

Аэропорты хотят связать струнами

Ульяновск возвращается к проекту SkyWay

19.01.2017

Правительство Ульяновской области намерено вернуться к идее проекта струнного транспорта, реализовывать который планировалось еще в 2009 году. Рассматривается возможность связи двух ульяновских аэропортов с прохождением трассы над Волгой. По мнению автора идеи нового вида транспорта, президента группы компаний SkyWay Анатолия Юницкого, стоимость такого проекта может составлять порядка \$60 млн.

Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов заявил о том, что правительство региона намерено вернуться к идее реализации в областном центре проекта струнного транспорта Юницкого (СТЮ). Об этом он сообщил журналистам в кулуарах Гайдаровского форума, заметив, что еще ранее, на форуме «Транспорт России» в Москве, он встречался с представителями ЗАО «Струнные технологии» (Белоруссия, входит в группу компаний SkyWay), где обсуждал с ними возможность прокладки трассы струнного транспорта, проходящей над Волгой и соединяющей центр Ульяновска с двумя его аэропортами.

Напомним, свою идею технологий струнного транспорта инженер Анатолий Юницкий (ныне — генеральный директор и генеральный конструктор ЗАО «Струнные технологии») разрабатывает уже около 50 лет. Основа идеи — создание транспорта, движущегося над землей на высоте от трех до десяти метров и выше по специальным струнным рельсам, конструкция которых представляет собой пустотелый стальной короб, внутри которого размещен пакет натянутых проволок-струн высокой прочности. Струнные рельсы натянуты между опорами, расстояние между которыми может быть от 1 до 5 км с промежуточными опорами на расстоянии от 10 до 500 метров. Авторы считают, что такой транспорт обеспечивает высокую скорость (до 450 км в час) за счет низкого аэродинамического сопротивления воздуха, высокую экономичность и экологичность. Кроме того, по мнению автора проекта, строительство такой системы намного выгоднее любых других транспортных систем, освобождает от проблем, связанных с выделением земельных участков под транспортные трассы и расходов на их аренду.

В 2009 году правительство Ульяновской области сообщило о намерениях реализовать этот инновационный проект на территории региона. Судя по всему, была надежда на федеральное финансирование проекта. В ноябре 2009 года на заседании президиума Госсовета, посвященном развитию транспорта (с участием тогдашнего президента РФ Дмитрия Медведева) губернатор региона Сергей Морозов, отметив, что «в вопросе разработки струнного транспорта мы как минимум обгоняем Запад на 15 лет» и что «по оценке экспертов, струнная трасса Москва — Санкт-Петербург могла бы быть на 700–800 млрд руб. дешевле трассы в эстакадном исполнении», предложил включить проект струнного транспорта в транспортную стратегию России и в соответствующую федеральную целевую программу. Президент, заметив, что транспортники относятся к этой идее скептически, хотя «иногда нужно уметь мечтать», ответил: «Давайте включим, если найдете финансирование. Мне этот проект приносили лет восемь назад,

за это время ничего не сделано. Либо проект нереальный, либо никто не хочет помогать». В перечень поручений президента проект так и не был включен, после чего о планах его реализации больше никто не говорил.

Заместитель губернатора Александр Чепухин, пояснил „Ъ-Волга“, что принято решение «еще раз посмотреть реально на проект и опытный полигон своими глазами», для чего ульяновская делегация выедет в Белоруссию (планируется весной этого года), «и уже после этого будет приниматься конкретное решение». «Да, мы видим, что такой проект можно было бы реализовать для удобства наших граждан и улучшения системы транспортного сообщения. Но конкретно можно будет говорить только тогда, когда нам будет предложен технический проект и можно будет понять его стоимость», — сказал господин Чепухин. Впрочем, он заметил, что если будет принято решение, «обязательно будет заказываться экспертная оценка проекта, чтобы учесть все риски». «Понятно, что мы за высоко технологичные проекты, но надо просчитать все, на что он может повлиять, вплоть до влияния на рынок труда», — добавил замгубернатора. По его мнению, трасса над Волгой может проходить как самостоятельно, так и по нижнему ярусу Президентского моста, «или в вариантах бокового крепления к мостам», «но это должны предлагать инженеры, а дело правительства — на основании оценок экспертов выбрать наиболее разумный вариант». По его мнению, наиболее реальный вариант финансирования проекта — частно-государственное партнерство (судя по всему, это будет возможно только при федеральном финансировании).

Сам Анатолий Юницкий сказал „Ъ-Волга“, что также считает наиболее логичным именно вариант ГЧП. Проект трассы, связывающей два аэропорта, он оценивает в 50–60 млн долларов. Он уверен, что проект «вполне реальный», однако считает, что трасса должна будет проходить над Волгой вне моста, и для этого потребуются в акватории Волги только две опоры на расстоянии друг от друга в один километр. Господин Юницкий также отметил, что соглашения о намерениях строительства трасс СТИ подписаны уже с целым рядом регионов, «все пока ждут сертификации».

Стоит заметить, что за прошедшие восемь лет проект получил определенное развитие — создана группа SkyWay, в Белоруссии идет строительство ЭкоТехноПарка с демонстрационно-испытательным комплексом технологии SkyWay, с помощью ряда аффилированных инвестиционных фондов (SkyWay Invest Group, SkyWayCapital) идет сбор средств по системе краудфандинга.

Завкафедрой «Строительная механика» МИИТа (один из участников экспертной группы, автор метода анализа динамического деформирования тросовых систем) доктор технических наук Владимир Зылев сказал „Ъ-Волга“, что представленные на транспорте форуме модели и документация по СТЮ «были сделаны очень изящно», «отчеты на первый взгляд производят впечатление очень добротных». «Но сделать можно что угодно, вопрос лишь в том, насколько это будет затратно и эффективно, будет ли это работоспособно», — сказал господин Зылев.

Сергей Титов, Ульяновск

Коммерсантъ (Самара) №9 (<http://www.kommersant.ru/regions/archive/63/2017-01-19>) от 19.01.2017