуры уже более 20 лет, а с сентября 1994 года — непосредственно в этом отделе. Основное направление ее деятельности — участие в рассмотрении уголовных дел судом кассационной инстанции по жалобам осужденных, их адвокатов, потерпевших и других участников уголовного судопроизводства, а также по кассационным представлениям, вносимым гособвинителями или прокурорами. Татьяна Николаевна проверяет законность, справедливость приговоров судов первой инстанции и других судебных решений. Главная задача и одновременно сложность такой работы — доскональное знание закона, который действовал на момент принятия решения по делу, его последних изменений, а также практики и постановлений пленума Верховного суда. Соблюдение этих и других необходимых условий, по словам старшего прокурора, позволяет принимать верное решение.

— Коллегам хочу пожелать трудиться, читать новые законы, хорошо в них ориентироваться и повышать свой профессиональный уровень, — говорит Татьяна Аксенова.

**Помощник прокурора Тверской области по надзору за исполнением закона о несовершеннолетних Надежда Богатырь**



Надежда Богатырь в органах прокуратуры трудится с 2000 года. Основными задачами ее деятельности является выявление нарушений прав ребенка и их восстановление, обеспечение защиты прав детей во всех сферах жизнедеятельности — и в сфере образования, и в сфере социальной защиты и охраны здоровья, а кроме того, в уголовном судопроизводстве. Надежда Богатырь отмечает, что число выявленных нарушений с годами, к сожалению, не уменьшается, а даже растет, увеличивается количество детей, оставшихся без попечения родителей. Правозащитная функция прокуратуры выходит на более активные позиции. Эффективность правовой защиты несовершеннолетних, по мнению Надежды Богатырь, зависит от умелой и грамотно проведенной проверки исполнения законов. В приоритете и индивидуальная профилактическая работа, которая дает положительные результаты.

— Сотрудникам прокуратуры хочу пожелать, чтобы в их напряженном графике появилось больше свободного времени, которое можно было бы уделить семье, а также себе лично и своим увлечениям, индивидуальному развитию, — улыбается Надежда Богатырь.

**Александра ПАНКРАТОВА**

Полную версию текста читайте на сайте [www.afanasy.biz](http://www.afanasy.biz)



**ния. Сейчас он использует в нашем городе или нет?**

— В целом способов обновления полотна существует сотни: можно поднять трамвайный путь, окружить его заборчиком. По новой технологии, когда межрельсовое пространство трамвайных путей заливается вибролитым асфальтобетоном, отремонтирован лишь пробный участок, массового использования ее не произошло. На данный момент плохо себя показывает асфальтовое покрытие — из-за температурных перепадов оно вспучивается, появляются бугры. На мой взгляд, самое оптимальное для Твери — это трамвайный путь, который лежит под плитам. Например, когда необходимо отремонтировать путь на Тверском проспекте, плиту можно легко снять и затем снова уложить на место. Асфальт же приходится раздвигать, а заделка ям остается на потом.

**— Игорь Юрьевич, а хваляет ли на сегодняшний день квалифицированного персонала?**

— На нашем предприятии работает много опытных специалистов, некоторые из них трудятся уже около 40 лет. Но проблема молодых кадров, особенно водителей трамваев и троллейбусов, стоит остро. Из-за нехватки водителей мы вынуждены работать в одну смену, а значит, сокращается рабочий день — электрический транспорт поздно выходит и рано заканчивает рейсы. У нас есть 6-месячные курсы по подготовке водителей троллейбусов. На данный момент хуже проходят подготовку две группы, набирается третья. В будущем это позволит троллейбусам работать в две смены. Зарплата в целом не-

большая, водители трамваев и троллейбусов получают примерно 25-26 тыс. рублей в месяц. Если платить меньше, то к нам просто никто не пойдет, тем более что работа сложная, требует квалификации и опыта. С обучением на водителя трамвая дело обстоит сложнее. Сейчас мы не можем готовить специалистов, потому что пока не имеем на это лицензии. Скоро такая возможность появится, но пока заявки на обучение подали всего три человека. Дело в том, что и люди не видят перспективы в данном виде транспорта, боятся, что в скором времени он закроется, ведь пути не обновляют, трамваи не покупают.

**— Но в новом генплане города предполагается строительство трамвайных линий. То есть движение трамвая планируется развивать и совершенствовать в будущем. Есть ли в Твери на данный момент специальная программа по развитию общественного транспорта, в частности трамваев?**

— Мы направили в администрацию города и в министерство транспорта свою концепцию развития пассажирского электрического транспорта. Только ситуация пока так и не прояснилась. По сути, на данный момент в Твери нет программы развития трамвайного движения. Да и с некоторыми пунктами генерального плана города не все продумано. К примеру, в нем предлагается выводить трамваи на периферию. Однако это просто противоречит перевозочному процессу — на окраинах некого везти. Зато в центре города, где сумасшедший пассажиропоток, как раз и нужны такие вместительные транспортные средства.

В целом, я считаю, оставлять в Твери трамваи необходимо. Об этом не раз заявлял и глава региона Андрей Шевелев. Это вид транспорта, который вполне может даже украсить наш город. Ведь в других странах трамвайное движение, наоборот, развивается. Когда рельсы сделаны так, как положено, а трамваи новые, то они никого не тревожат, ходят практически бесшумно. У нас это тоже возможно, но нужны большие затраты, по нашим подсчетам, порядка 0,5 млрд рублей в год. Конечно, можно вкладывать и меньше, но тогда перестройка займет гораздо больше времени. Для развития трамвайного движения нужны серьезные вложения, которые город просто не потянет, нужна и финансовая помощь области. А сейчас мы, по сути, просто существуем, никакого движения вперед не происходит — денег на это не выделяется. К примеру, в прошлом году мы получили всего 30 млн рублей при убытках свыше 300 млн рублей.

**— То есть вы сейчас ждете поддержки со стороны муниципалитета?**

— Мы не столько ждем поддержки, сколько внятного решения нашей дальнейшей судьбы. Хотелось бы видеть какую-то перспективу. В таком состоянии, как сейчас ходит трамвай, мы не привлечем население ни своим видом, ни скоростью. Если потерять еще год-два, то трамвайное движение просто придется закрывать. Убрать, конечно, легко, но если в будущем движение захотят восстановить, это будет проблематично: техника придет в нерабочее состояние, кадров не будет. А областной центр без трамваев, наверное, тяжело себе представить.

**Елена ЛАЗУТКИНА**